# Bundel - Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken van 9 februari 2023

1 Opening

2 Vaststellen van de agenda van 9 februari 2023

3 Vaststellen van ingekomen agenderingen (Procedure)

*Deze punten worden alleen procedureel behandeld. De leden van de commissie bespreken of, op welke wijze en voor hoe lang zij deze raadsvoorstellen en onderwerpen willen bespreken. Na vaststelling van dit behandeladvies, wordt het stuk voor een volgende vergadering geagendeerd.*

Agenderingen Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 9 februari 2023.doc

Behandelvoorraad Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 9 februari 2023 PROCEDUREEL.docx

3.1 Raadsbrief Grondprijzen 2022 en Beantwoording SV 2022, nr. 164

Dossier 3207 voorblad

Raadsbrief Grondprijzen 2022.pdf

Grondprijzenbrief 2022.pdf

Beantwoording SV 2022 nr 164 over Grondprijzenbrief 2022.pdf

3.2 Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven

17 december 2022 tot en met 2 februari 2023 Raadsbrieven.docx

4 Verslagen

*Ter vaststelling:*
*Conceptverslag commissie ROG 8 december 2022*
*Conceptverslag commissie ROG 12 januari 2023*
*Conceptverslag commissie ROG 26 januari 2023*

20221208 Conceptverslag Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken ochtend middag avond.docx

Conceptverslag Commissie_Ruimtelijke_ordening_en_Grondzaken 12 januari 2023.docx

Conceptverslag Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken 26-1-2023.doc

5 Toezeggingen/moties

*Ter vaststelling.*

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie).pdf

6 Ingekomen stukken

*Geen.*

7 Raadsvoorstel Aanvraag voorbereidingskrediet Mobiliteitshub XL Papendorp-Noord

*Wethouder: Eerenberg, Beleidsterrein: Ruimtelijke Ordening*
*Indicatieve behandeltijd: 45 minuten.*
*De gemeente is voornemens in Papendorp-Noord een mobiliteitshub XL te creëren. Het betreft een voorziening waarbij ruimte is voor 2.000 autoparkeerplekken, 1.700 fietsparkeerplekken, deelauto's, OV-aansluiting, fietsreparatie, een pakketpunt en een sportschool. De mobiliteitshub moet zorgen voor een soepele overstap tussen eigen vervoer, gedeeld vervoer en openbaar vervoer en wordt van groot belang geachte voor diverse gebiedsontwikkelingen in de directe omgeving.*
*Om voortgang in de voorbereiding van de mobiliteitshub XL te houden, wordt door het college aan de raad voorgesteld een voorbereidingskrediet te verstrekken van 1,65 miljoen euro om een Voorlopig Ontwerp op te stellen.*

Dossier 3101 voorblad

Raadsvoorstel Aanvraag voorbereidingskrediet Mobiliteitshub XL Papendorp-Noord.docx

8 Kwaliteitstoets RSU2040

*Wethouder: Eerenberg, Beleidsterrein: Ruimtelijke Ordening*
*Indicatieve behandeltijd: 30 minuten*
*Geagendeerd door: Gert Dijkstra (EenUtrecht)*
*De fractie van EenUtrecht wil graag met de commissie ROG en met de wethouder in gesprek over hoe we de RSU2040 plannen wél concreet kunnen toetsen op leefbaarheid. In de raadsbrief d.d. 14 oktober en in de beantwoording van schriftelijke vragen d.d. 18 oktober geeft het college aan dat de huidige barcode nog onvoldoende is uitgewerkt en om die reden nog niet geschikt als sturingsinstrument. Volgens het college ontbreekt het ook nog aan een concrete vertaalslag naar wijken en buurten, als ook aan een nulmeting voor bestaande buurten/wijken in de stad. Begin 2023 wordt door het college een plan van aanpak gepresenteerd voor de doorontwikkeling van deze barcode. Kortom, we kunnen nu nog steeds niet toetsen terwijl het merendeel van de plannen al is gestart. Daarom heeft EenUtrecht de barcode zelf gescand (bijgevoegd) en stelt zij de volgende vragen:*
*(1) Is de huidige barcode inderdaad onleesbaar en hoe wordt er dan nu getoetst?*
*(2) Is de concept aanzet van EenUtrecht voor een leesbare leefbaarheidstoets werkbaar?*
*(3) Wat is het gewenste eindresultaat van de doorontwikkeling van de barcode?*
*(4) Hoe urgent is de barcode, dus wanneer uiterlijk dient deze vastgesteld in de raad?*

8.1 Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Dossier 1787 voorblad

Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad (juli 2021).docx

Utrecht Dichtbij de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (na verwerking amendementen).pdf

Reactienota Utrecht Dichtbij, de tien-minutenstad RSU 2040.pdf

Utrecht Dichtbij de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (juli 2021).pdf

1 antwoordbrief Provincie Utrecht.docx

1 Inspraakreactie Provincie Utrecht RSU2040.pdf

1a Bijlage 1 Vragen & opmerkingen inspraakreactie Provincie Utrecht RSU2040.pdf

2 antwoordbrief gemeente IJsselstein.docx

2 inspraakreactie gemeente IJsselstein RSU 2040.pdf

3 antwoordbrief gemeente Zeist.docx

3 Inspraakreactie Zeist RSU 2040.pdf

4 antwoordbrief gemeente Nieuwegein.docx

4 inspraakreactie gemeente Nieuwegein RSU 2040.pdf

5 antwoordbrief gemeente Stichtse Vecht.docx

5 inspraakreactie Stichtse Vecht RSU 2040.pdf

6 antwoordbrief hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden.docx

6 inspraakreactie Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden.pdf

7 antwoordbrief Waternet.docx

7 Inspraakreactie Waternet op RSU 2040.pdf

8 antwoordbrief STUW.docx

8 inspraakreactie STUW RSU 2040.pdf

9 Brief aan DNU nav inbreng bijeenkomst 16 februari.docx

10 antwooordbrief Eneco.docx

10 inspraakreactie Eneco RSU 2040.pdf

STREKT TER VERVANGING Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad (na S&R).pdf

STREKT TER VERVANGING Utrecht Dichtbij de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (na S&R).pdf

Raadsbesluit Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad RSU 2040 (NIET IN WERKING) (20210818)

Raadsbesluit Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad RSU 2040 (IN WERKING PER 30 SEPTEMBER 2021).pdf

8.2 Raadsbrief Stedelijk Sturing op groei in balans

Raadsbrief Stedelijke sturing op groei in balans.docx

8.3 SV 2022 nr. 160 Controle onderbouwing RSU2040 (met antwoord)

Beantwoording SV 2022 nr 160 over Controle Onderbouwing RSU2040.docx

8.4 Gescande barcode door EenUtrecht

De gescande barcode.docx

8.5 Eerste aanzet EenUtrecht CHECK: Woon jij leefbaar?

EenUtrecht CHECK Woon ik wel leefbaar.docx

9 Raadsvoorstel Aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040)

*Wethouder: Eerenberg, Beleidsterrein: Ruimtelijke Ordening*
*Indicatieve behandeltijd: 180 minuten.*
*Dit Raadsvoorstel zal in samenhang met de Raadsbrief Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg*
*De coalitiepartijen hebben in het coalitieakkoord afgesproken dat aanvullende en richtinggevende afspraken met betrekking tot de RSU 2040 samengebracht worden in een oplegger RSU 2040, welke ter besluitvorming wordt aangeboden aan de gemeenteraad. De aanvullende en richtinggevende afspraken richten zich op Rijnenburg om aldaar overeenkomstig een scenario Klein Rijnenbrug een compacte stedelijke wijk te realiseren in de toekomst. Voorgesteld wordt daarom aan de RSU2040 toe te voegen dat Rijnenburg wordt uitgewerkt conform scenario 'Klein Rijnenburg' tot een compacte gemengde stedelijke wijk in combinatie met permanente energieopwekking, met als voorwaarden dat de woningbouw niet start voor 2035 en de ontwikkeling de projecten Merwedekanaalzone, Papendorp, A12 zone en Lunetten-Koningsweg niet schaden.*

Dossier 3103 voorblad

Raadsvoorstel Aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040).docx

Oplegger RSU2040.pdf

9.1 Raadsbrief Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg.

*Wethouder: Eerenberg. Beleidsterrein: Ruimtelijke Ordening*
*Deze brief zal in samenhang met het Raadsvoorstel Aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040) worden behandeld.*
*Geagendeerd door: Gertjan te Hoonte, VVD, Hessel Stellinga, CDA, Maarten Koning, D66, Linda Bode VOLT, Hessel Stellinga, CDA, Gert Dijkstra, EenUtrecht, Rob van den Enk, S&S, Fred Claasen, GL, Yvonne Hessel, Utrecht Solidair, Rik van der Graaf, CU*
*De raad heeft de raadsbrief ontvangen over hoe het college invulling wil geven aan het proces om te komen tot woningbouw in Rijnenburg. Aan deze brief zijn tevens mobiliteitsonderzoeken naar de mogelijke ontsluiting van Rijnenburg gekoppeld. De agenderende fracties willen graag met elkaar in gesprek over de inhoud van de brief en de rapporten. Zij willen eerste richting, ideeën, dilemma's en suggesties kunnen meegeven voor de vervolgstappen en kunnen aangeven waar zij aanvullende onderzoek en/of verduidelijking op de onderzoeken willen. Ook willen de agenderende partijen onderling in debat over mogelijke consequenties van voorliggende keuzes en de relatie met andere processen zoals het BO-Mirt. Het debat zal richten op de bouw van de nieuwe stadswijk, de voortgang van het energielandschap wordt elders besproken. De vraagstukken over wederzijdse invloed tussen beide processen en of onderlinge samenhang kunnen wel onderdeel uitmaken van het debat.*
*Voorafgaand aan het debat zullen de partijen een technische briefing over de rapporten plannen waarin zij technische en verduidelijkende vragen stellen.*

Dossier 3137 voorblad

Raadsbrief Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg.docx (1).pdf

Rapportage mobiliteit Rijnenburg (1).pdf

Notitie Aanlegkosten van OV van en naar Rijnenburg - M105.pdf

# Agenderingen Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken
# (Ter vaststelling op 9 februari 2023)

| Stukken afkomstig van commissieleden | | |
|---|---|---|
| Datum: 2 februari 2023<br><br>Soort stuk: Actualisatie van de nota grondbeleid en de Grondprijzenbrief 2022 (incl. SV 2022/164)<br><br>Wethouder: Linda Voortman<br><br>Beleidsterrein: Grondzaken<br><br>Commissiegriffier: Frank de Kok | Geagendeerd door: Rick van der Zweth (PvdA), Gertjan te Hoonte (VVD), Fred Claasen (GroenLinks), Cees Bos (SBU), Has Bakker (D66), Annemarijn Oudejans (Student en Starter) en Rik van der Graaf (CU)<br><br>Graag willen de fracties van PvdA, VVD, GL, SBU, D66, CDA, S&S en CU de komende actualisatie van de nota grondbeleid en de Grondprijzenbrief 2022 (incl. SV 2022/164) agenderen voor de commissie ROG. De fracties willen richting en aandachtspunten meegeven aan het college voor de actualisatie van de nota grondbeleid die staat gepland voor 2023-Q1/Q2. Specifiek willen de fracties ook ingaan op de grondprijzen met daarbij aandacht voor o.a. de methodiek en de ontwikkeling rondom onzelfstandige studenten eenheden. | Voorstel:<br>1. Agenderen voor de commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken<br>2. Tijd: 90 minuten |

**#RAAD030#**

# Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken (ROG)
## 9 februari 2023 - PROCEDUREEL

**Ruimtelijke Ordening en Ruimtelijke Projecten (Groot Merwede, MWKZ, Stationsgebied), Westraven, A12-zone, Rijnenburg, Lunetten-Koningsweg, Overvecht en Utrecht Science Park, Grondzaken**

## Behandelvoorraad:

| Wethouder Eerenberg of wethouder Van Hooijdonk of wethouder Voortman of wethouder Schilderman |
|---|

| | | |
|---|---|---|
| | Grondzaken<br><br>*Actualisatie van de nota grondbeleid en de Grondprijzenbrief 2022 (incl. SV 2022/164)* | Cie 90 min. |

### Te verwachten raadsvoorstellen (op basis van de lange termijnagenda najaar 2022)

| | ***Grondzaken*** | ***Verwacht*** |
|---|---|---|
| 1. | Einde erfpachttijdvak<br>*(noot griffie: in raadsbrief van 18-11-2022 wordt geen gewag gemaakt van een raadsvoorstel dat aan de raad wordt voorgelegd, maar enkel over een te organiseren expertmeeting voor de raad)* | Q4 2022 |
| 2. | Nota en Fonds Bovenwijkse voorzieningen<br>*(noot griffie: op 8-11-2022 heeft de commissie een agenderingsverzoek ontvangen (zie agenderingen) waaruit blijkt dat het raadsvoorstel in januari 2023 aan de raad wordt verstuurd)* | Q4 2022 |
| 3. | Actualisatie Nota Grondbeleid<br>*(noot griffie: tijdens de RIB Grondprijzenbrief op 31-01-2023 heeft de wethouder aangegeven dat de Nota in Q2 van 2023 naar de raad komt)* | Q1 2023 |
| | ***Ruimtelijk project Groot Merwede*** | ***Verwacht*** |
| 4. | Stedenbouwkundig Plan Beurskwartier<br>*(noot griffie: in raadsbrief van 25-11-2022 is aangekondigd dat het SP pas medio 2023 naar de raad komt)* | Q4 2022 |
| 5. | SPvE De Foreest<br>*(noot griffie: in raadsbrief van 25-11-2022 wordt gesproken over een naamswijziging project (Ondaatje) en over een bouwenvelop en geen SPvE en is aangekondigd dat de bouwenvelop volgens planning in mei 2023 word vastgesteld door het college)* | Q4 2022 |
| 6. | Herzien SP De Knoop<br>*(noot griffie: in raadsbrief van 1-11-2022 wordt niet meer gesproken van het voorleggen van een SP aan de raad, maar van een bestemmingsplan dat medio 2023 aan de raad wordt voorgelegd)* | Q4 2022 |
| 7. | Fietsenstallingen Klépierre/ HC | Q1 2023 |
| 8. | Herinrichting Park Paardenveld | Q1 2023 |

| | | |
|---|---|---|
| 9. | Trappen Moreelsebrug | Q1 2023 |
| 10. | Nota van Uitgangspunten MWKZ deelgebied 6 | Q1 2023 |
| | ***Ruimtelijk Project Lunetten - Koningsweg*** | ***Verwacht*** |
| | *Geen voorstellen* | |
| | ***Ruimtelijke Project Overvecht*** | ***Verwacht*** |
| 11. | Omgevingsprogramma Overvecht<br>*(noot griffie: in raadsbrief van 12-01-2023 wordt melding gemaakt dat een Omgevingsprogramma niet compleet en onvoldoende richtinggevend kan zijn en dat derhalve gewerkt wordt aan het opstellen van een Omgevingsvisie in de plaats daarvan. Daartoe ontvangt de raad volgens planning een RV Uitgangspuntennotitie in Q2 van 2023, waarna de Omgevingsvisie in Q1 van 2024 aan de raad wordt voorgelegd)* | Q3 2023 |
| | ***Ruimtelijk Project Utrecht Science Park*** | ***Verwacht*** |
| 12. | Bestemmingsplan Internationale School Utrecht | Q1 2023 |
| 13. | SPvE Archimedeskwartier | Q2 2023 |
| | ***Ruimtelijke ordening*** | ***Verwacht*** |
| 14. | SPvE Isotopenweg<br>*(noot griffie: de raad heeft nog niets ontvangen)* | Q4 2022 |
| 15. | Bestemmingsplan Lauwerecht, Nieuw Buurland<br>*(noot griffie: de raad heeft nog niets ontvangen)* | Q4 2022 |
| 16. | Voorbereidingskrediet Verlengde Hoogravenseweg 223 – 225<br>*(noot griffie: de raad heeft nog niets ontvangen)* | Q4 2022 |
| 17. | Omgevingswet: Verordening Nadeelcompensatie<br>*(noot griffie: de raad heeft nog niets ontvangen)* | Q4 2022 |
| 18. | Omgevingswet: Participatie door initiatiefnemers | Q1 2023 |
| 19. | Omgevingswet: Bindend adviesrol raad buitenplanse activiteiten | Q1 2023 |
| 20. | Omgevingswet: Delegatie aan college voor voorbereidingsregels | Q1 2023 |
| 21. | Omgevingswet: Wijzigen Coördinatieverordening | Q1 2023 |
| 22. | Omgevingswet: Eerste wijziging omgevingsplan: o.a. bruidschat | PM |
| 23. | Bestemmingsplan MARK, Hoogbouwkavel LRCN | Q1 2023 |
| 24. | Bestemmingsplan Bedrijventerrein Strijkviertel<br>*(noot griffie: in raadsbrief van 25-11-2022 is aangekondigd dat het bestemmingsplan pas medio 2023 naar de raad komt)* | Q1 2023 |
| 25. | Bestemmingsplan Jutfaseweg 178 | Q1 2023 |
| 26. | SPvE Van Galenstraat/ Van Ginnekenlaan/ Huizingalaan<br>*(noot griffie: informeel zijn commissieleden en commissiegriffier op 24 -11-2022 ervan op de hoogte gesteld dat het SPvE medio 2023 naar de raad komt, waarna uit commissiebehandeling van het onderwerp op 12-01-2023 is gebleken dat aan de raad uiterlijk eind februari enkele scenario's worden voorgelegd alvorens te gaan werken aan een SPvE)* | Q1 2023 |
| 27. | Bestemmingsplan Museumhotel | Q1 2023 |
| 28. | *Herstel bestemmingsplan Lage Weide (zie raadsbrief 22-11-2023)* | *Q1 2023* |
| 29. | Bestemmingsplan Zuilense Vecht | Q2 2023 |
| 30. | Bestemmingsplan Groenewoud | Q2 2023 |
| 31. | Bestemmingsplan Papendorp Noord e.o. | Q2 2023 |

| | | |
|---|---|---|
| 32. | Bestemmingsplan Tuindorp (omzetting Beheersverordening, Crisis- en Herstelwet)<br>*(noot griffie: tijdens de vergadering van ROG van 12-01-2022 heeft wethouder melding gemaakt dat in 2023 de raad nog 5 andere omzettingen beheersverordeningen naar bestemmingsplannen krijgt voorgelegd. Het betreffen Zuilen, Witte Vrouwen, Pijlsweerd/Vogelenbuurt/ Griftpark, Maxima Park/ De Meern-Noord en Kanaleneiland Noord/ Lombok/ Dichterswijk-West)* | Q2 2023 |
| 33. | Bestemmingsplan Reitdiepstraat | Q2 2023 |
| 34. | Bestemmingsplan Marco Pololaan 111- 117 | Q2 2023 |
| 35. | Bestemmingsplan ZO kwadrant De Meern | Q2 2023 |
| 36. | SPvE Brennerbaan 106 | Q3 2023 |
| 37. | SPvE Galgenwaard | Q3 2023 |
| 38. | Bestemmingsplan Veilingstraat 10 | Q3 2023 |
| 39. | Bestemmingsplan Livingstonelaan 609 | Q3 2023 |
| 40 | Definitieve kredietaanvraag Mobiliteitshub XL Papendorp-Noord<br>*(noot griffie: zie raadsvoorstel aanvraag voorbereidingskrediet Mobiliteitshub XL Papendorp-Noord december 2022)* | Q4 2023 |
| 41. | SPvE Aartbisschop Romerostraat | Q4 2023 |
| 42. | Bestemmingsplan Europlaan 33 -45 | Q4 2023 |
| 43. | Visie omgeving station Zuilen | Q4 2023 |
| 44. | Visie Lage Weide | Q4 2023 |
| 45. | Visie 4e Kwadrant | Q4 2023 |
| 46. | *Bestemmingsplan Thomas a Kempisplantsoen (zie raadsbrief 22-12-2022)* | Q4 2023 |
| 47. | SPvE Kogllaan en Voorveldse Polder | Q1 2024 |
| 48. | Bestemmingsplan Pieter Baan Centrum | Q1 2024 |
| 49. | SPvE Gebiedsontwikkeling Ravellaan Noord | PM |

# Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 3207 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 9 februari 2023 |
| **Agendapunt** | 3.1 |
| **Titel** | Raadsbrief Grondprijzen 2022 en Beantwoording SV 2022, nr. 164 |
| **ID** | 3401 |
| **Behandelend ambtenaar** | P. Bieshaar |
| **Telefoon** | 14030 |
| **E-mail** | p.bieshaar@utrecht.nl |
| **Datum collegebesluit** | |
| **Geocodering** | |
| **Thema** | |
| **Portefeuillehouder** | Wethouder Voortman |
| **Beleidsveld** | Grondzaken |
| **Referendabel** | |
| **Reden niet referendabel** | |
| **Raadsadviseur (lijst)** | Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ordening en Grondzaken/06-20011476 |
| **Behandelvoorstel** | |
| **Resultaat commissiebehandeling** | |
| **Resultaat raadsbehandeling** | |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken | 9 februari 2023 |

**Voorgesteld besluit**

**Burgemeester en wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | P. Bieshaar | **Datum** | 9 november 2022 |
| **Doorkiesnummer** | 14030 | **Kenmerk** | 9848595/PB |
| **E-mail** | p.bieshaar@utrecht.nl | **Onderwerp** | Grondprijzen 2022 |
| **Bijlage(n)** | 1 | **Beleidsveld** | Grondzaken |

Geachte leden van de raad,

Hierbij bieden wij u ter informatie de Grondprijzenbrief 2022 aan. De grondprijzen die de gemeente hanteert bij de uitgifte c.q. verkoop van gronden worden jaarlijks geactualiseerd aan de hand van de economische ontwikkelingen en ontwikkelingen op de vastgoedmarkt (zowel landelijk als regionaal) en biedt particulieren en bedrijven per functie inzicht in de door de gemeente Utrecht gehanteerde (bandbreedtes in) grondprijzen. De grondprijzenbrief is pas laat in dit lopende jaar vastgesteld. Het oude college heeft de beslissing over de grondprijzenbrief 2022 overgelaten aan het nieuwe college.

**Relatie met coalitieakkoord “Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat”**
Utrecht groeit snel. We willen zorgen dat we een leefbare, betaalbare, duurzame en gezonde stad zijn en blijven met oog voor de bestaande inwoners en nieuwe Utrechters. We pakken een stevigere rol om onze maatschappelijke doelen, waaronder die op de woningmarkt, te halen. En passen daar onder andere actief grondbeleid en strategische inzet van grondposities toe waar die toegevoegde waarde heeft. We hebben daarom een actualisatie van het Utrechtse grondbeleid in voorbereiding, waar de grondprijzen aan gekoppeld zijn. De actualisatie van de nota Grondbeleid zal plaatsvinden in 2023. Zoals u al toegezegd gaan we over de actualisatie graag met u in overleg, waarbij we aandacht zullen besteden aan beleidsmatige keuzes die voortvloeien uit het coalitieakkoord. In de nu voorliggende Grondprijzenbrief 2022 worden geen beleidsmatige keuzen ten aanzien van het te voeren grondbeleid gemaakt.

**Prijsbeleid met betrekking tot sociale woningbouw**
De betaalbaarheid van sociale huurwoningen staat – mede door de sterk gestegen bouwkosten – onder druk. Normaal gesproken stijgen de grondprijzen voor sociale woningbouw met de gecombineerde CPI/BdB-index, die uitkomt op 5,09%. De bovenkant van de bandbreedte voor sociale huur, zijnde de liberalisatiegrens, is maar gestegen met 1,48% (tot EUR 763,46 per maand).
Omdat de betaalbaarheid onder druk staat, vinden we die stijging niet wenselijk en daarom besloten we om voor 2022 niet aan te sluiten bij de reguliere CPI/BdB-index, maar bij de huurprijsstijging. Zo

matigen we de stijging van de grondprijzen voor sociale huurwoningen en sturen we op betaalbaarheid van sociale huurwoningen Dit heeft echter wel consequenties voor de door ons gevoerde grondexploitaties. Het verschil in grondwaarde tussen beide indexen is voor de gemeentelijke grondexploitaties becijferd op een bedrag van € 1,8 miljoen (€ 1 miljoen voor de binnenstedelijke grondexploitatie en € 770.000,-- voor de grondexploitatie van Leidsche Rijn). Bij het actualiseren van de grondexploitaties per 1 januari 2022 is al rekening gehouden met de lagere index van 1,48% in plaats van een index van 5,09%.

De STUW corporaties hebben in mei 2022 de concept eindversie van de Grondprijzenbrief 2022 ontvangen ter afstemming en zij hebben daar positief op gereageerd, met name ten aanzien van de gematigde stijging van de grondprijzen voor sociale woningbouw.
Ondanks deze aanvankelijke positieve reactie, heeft SSH in de vakantieperiode alsnog schriftelijk gereageerd op de concept eindversie, in die zin dat men de grondprijzen voor zelfstandige en onzelfstandige studentenwoningen op het niveau van 2021 wilde houden. Wij hebben besloten daaraan geen gevolg te geven vanwege onder andere (a) het feit dat in de periode tussen 1 januari 2016 en 1 januari 2022 de minimale grondprijzen voor studentenwoningen niet zijn gestegen terwijl in diezelfde periode wel de grondprijzen voor (reguliere) sociale huur zijn gestegen en daarnaast ook de huurprijzen voor studentenhuisvesting zijn gestegen, en (b) diverse taxaties van in Utrecht te realiseren projecten met studentenhuisvesting aangeven dat het redelijk is om uit te gaan van een hogere grondprijs. De grondprijzen voor zelfstandige en onzelfstandige studentenwoningen gelden niet alleen voor corporaties, maar ook voor marktpartijen.
De grondprijzenbrief heeft betrekking op het kalenderjaar 2022 en kijkt dus inmiddels voor een groot deel terug. We willen ook vooruitkijken. Er is een groot tekort aan studentenhuisvesting. In het coalitieakkoord hebben we aangegeven dat we werk willen maken van het toevoegen van woonruimte voor studenten. De nadruk zal liggen op onzelfstandige studenteneenheden. Om huisvesting van studenten te stimuleren komen we in Q1 van 2023 met een Utrechts Actieplan studentenhuisvesting. Daar betrekken we ook het instrumentarium dat we vanuit het grondbeleid hebben bij. Het bevorderen van meer onzelfstandige studenteneenheden maakt ook deel uit van het nu in voorbereiding zijnde actualisatie van het Utrechtse grondbeleid, waar uw raad in 2023 een voorstel van ons voor ontvangt. Hierover gaan we ook in gesprek met partijen, waaronder SSH. We verwijzen u voor de inhoud en het proces rondom studentenhuisvesting ook graag naar onze recente brief ‘Planning uitvoering maatregelen wonen 2022 - 2024’.

**Uitgangspunten Grondprijzenbrief**
Als hoofdregel worden op basis van het Utrechtse grondbeleid in de Grondprijzenbrief 2022 marktconforme prijzen gehanteerd. Deze prijzen worden veelal residueel (als restwaarde van het verschil tussen beleggingswaarde enerzijds en bouwkosten en bijkomende kosten anderzijds) bepaald.

Vanwege de stijging in VON-prijzen zijn de grondprijzen voor vrije sector koop- en huurwoningen licht gestegen.

De bandbreedtes van de grondprijzen van het commercieel vastgoed zijn grotendeels gehandhaafd op de niveaus van 2021.

De vaste grondprijzen voor bijzondere doeleinden en snippergroen zijn geïndexeerd met de CPI-index (Alle Huishoudens) en/of de BdB-index (aangepast voor inflatie).

Wat het effect van de huidige inflatie is op de grondprijzen per 1 januari 2023 is nu nog niet in te schatten. Dit is erg afhankelijk van de specifieke situatie van bijvoorbeeld het type vastgoed en de fase van de ontwikkeling. Onder het kopje risicomanagement in het hoofdstuk Financieel beeld gebiedsopgaven van de MPR wordt verder ingegaan op de verschillende scenario's en mogelijke beheersmaatregelen als gevolg van de huidige maatschappelijke ontwikkelingen op de toekomstige effecten. In het proces voor de grondprijzenbrief 2023 zullen wij hierop terugkomen.

Voor meer informatie over grondprijzen die in 2022 worden gehanteerd verwijzen wij u graag naar de Grondprijzenbrief 2022.

Om de transparantie van het gemeentelijk handelen te bevorderen en om meer duidelijkheid te bieden aan de afnemers van de grond, particulieren en bedrijven, publiceren wij de Grondprijzenbrief 2022 op de gemeentelijke website.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Gemeente Utrecht

# Grondprijzen 2022



Vastgesteld B&W 1 november 2022

www.utrecht.nl

# Samenvatting

## Doel en beleidskader grondprijzenbrief 2022

De gemeente Utrecht heeft de verantwoordelijkheid voor de regie op gebiedsontwikkelingen in de stad. Voor veel lokale activiteiten is grond nodig. Plannen op het gebied van wonen, werkgelegenheid en recreatie hebben gevolgen voor het grondgebruik in de gemeente. Bij verandering van het grondgebruik moet het toegestane grondgebruik worden gewijzigd binnen de geldende regels en maatregelen van de gemeente. Het grondbeleid is een middel om doelstellingen op het gebied van gezonde duurzame verstedelijking, volkshuisvesting, economie, natuur en groen, infrastructuur en maatschappelijke voorzieningen te kunnen realiseren.

De nota “Het Utrechts Grondbeleid” legt de hoofdlijnen van het door de gemeente Utrecht gevoerde grondbeleid vast en hierin worden onder meer het uitgiftebeleid en de methoden om tot een grondprijsbepaling te komen nader toegelicht. Daarbij wordt ook de rolverdeling tussen gemeenteraad, het college en de ambtelijke organisatie bij de keuze toegelicht. De nota “Het Utrechts Grondbeleid” schept voorwaarden voor de jaarlijks vast te stellen Grondprijzenbrief.
De vastgoedmarkt is voortdurend in beweging en als gevolg van de marktwerking ook de waarde van de grond. De Grondprijzenbrief gaat in op deze marktontwikkelingen en geeft op basis daarvan de voor 2022 geldende grondprijzen weer. Op het moment dat de gemeente zelf grond uitgeeft en/of verkoopt vormt de onderhavige Grondprijzenbrief 2022 en de keuzes hierin het kader voor het bepalen van grondprijzen en de grondslag voor het actualiseren van de grondexploitaties.

De grondprijzen zijn geactualiseerd ten opzichte van 2021 als gevolg van de ontwikkelingen op de vastgoedmarkt, bouwprijzenmarkt en keuzes in indexeringen. In 2021 zijn de bouwkosten en de inflatie sterk gestegen. Alleen de verkoopprijzen in de woningmarkt stegen harder, waardoor hogere grondprijzen konden worden gerealiseerd. De stijging van de bouwkosten (circa 7,7 % in 2021) heeft verschillende oorzaken, onder andere: prijsstijging en beschikbaarheid van grondstoffen op de wereldmarkt, de loonontwikkeling, de schaarste aan geschoolde bouwvakkers, en een tekort aan productiecapaciteit bouwproducten (vloeren, heipalen, en dergelijke). De inflatie is het afgelopen jaar gestegen met 5,2% gestegen (vooral als gevolg van stijgende brandstof- en energieprijzen). Wat het effect van de huidige inflatie is op de grondprijzen per 1 januari 2022 is nu nog niet in te schatten. Dit is erg afhankelijk van de specifieke situatie van bijvoorbeeld het type vastgoed en de fase van de ontwikkeling.

Hoofdregel is dat marktconforme prijzen worden gehanteerd die residueel tot stand komen. Kort gezegd wordt voor alle functies, behoudens een aantal specifieke functies, uitgegaan van een marktconforme grondprijs. Dat wil zeggen dat bij de betreffende functie en voor de betreffende locatie onder de gegeven marktomstandigheden wordt uitgegaan van de maximaal haalbare, veelal residueel bepaalde, grondprijs. Voor “sociale huurwoningen” en “bijzondere doeleinden” gelden in beginsel vaste, jaarlijks te indexeren, grondprijzen. Daarnaast wordt voor alle vastgoedsegmenten een minimale grondwaarde bepaald. Het gebruik van de grond is niet gratis. De gemeente hanteert per definitie geen negatieve grondwaarde. Tenzij nadrukkelijk anders is vermeld zijn alle vermelde prijzen

de per 1 januari 2022 vastgestelde prijzen, exclusief omzetbelasting (btw), voor de uitgifte van bouwrijpe grond.

## Beschrijving ontwikkelingen per vastgoedsegment

### Woningen

Utrecht groeit hard. Hoewel er veel nieuwe woningen bijkomen (zo'n 3.000 woningen per jaar; in 2021 ging het om circa 3.200 woningen), kampt de woningmarkt met toenemende schaarste, met name in het goedkope en middensegment. De stijging van de huizenprijzen is daarnaast verder doorgezet. Doordat al enige tijd de stijging van de inkomens achterblijft bij de stijging van de huizenprijzen (zeker in de Utrechtse regio), staat de betaalbaarheid onder druk. Er is een urgente inhaalslag nodig in het middensegment.

En hoewel het aandeel reguliere sociale huurwoningen in de plancapaciteit is toegenomen, blijft het een forse opgave om de sociale voorraad in de stad op peil te houden en de sociale voorraad te laten meegroeien met de groei van de stad. In het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) staan de ontwikkelingen op de woningmarkt uitvoerig beschreven. Met betrekking tot woningbouw (vrije sector) kan worden geconstateerd dat de verkoopprijzen in 2021 met 15 tot 19% zijn gestegen, afhankelijk van welk deel van Utrecht je bekijkt. Daarnaast blijft de druk op de woningmarkt in Utrecht onverminderd hoog. Aangezien de bouwkosten minder hard zijn gestegen (circa 7,7% in 2021) dan de verkoopprijzen, stijgt de residuele grondwaarde voor vrije sector woningen (huur en koop) met circa 10%. De grondprijzen voor sociale woningbouw zijn dit jaar niet aangepast met het gebruikelijke gemiddelde van de CBS/ BdB-index (5,09%), maar met het percentage waarmee de bandbreedte in huurprijzen voor sociale woningbouw in toegenomen (1,48%), een en ander om de betaalbaarheid van de sociale woningen niet (verder) onder druk te zetten.

### Kantoren

De Corona-crisis heeft er voor gezorgd dat er nog steeds vraag is naar kantoren, maar wel naar andersoortige kantoren. Kantoorgebruikers willen nu gebouwen van zeer hoge kwaliteit, duurzaam en gericht op gezondheid en welzijn op toplocaties, bij voorkeur in binnensteden. Zij willen gehuisvest zijn op plekken met een goede bereikbaarheid, waar hoogwaardige faciliteiten dichtbij zijn en waar je werk kunt combineren met ontmoeten. Het is geen kwestie van minder meters, maar anders gebruik van meters op andere plekken.
In 2021 is het opnameniveau van kantoren beperkt geweest. Er is nog steeds een afwachtende houding van beleggers te constateren. De focus ligt nog steeds op kantoren met een laag risicoprofiel zoals onder andere in het Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum.
In genoemde gebieden  worden de hoogste huurprijzen per vierkante meter per jaar in Utrecht gerealiseerd.
Vanwege het feit dat het opnameniveau van kantoren in 2021 erg beperkt is geweest, zijn er ook maar weinig transactiegegevens. De bandbreedte in grondprijzen voor kantoren in de Grondprijzenbrief wordt daarom gelijk gehouden aan die van 2021.

## Bedrijfsruimte

Voor heel Utrecht geldt dat het aanbod van kwalitatief hoogwaardige bedrijfsruimte zeer schaars is. Ook in de markt voor bedrijfsruimte valt in 2021 een afwachtende houding van beleggers/ eigenaren te constateren. Enkel voor logistiek vastgoed (distributiecentra, last mile-logistic) is nog wel sprake van transacties in 2021.
De bandbreedte van grondprijzen voor (normale) bedrijfsruimte is daarom gelijk gehouden met die in 2021, met dien verstande dat nu enkel een minimum grondprijs is opgenomen. Zodra er via taxatie en/of verkoop weer transactiegegevens beschikbaar komen, kan ook de bovenkant van de band opnieuw worden bepaald.
Dat is anders m.b.t. de bandbreedte van grondprijzen voor logistieke bedrijfsruimte. Aan de hand van transactiegegevens kan daar wel een bandbreedte worden bepaald. De onderkant van de band is t.o.v. 2021 licht gestegen van EUR 225,-- naar EUR 275,--, hetgeen ondersteund wordt met recente taxatierapporten en overige marktgegevens. De bovenkant van de band is gelijk gebleven.

## Detailhandel

De winkelleegstand in heel Utrecht nam het afgelopen jaar verder af van 6,7% naar 3,96% (door invulling met nieuwe en andersoortige winkels alsmede door transformatie van meters naar andere functies). In het centrum van Utrecht gaat het echter minder hard. Daar bedraagt het leegstandspercentage 5,65. Ook in 2021 is het internetwinkelen verder toegenomen.
Vanwege het geringe aantal transactiegegevens in 2021 en de invloed van de steunmaatregelen die door de rijksoverheid zijn ingevoerd in verband met de Corona-pandemie wordt de bandbreedte van grondprijzen voor detailhandel daarom op hetzelfde niveau gehouden als dat van 2021.

## Horeca, leisure, hotels en tijdelijk verblijf

Ten aanzien van het aanbod aan horeca, leisure, hotels en tijdelijk verblijf (short stay) in Utrecht kan worden gesteld dat dit het afgelopen jaar gelijk is gebleven ten opzichte van 2020. Ook voor dit type vastgoed is er daarom voor gekozen om de minimale grondprijs op eenzelfde niveau te houden als vorig jaar.

## Vaste grondprijzen: aanpassingen door indexeringen

Voor de bestemmingen “sociale huurwoningen” en “bijzondere doeleinden” wordt de grondwaarde niet residueel bepaald, maar gelden in beginsel vaste (normatieve) grondwaarden. In het onderhavige beleid staat in welke gevallen een vaste grondwaarde van toepassing is.

Bij de aanpassing van de grondprijzen met de bestemming “bijzondere doeleinden” wordt ook dit jaar aangesloten bij de ontwikkeling van de gecombineerde consumenten-prijs-index (CPI) van het CBS en/of de BDB-index woningbouw.

Als gevolg van bovenstaande ontwikkelingen ziet de tabel van met grondprijzen voor 2022 er als volgt uit:

| *Functie* | *Prijzen (per eenheid)* |
|---|---|
| Wonen, sociaal | vaste grondprijs, afhankelijk van woonoppervlak en huurcategorie, zie pagina 21 |
| Wonen, middenhuur | minimum van € 35.500,-- per woning |
| Wonen, vrije sector | minimum van € 40.000,-- per woning |
| Kantoren | bandbreedte, van € 540,-- tot € 1.400,-- |
| Bedrijven | taxatie, met minimum van € 225 |
| Detailhandel | Stadscentrum taxatie, met minimum van € 1.114,-- |
| Horeca, leisure, short Stay | taxatie, met minimum van € 225 |
| Hotels | taxatie, met minimum van € 225 |
| Maatschappelijke functies (zonder winstoogmerk) | vaste grondprijs, afhankelijk van al dan niet bebouwen terrein |
| Kinderdagverblijf, fysiotherapie, tandarts, apotheek | taxatie, met minimum van € 225 |
| Snippergroen | € 158 tenzij taxatie anders uitwijst |

## Leeswijzer

Hoofdstuk 1 schetst het beleidskader van de grondprijzenbrief. In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de marktontwikkelingen en worden de grondprijzen voor de verschillende typen vastgoed bij gemeentelijke gronduitgifte behandeld. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de particuliere ontwikkelingen, waarbij initiatiefnemer en gemeente (privaatrechtelijke) afspraken dienen te maken over bijvoorbeeld kostenverhaal, conversie van erfpachtvoorwaarden of economische meerwaarde. Ten slotte beschrijft hoofdstuk 4 de uitgangspunten met betrekking tot vergoedingen en indexeringen.

# Inhoudsopgave

**Samenvatting** ..... **2**

**Inhoudsopgave** ..... **6**

**1 Beleidskader** ..... **9**

1.1 Gemeentelijk beleid: eigendom en erfpacht ..... 9

1.2 Uitgangspunten grondprijzen ..... 10

1.3 Staatssteunregels ..... 11

1.4 (Aanvullende) kwaliteitseisen en duurzaamheidsmaatregelen ..... 12

1.4.1 Circulair bouwen ..... 12

1.4.2 MPG-score ..... 13

1.4.3 Energiezuinig bouwen ..... 13

1.4.4 Diervriendelijk (ver)bouwen ..... 13

1.4.5 Klimaatadaptatie ..... 14

1.4.6 Toegankelijkheid ..... 14

**2 Gronduitgifte van gemeentegrond** ..... **15**

2.1 Ontwikkelingen in de economie ..... 15

2.1.1 Kantorenmarkt ..... 15

2.1.2 Bedrijven ..... 16

2.1.3 Detailhandel ..... 16

2.1.4 Hotels en Tijdelijk verblijf (short stay) ..... 16

2.1.5 Wonen ..... 17

2.2 Wonen ..... 17

2.2.1 Vrije sector koopwoningen ..... 18

2.2.2 Vrije sector: (collectief) particulier opdrachtgeverschap ..... 19

2.2.3 Middenhuurwoningen ..... 19

2.2.4 Dure huurwoningen ..... 21

2.2.5 Sociale huurwoningen ..... 21

2.2.6 Studentenwoningen ..... 25

2.2.7 Wonen met zorg ..... 25

2.2.8 Woonwagenstandplaatsen ..... 25

2.2.9 Woonboten ..... 25

2.3 Kantoren ..... 26

2.4 Bedrijven en Logistiek vastgoed ..... 26

2.4.1 Bedrijven ..... 26

2.4.2 Logistiek vastgoed ..... 27

2.5 Detailhandel, horeca en leisure ..... 27

2.5.1 Detailhandel ..... 27

2.5.2 Horeca (exclusief Hotels) ..... 28

2.5.3 Leisure ..... 28

2.6 Hotels en Tijdelijk verblijf (short stay) ..... 28

2.6.1 Hotels ..... 28

2.6.2 Tijdelijk verblijf (short stay) 29
2.7 Parkeren 29
2.7.1 Parkeren in transferia 29
2.7.2 Additionele parkeerplaatsen 30
2.8 Maatschappelijke functies (bijzondere doeleinden) 30
2.9 Overige functies 32
2.9.1 Grondprijzen eerstelijnszorg 32
2.9.2 Grondprijzen kinderdagopvang en buitenschoolse opvang 33
2.10 Snippergroen 33
2.11 Energie- en nutsvoorzieningen 34
2.11.1 Energie-infrastructuur en overige nutsvoorzieningen 34
2.11.2 Warmte-Koude-Opslag systemen (WKO) 34
2.11.3 Energieproductie 35
2.11.4 Zendmasten en zendapparatuur 35
**3 Particuliere initiatieven (op private of erfpachtgrond) 36**
3.1 Gemeentelijk kostenverhaal en Utrechts Plan Proces (UPP) 36
3.1.1 Wat houdt kostenverhaal precies in? 36
3.1.2 Wanneer vindt kostenverhaal plaats? 36
3.1.3 Nieuwe Omgevingswet 37
3.1.4 Utrechts Plan Proces (UPP). 38
3.2 Erfpacht 39
3.2.1 Wat is erfpacht? 39
3.2.2 Conversie van erfpachtrechten 40
3.2.3 Economische meerwaarde 41
3.2.4 Omzetten van erfpachtrechten naar vol eigendom 42
3.3 Functiewijziging sociale woningbouw 43
3.3.1 Functiewijziging sociale huur naar koop. 43
3.3.2 Functiewijziging sociale huur naar (midden)huur. 43
3.4 Verdichten op eigen locaties sociale woningbouw 43
3.4.1 De Meerwaardeafdracht voor woningcorporaties 44
**4 Vergoedingen en indexeringen 45**
4.1 Reserverings- of optievergoeding voor exclusiviteit 45
4.2 Waarborgsom van 10% 45
4.3 Boeterente bij vertraging 45
4.4 Indexering grondprijs 46
4.5 Disconteringsvoet 46
4.6 Aktetekening 46
**5 Financiële gevolgen gemeente Utrecht 47**
**Bijlage A: Bronnen 48**
**Bijlage B: Toelichting op de bestemmingen en gebruiksvormen/functies 49**
**Bijlage C: Kaarten middenhuur gebieden. 52**
**Bijlage C: Huurprijzen middenhuur 2022. 54**

Bijlage D: Begrippen ..... 56

# 1 Beleidskader

## 1.1 Gemeentelijk beleid: eigendom en erfpacht

De gemeente Utrecht heeft de verantwoordelijkheid voor de regie op gebiedsontwikkelingen in de stad. Voor veel lokale activiteiten is grond nodig. Plannen op het gebied van wonen, werkgelegenheid en recreatie hebben gevolgen voor het grondgebruik in de gemeente. Bij verandering van het grondgebruik moet het toegestane grondgebruik worden veranderd binnen de geldende regels en maatregelen van de gemeente. Het grondbeleid is een middel om doelstellingen op het gebied van gezonde duurzame verstedelijking, volkshuisvesting, economie, natuur en groen, infrastructuur en maatschappelijke voorzieningen te kunnen realiseren.

De nota “Het Utrechts Grondbeleid” [1] legt de hoofdlijnen van het door de gemeente Utrecht gevoerde grondbeleid vast en hierin worden onder meer het uitgiftebeleid en de methoden om tot een grondprijsbepaling te komen nader toegelicht. Daarbij wordt ook de rolverdeling tussen gemeenteraad, het college en de ambtelijke organisatie bij de keuze toegelicht. De nota “Het Utrechts Grondbeleid” schept voorwaarden voor de jaarlijks vast te stellen Grondprijzenbrief.
De vastgoedmarkt is voortdurend in beweging en als gevolg van de marktwerking ook de waarde van de grond. De Grondprijzenbrief gaat in op deze marktontwikkelingen en geeft op basis daarvan de voor 2021 geldende grondprijzen weer. Op het moment dat de gemeente zelf grond uitgeeft en/of verkoopt vormt de onderhavige Grondprijzenbrief 2022 en de keuzes hierin het kader voor het bepalen van grondprijzen en de grondslag voor het actualiseren van de grondexploitaties.

Conform het arrest van de Hoge Raad van 26 november 2021 (ECLI:NL:HR:2021:1778) zal de gemeente, in geval van grondverkoop, gelegenheid geven aan (potentiële) gegadigden om mee te dingen als er meerdere gegadigden zijn of dat redelijkerwijs te verwachten valt. In dat geval zal de gemeente, met inachtneming van de haar toekomende beleidsruimte, criteria opstellen aan de hand waarvan de koper wordt geselecteerd. Deze criteria zullen objectief, toetsbaar en redelijk zijn. De gemeente zal een passende mate van openbaarheid verzekeren met betrekking tot de beschikbaarheid van een onroerende zaak, de selectieprocedure, het tijdschema en de toe te passen selectiecriteria. De gemeente zal hierover tijdig voorafgaand aan de selectieprocedure duidelijkheid scheppen door informatie over deze aspecten bekend te maken op zodanige wijze dat (potentiële) gegadigden daarvan kennis kunnen nemen.

Van voorgaand uitgangspunt kan de gemeente afwijken als bij voorbaat vaststaat of redelijkerwijs mag worden aangenomen dat op grond van objectieve, toetsbare en redelijke criteria slechts één serieuze gegadigde voor de koop in aanmerking komt. In dat geval zal de gemeente haar voornemen tot verkoop tijdig voorafgaand aan de verkoop op een zodanige wijze bekend maken dat iedereen daarvan kennis kan nemen. Verder zal de gemeente goed motiveren waarom er maar één serieuze gegadigde is.

[1] In 2017 geactualiseerd en in 2018 vastgesteld.

De gemeente geeft invulling aan haar regierol via meervoudige sturing. Het gaat kortom om het op maat inzetten van een breed publiekrechtelijk en privaatrechtelijk instrumentarium, waarbij op voorhand geen instrumenten worden uitgesloten. Per gebied en locatie wordt de rol van de gemeente vastgesteld. Soms is de gemeente partner in ontwikkeling, soms vervult zij een regierol, en op andere momenten is het loslaten en beperkt de taak van de gemeente zich tot het toetsen aan bestemmingsplannen en het verhalen van gemeentelijke (plan)kosten en planschade.

Gronden die in eigendom zijn van de gemeente Utrecht worden voor een marktconforme grondprijs verkocht of in erfpacht uitgegeven.

Eind januari 2015 heeft de Utrechtse gemeenteraad besloten om gronden bestemd voor (vrije sector) koopwoningen niet meer in erfpacht uit te geven, maar in volle eigendom te leveren [2]. Ten behoeve van de levering in volle eigendom heeft de gemeenteraad daarbij tevens algemene voorwaarden vastgesteld: de Algemene verkoopvoorwaarden voor de levering in eigendom van gronden van de gemeente Utrecht 2014. Daarnaast biedt de gemeente sinds 2016 aan bestaande erfpachters van koopwoningen de mogelijkheid aan om hun erfpachtrecht om te zetten naar een volledig eigendomsrecht (zie paragraaf 3.2.4).

Gronden bestemd voor sociale woningbouw, (midden) huurwoningen en overige (zoals grond voor kantoren, bedrijven en degelijke) functies worden nog wel in erfpacht uitgegeven (met inachtneming van de Algemene Voorwaarden 1989, waarbij de canon eeuwigdurend wordt afgekocht). De afkoopsom voor de canon is gelijk aan de marktconforme grondwaarde. Bij het vaststellen van deze grondwaarde wordt uitgegaan van het gebruik dat volgens de erfpachtvoorwaarden op de grond is toegestaan. Voor een wijziging van het gebruik (uitbreiding van de opstallen daaronder begrepen) is op grond van de erfpachtvoorwaarden toestemming van de gemeente benodigd. Indien uit deze wijziging van het gebruik economische meerwaarde voortvloeit, dient deze meerwaarde aan de gemeente te worden afgedragen. Er is sprake van economische meerwaarde in het geval de grondwaarde bij het gewijzigde gebruik hoger is dan de grondwaarde bij het privaatrechtelijk toegestane gebruik (de economische meerwaarde is gelijk aan het verschil tussen de grondwaarde bij het gewijzigde gebruik en de grondwaarde bij het toegestane gebruik).

## 1.2 Uitgangspunten grondprijzen

De grondprijzen en normen zijn gebaseerd op trends, ervaringen en ontwikkelingen in de betreffende vastgoedmarkten. De “Grondprijzen 2022” zijn tot stand gekomen in afstemming met diverse deskundigen binnen de gemeente Utrecht en er is gebruik gemaakt van extern verkregen informatie van makelaars, taxateurs, adviseurs en diverse platforms. Tenzij nadrukkelijk anders is vermeld zijn alle vermelde prijzen de per 1 januari 2021 vastgestelde prijzen, exclusief omzetbelasting (btw), voor de uitgifte van bouwrijpe grond.

[2] Zie raadsbesluit 14.059297 d.d. 29 januari 2015
http://ibabsonline.eu/Agenda.aspx?site=utrecht&agendaid=38ae1aa1-0105-4963-a90b-0e969e54f9bd&FoundIDs=&afdelingid=00000000-0000-0000-0000-000000000000

Kort gezegd wordt voor alle functies, behoudens een aantal specifieke functies (zie hieronder), uitgegaan van een marktconforme grondprijs. Dat wil zeggen dat bij de betreffende *functie* en voor de betreffende *locatie* onder de gegeven marktomstandigheden wordt uitgegaan van de maximaal haalbare, veelal residueel bepaalde, grondprijs. Voor een aantal specifieke functies, zoals *"sociale woningbouw"* en *"bijzondere doeleinden"* gelden in beginsel genormeerde grondprijzen.

Door de residuele grondwaardemethodiek toe te passen worden ontwikkelingen in de vastgoedmarkt verdisconteerd in de grondprijs.
De gemeente laat de grondwaarde taxeren door een, onafhankelijke, gecertificeerd taxateur. Deze maakt doorgaans gebruik van een comparatieve en/of residuele grondwaarde methode, waarbij onder andere de volgende uitgangspunten gelden:

- De locatie en marktsituatie bepalen de opbrengst.
- De vormfactor en bouwkosten worden gebaseerd op een 'genormeerde' situatie. Wél kan er sprake zijn van locatie specifieke factoren.
- In de stichtingskosten wordt ook rekening gehouden met inrichtingskosten van de kavel (aanleg verharding, groen, ect).
- Als de vereiste parkeernorm en de kavelgrootte een gebouwde parkeervoorziening noodzakelijk maken wordt hiermee rekening gehouden bij de opbrengsten en de stichtingskosten (zie ook paragraaf 2.7).

Grondprijzen worden mede bepaald door de locatie en de aard van de ontwikkeling. Dit vereist maatwerk. Dit document vormt daarvoor het kader. Afwijkingen van dit kader zullen moeten worden voorgelegd aan het college van burgemeester en wethouders voor zover passend binnen de door de raad vastgestelde financiële kaders. Afwijkingen die financiële gevolgen hebben voor deze financiële kaders moeten worden voorgelegd aan de raad.

Voor de "Grondprijzen 2022" geldt in beginsel als uitgangspunt dat bouwrijpe grond wordt geleverd, dat wil in elk geval zeggen dat:

- de grond geschikt is voor de beoogde bestemming qua bodemkwaliteit;
- er geen bijzondere belemmeringen zijn die het gebruiksrecht beperken;
- bebouwing tegen *normale* bouwkosten mogelijk is.

Grond voor tijdelijke functies wordt doorgaans verhuurd op basis van een eventueel huurafhankelijk recht van opstal (HARVO). De huurprijs wordt bepaald op basis van een percentage van de grondwaarde voor een betreffende functie.

## 1.3 Staatssteunregels

Staatssteun is een belangrijk onderdeel van het Europese mededingingsbeleid. De Europese Commissie, die namens de EU toezicht houdt op de naleving van de staatssteunregels, heeft in 2016 een Mededeling over het begrip staatssteun gepubliceerd, die dient als een leidraad voor het staatssteunrecht [3].

[3] Mededeling van de Europese Commissie betreffende het begrip Staatssteun van 19 juli 2016, 2016 C 262-01

Voor het bepalen van een staatssteunrisico is van belang om te bepalen of vastgoedtransacties onder marktconforme condities worden uitgevoerd. In de Mededeling uit 2016 worden meerdere methoden aangegeven om te bepalen of sprake is van de verkoop van gronden op marktconforme condities. Die methoden zijn:

- Pari passu-beginsel (transactie op voet van gelijkheid); of
- een open en onvoorwaardelijke biedprocedure of;
- benchmarking; of
- op basis van een algemeen aanvaarde waarderingsmethode (hieronder valt de taxatie door een onafhankelijke deskundige).

De meest gehanteerde methoden zijn het waarderen van de grondprijs op basis van een algemeen aanvaarde waarderingsmethode (hieronder valt de taxatie door een onafhankelijke deskundige) dan wel een open en onvoorwaardelijke biedprocedure.

Voor uitgiften van grond met een commerciële grondslag zal, voorafgaand aan de uitgifte, in opdracht van de gemeente een taxatie worden uitgevoerd door een onafhankelijk deskundige, tenzij de waarde op voorhand kan worden bepaald, bijvoorbeeld omdat er voldoende referenties zijn.
De publicaties en ontwikkelingen in de besluitenpraktijk van de Europese Commissie en de jurisprudentie van het Hof van Justitie van de Europese Unie over dit onderwerp worden nauwgezet gevolgd.

## 1.4 (Aanvullende) kwaliteitseisen en duurzaamheidsmaatregelen

Gezien de maatschappelijke opgave om tot een duurzame samenleving te komen is de noodzaak van duurzaam bouwen groot. Om ervoor te zorgen dat de bebouwde omgeving geen nadelige invloed veroorzaakt op de leefbaarheid van de stad is duurzaamheid een thema dat binnen de gemeente Utrecht een prominente plaats inneemt en zo ook bij gronduitgifte.

Duurzaamheid is een van de selectiecriteria bij een (openbare) selectieprocedure (tender). Er zijn op de hoofdcategorie “duurzaamheid” meerdere onderdelen waarop een plan getoetst wordt zoals energie, circulair en diervriendelijk (ver)bouwen, duurzame exploitatie en toegankelijkheid en gezonde leefomgeving.

Deze (aanvullende) kwaliteitseisen en duurzaamheidsmaatregelen maken bij de residuele berekening onderdeel uit van de bouwkosten. Ook de opbrengsten van deze eisen en maatregelen worden meegenomen in de residuele berekening van de grondwaarde.

### 1.4.1 Circulair bouwen

Onder “circulair bouwen” wordt het volgende verstaan: het ontwikkelen, gebruiken en hergebruiken van gebouwen, gebieden en infrastructuur, zonder natuurlijke hulpbronnen onnodig uit te putten, de leefomgeving te vervuilen of ecosystemen aan te tasten. Bouwen op een wijze die economisch verantwoord is en bijdraagt aan het welzijn van mens en dier. Hier en daar, nu en later.

Op 5 november 2020 heeft de raad de aanpak Utrecht Circulair 2020-2023 vastgesteld, waarin de raad aangeeft dat circulair bouwen de norm is. Gezien de grote bouw en renovatieopgave voor de stad

is circulaire gebiedsontwikkeling en circulair bouwen één van de vijf prioriteiten. Sindsdien heeft circulair bouwen een prominentere rol binnen (openbare) selectieprocedures gekregen.

### 1.4.2 MPG-score

Bij nieuwe gronduitgiften via (openbare) tenders stimuleert de gemeente marktpartijen tot circulair bouwen. Dit gebeurt onder ander door gebruik te maken van een MPG-score. Hoe lager de MPG-score hoe hoger de waardering op dit onderdeel.

De MPG-score (Milieu Prestatie Gebouw) geeft aan hoeveel milieuschade ontstaat vanuit de toegepaste materialen in een gebouw. Hierbij geldt: Hoe lager de MPG-score, hoe kleiner de milieuschade vanuit materiaalgebruik. De MPG-score wordt uitgedrukt in een schaduwprijs per $m^2$ bvo per jaar (€/$m^2$bvo.jr). De schaduwprijs is een fictief bedrag dat aangeeft hoeveel economische activiteit het zou kosten om de toegebrachte milieuschade ongedaan te maken.

Wanneer men hoogwaardig circulair bouwt daalt de MPG-score, bijvoorbeeld omdat materialen toegepast worden die reeds geproduceerd zijn en dus bijna geen extra milieuschade veroorzaken bij de toepassing ervan in de nieuwe bebouwing. De MPG is echter een cijfermatige indicator en kan daardoor nooit de volledige complexiteit van circulair bouwen vangen. De gemeente vraagt daarom ook altijd aandacht voor de kwalitatieve aspecten van circulair bouwen zoals herbruikbaarheid, demontabiliteit, aanpasbaarheid en hernieuwbare grondstoffen.

### 1.4.3 Energiezuinig bouwen

Energiezuinig bouwen beperkt de $CO_2$ uitstoot van de gebouwen en zorgt ervoor dat het binnenklimaat comfortabel is. Hiervoor gebruikt de gemeente Utrecht het Utrechts Energie Protocol[4]. Kernpunten hieruit zijn:

- Ontwerpen van gebouwen die weinig energievraag hebben, zowel in warmte, koude als elektriciteit;
- Gebruik van lokale hernieuwbare warmte- en koudebronnen;
- Plaatsing van PV panelen om zover mogelijk tot klimaatneutraal te komen.

Het energieverbruik wordt per 1-1-2021 berekend met een BENG berekening waarbij het doel is een zo hoog mogelijke BENG 3 waarde te krijgen, binnen de context van de opgave. Er wordt zoveel mogelijk elektrische bouwmaterieel toegepast.

### 1.4.4 Diervriendelijk (ver)bouwen

Onderdeel van een (openbare) tender is de uitwerking van maatregelen voor diervriendelijk bouwen. Deze maatregelen moeten zo concreet mogelijk worden uitgewerkt, waarbij moet worden uitgelegd waarom de gekozen voorziening op de bepaalde locatie het meest passend is. De gemeente vindt het belangrijk dat wordt ingezet op het bevorderen van inheemse flora en fauna. Daarentegen dient het bevorderen van exoten vermeden te worden. Het verdient de voorkeur om gebruik te maken van de

[4] Zie https://ris2.ibabs.eu/Reports/ViewListEntry/Utrecht/3a0b4511-3377-4f8c-9c1d-224559a7934b

Utrechtse Soortenlijst. Een goede aansluiting met omliggend groen is voor de ecologie relevant en leidt tot hogere waardering bij de tender op dit onderdeel.

### 1.4.5 Klimaatadaptatie

Door hoogwaardig klimaatadaptief te bouwen wordt het klimaateffect van een onbebouwde kavel benaderd. Dit betekent dat de ondergrond een goede sponswerking heeft en hittestress sterk wordt beperkt. Dit wordt bereikt met voldoende waterberging, groen en open water. Zie voor meer informatie de visie klimaatadaptatie Utrecht[5].

### 1.4.6 Toegankelijkheid

Een ander onderdeel van een (openbare) tender is de uitwerking van maatregelen voor toegankelijkheid. Deze maatregelen zijn een uitvoering van het coalitieakkoord waarin de gemeente een stad wil zijn die toegankelijk is voor iedereen.

Bij uitgifte en verkopen van grond stelt de gemeente als voorwaarde dat alle woningen rolstoelbezoekbaar zijn, en –indien van toepassing– dat alle nultreden woningen rolstoelbewoonbaar zijn, of dat gemakkelijk te maken zijn.

Bij private ontwikkelingen waar de planologie de ontwikkeling al mogelijk maakt, geven we advies. We geven daarbij aan dat de gemeente graag ziet dat alle woningen rolstoelbezoekbaar zijn, en alle nultreden woningen rolstoelbewoonbaar zijn of dat gemakkelijk te maken zijn, een en ander onder verwijzing naar de Agenda Utrecht voor iedereen toegankelijk.

[5] Zie Document Utrecht - Visie Klimaatadaptatie Utrecht.pdf - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

# 2 Gronduitgifte van gemeentegrond

Bij uitgifte van gemeentegrond worden de grondprijzen veelal residueel bepaald. De bandbreedtes die in dit document “Grondprijzen 2022” staan vermeld bieden normaliter voldoende flexibiliteit om grondprijzen residueel op maat te kunnen bepalen, afhankelijk van de specifieke marktpotentie en de situatie ter plekke. Uitgangspunt is dat uitgifte van gemeentegrond plaatsvindt op basis van een openbare tender. In principe zal elke situatie getaxeerd worden door een onafhankelijke deskundige, tenzij er voldoende referenties zijn.
Tenzij nadrukkelijk anders is vermeld zijn alle vermelde prijzen de per 1 januari 2022 vastgestelde prijzen, exclusief omzetbelasting (btw), voor de uitgifte van bouwrijpe grond.

Voor enkele bestemmingen, bijvoorbeeld sommige sociaal-maatschappelijke voorzieningen, wordt de grondwaarde niet residueel bepaald, maar gelden in beginsel vaste (normatieve) grondwaarden. In het onderhavige beleid staat in welke gevallen een vaste grondwaarde van toepassing is. Voor alle vastgoedsegmenten wordt een minimale grondwaarde bepaald. Het gebruik van de grond is niet gratis. De gemeente hanteert per definitie geen negatieve grondwaarde.

In 2021 zijn de bouwkosten en de inflatie sterk gestegen. Alleen de verkoopprijzen in de woningmarkt stegen harder, waardoor hogere grondprijzen konden worden gerealiseerd.
De stijging van de bouwkosten (circa 7,7 % in 2021) heeft verschillende oorzaken, onder andere: prijsstijging en beschikbaarheid van grondstoffen op de wereldmarkt, de loonontwikkeling, de schaarste aan geschoolde bouwvakkers, en een tekort aan productiecapaciteit bouwproducten (vloeren, heipalen, en dergelijke).
De inflatie is het afgelopen jaar gestegen met 5,2% gestegen (vooral als gevolg van stijgende brandstof- en energieprijzen). Wat het effect van de huidige inflatie is op de grondprijzen per 1 januari 2022 is nu nog niet in te schatten. Dit is erg afhankelijk van de specifieke situatie van bijvoorbeeld het type vastgoed en de fase van de ontwikkeling.
Met uitzondering van de woningmarkt is in het afgelopen jaar het aantal transacties in de andere vastgoedsegmenten door de corona-crisis beperkt gebleven. Er is dan ook geen aanleiding om de bandbreedten in deze vastgoedsegmenten aan te passen t.o.v. het niveau van 2021.

Economische ontwikkelingen hebben invloed op de vastgoedmarkt en als afgeleide daarvan op de grondmarkt (een na-ijlend patroon ten opzichte van de economische ontwikkelingen). Om deze reden wordt er eerst een korte samenvatting gegeven van de economische ontwikkelingen en de ontwikkelingen op de vastgoedmarkt per functie, waarbij beleidsmatige uitspraken zijn gebaseerd op de Ruimtelijke Strategie Utrecht, met een tijdshorizon tot 2040. Daarna worden de grondprijzen voor de verschillende typen vastgoed behandeld.

## 2.1 Ontwikkelingen in de economie

### 2.1.1 Kantorenmarkt

De Corona-crisis heeft er voor gezorgd dat er nog steeds vraag is naar kantoren, maar wel naar andersoortige kantoren. Kantoorgebruikers willen nu gebouwen van zeer hoge kwaliteit, duurzaam en

gericht op gezondheid en welzijn op toplocaties, bij voorkeur in binnensteden. Zij willen gehuisvest zijn op plekken met een goede bereikbaarheid, waar hoogwaardige faciliteiten dichtbij zijn en waar je werk kunt combineren met ontmoeten. In 2021 is het opnameniveau van kantoren beperkt geweest. Er is nog steeds een afwachtende houding van beleggers te constateren en bedrijven stellen hun huisvestingsvraagstukken uit.
De focus ligt nog steeds op kantoren met een laag risicoprofiel zoals onder andere in het Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum. De hoogste huurprijzen per vierkante meter per jaar worden in Utrecht dan ook daar gerealiseerd.

### 2.1.2 Bedrijven

Voor heel Utrecht geldt dat het aanbod van kwalitatief hoogwaardige bedrijfsruimte zeer schaars is. Ook in 2021 valt een afwachtende houding van beleggers/ eigenaar-gebruikers te constateren. Enkel voor logistiek vastgoed (distributiecentra, last mile-logistic) is nog wel sprake van transacties in 2021 (met name op Lage Weide). Door de aanhoudend grote vraag naar hoogwaardig logistiek vastgoed is bruto aanvangsrendement en de bandbreedte in huurprijzen gestegen.
In de vraag naar grotere bedrijfskavels (>1,5 ha) kunnen we als stad op dit moment niet voorzien en ook in de regio worden deze bedrijfskavels schaars.

### 2.1.3 Detailhandel

De winkelleegstand in heel Utrecht nam het afgelopen jaar verder af van 6,7% naar 3,96% (door invulling met nieuwe en andersoortige winkels alsmede door transformatie van meters naar andere functies). In het centrum van Utrecht gaat het echter minder hard. Daar bedraagt het leegstandspercentage 5,65.
Ook in 2021 is het internetwinkelen verder toegenomen. Experts verwachten dat grote steden niet meer op het oude drukteniveau zullen terugkeren, maar zij zijn zeker niet de grote verliezers. Zij hebben met hun aantrekkingskracht en gevarieerd aanbod voldoende veerkracht om weer op te bloeien. Grote steden zullen compacter en leefbaarder worden. De compactheid ontstaat doordat het aantal winkels afneemt, maar ook doordat het aantal verdiepingen van winkels zal verminderen. Grote winkelpanden met veel verdiepingen zullen niet meer of in zeer beperkte mate terug te zien zijn in de steden.

De huurprijzen in het centrum van Utrecht zijn in 2021 licht gedaald. Deze daling is vooral bij de tophuren aan de Oudegracht, Vredenburg en Lange Elisabethstraat te zien.

Beleggers richtten zich in hoge mate op de verwerving van supermarkten en wijkwinkelcentra/ boodschappencentra met een relatief groot dagelijks productassortiment. Ander winkelvastgoed is lastig tot niet te financieren voor beleggers, hierdoor komen alleen vermogende particulieren in aanmerking voor eventuele aankoop.

### 2.1.4 Hotels en Tijdelijk verblijf (short stay)

De Hotelmarkt in Utrecht ligt momenteel stil door de corona-crisis. Eventuele plannen worden door de gemeente gemonitord en op elkaar afgestemd. De gemeente Utrecht staat in principe geen nieuwe

hotels in bestemmingsplanwijzigingen toe tot 1 januari 2023, in afwachting van uitvoering van de voorraad tot 2022 [6].

Om bij een eventuele groei aan tijdelijk verblijf van internationale werknemers en internationale studenten alle belangen op een goede manier te kunnen afwegen (beschermen van de woningmarkt, level playing field, veiligheid en dergelijke) heeft de gemeente Utrecht hiervoor beleid (beleid tijdelijk verblijf) opgesteld. De tijdelijk verblijfaccommodaties vormen voor wat betreft de grondprijzen een aparte categorie. In verband met het ontbreken van voldoende ervaringscijfers worden geen richtprijzen gegeven, maar zal elke situatie getaxeerd worden door een onafhankelijk, gecertificeerd taxateur.

### 2.1.5 Wonen

Utrecht groeit hard. Hoewel er flink wat nieuwe woningen bijkomen (zo'n 3.000 woningen per jaar; in 2021 ging het om circa 3.200 woningen), kampt de woningmarkt met toenemende schaarste, met name in het goedkope en middensegment. De stijging van de huizenprijzen is daarnaast verder doorgezet. Doordat de stijging van de inkomens al enige tijd achterblijft bij de stijging van de huizenprijzen (zeker in de Utrechtse regio), staat de betaalbaarheid onder druk. Er is een urgente inhaalslag nodig in het middensegment.
En hoewel het aandeel reguliere sociale huurwoningen in de plancapaciteit is toegenomen, blijft het een forse opgave om de sociale voorraad in de stad op peil te houden en de sociale voorraad te laten meegroeien met de groei van de stad. In het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) staan de ontwikkelingen op de woningmarkt uitvoerig beschreven. Op 1 januari 2022 telde Utrecht ruim 162.000 woningen. In Utrecht-stad is de druk op woningen (grondgebonden en appartementen) tot een bedrag van € 319.500,- groot waardoor het voor starters op de woningmarkt moeilijk is om een woning te vinden.
Ten opzichte van 2021 is een lichte toename van het aandeel sociale huur te constateren maar een afname van het aandeel woningen in het middensegment. Dit laatste wordt voornamelijk veroorzaakt door de stijgende markt- en WOZ-waarde waardoor het aandeel betaalbare koopwoningen in de voorraad daalt. In een gespannen markt als die van Utrecht vergt het op peil houden van het aandeel betaalbare woningen een blijvende grote inspanning. Hiervoor zijn onder andere de actieplannen Middenhuur en Betaalbare Koop in het leven geroepen.

## 2.2 Wonen

De woningmarkt is op te delen in vrije sector koop- en huurwoningen en sociale huurwoningen. Binnen de vrije sector maken we onderscheid tussen middenhuur en dure huur.
Ook onder de woningmarkt vallen studentenwoningen, woonwagens en woonboten. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de grondprijzen. Deze wordt vervolgens per categorie daarna toegelicht.

*Tabel: Grondprijzen woningbouw, prijspeil 1 januari 2022*

| CATEGORIE | Op basis van | GRONDPRIJS, ex btw |
|---|---|---|

[6] Bron: Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels, 19 december 2019

| | | |
|---|---|---|
| **1) Vrije sector Koopwoningen** | | **Per woning** |
| Eengezinswoningen | V.O.N.- prijs | Residueel, quote 25% - 45% (> € 95.000,--) |
| Meergezinswoningen | V.O.N.- prijs | Residueel, quote 12% - 35% (> € 40.000,--) |
| **2) Particulier opdrachtgeverschap** | | **Kavelprijs** |
| Rijwoning | Kavelprijs vanaf | € 90.000,-- |
| Twee onder één kapwoning | Kavelprijs vanaf | € 137.500,-- |
| Vrijstaande woning | Kavelprijs vanaf | € 192.500,-- |
| | | |
| **3) Huurwoningen** | | **Per woning** |
| Eengezinswoningen - middenhuur | Huur pm € 763,47 - € 1.027,26 | Residueel, ≥ € 90.000,-- |
| Eengezinswoningen - dure huur | Huur pm > € 1.027,26 | Residueel, ≥ € 95.000,-- |
| Meergezinswoningen - middenhuur | Huur pm € 763,47 - € 1.027,26 | Residueel, ≥ € 35.500,-- |
| Meergezinswoningen - dure huur | Huur > € 1.027,26 | Residueel, ≥ € 40.000,-- |
| **4) Sociale huurwoningen** | | **Per woning** |
| Eengezinswoning (SH2 - categorie) | Huur pm < € 678,66 | Vast, € 23.086,-- |
| Eengezinswoning (SH3 - categorie) | Huur pm € 678,66 - € 763,47 | Vast, € 34.021,-- |
| Meergezinswoning (SH2 - categorie) | | Zie tabel onder kopje "Sociale huur" |
| Meergezinswoning (SH3 - categorie) | | Zie tabel onder kopje "Sociale huur" |
| **5) Studentenwoningen** | | **Per eenheid** |
| Onzelfstandig eenheid | Huur cf puntenstelsel | Residueel, ≥ € 6.000,-- |
| Zelfstandige eenheid | Huur cf puntenstelsel | Residueel, ≥ € 7.500,-- |
| **6) Woonwagenstandplaatsen** | | **€ / standplaats** |
| Huurstandplaats | Huurwoning EGW SH2 * 1,35 | € 31.166,-- |
| **7) Woonboten ligplaatsen** | | **€ / ligplaats** |
| Waterkavel | Afhankelijk van locatie en voorzieningen. Momenteel zijn er geen waterkavels beschikbaar. | Residueel, ≥ € 40.000,-- |

### 2.2.1 Vrije sector koopwoningen

Gronden voor vrije sector koopwoningen worden sinds februari 2015 in **volle eigendom** geleverd. Bij projecten waarbij minder dan 70% van de bebouwing is bestemd voor (vrije sector) koopwoningen blijft erfpacht van toepassing.

Betaalbare koopwoningen (woningen met een VON-prijs tot € 355.000,- [7]) maken deel uit van de categorie "vrije sector koopwoningen". De gemeente wil graag dat de betaalbare koopwoningen langdurig beschikbaar blijven voor de doelgroep middeninkomens en legt daarom bij nieuwbouwprojecten een zelfbewoningsplicht en een anti-speculatiebeding op.

Voor de projectmatige woningbouw wordt de grondprijs residueel bepaald. Voor de **residuele grondwaardeberekening** worden van de VON-prijs (of beleggingswaarde) de bouw- en bijkomende kosten (inclusief algemene kosten, winst en risico) afgetrokken, waarna het bedrag resteert dat aan de grond kan worden toegerekend. Voor de bouw- en bijkomende kosten worden per type woning specifieke kengetallen c.q. ervaringscijfers gehanteerd. Door een residuele grondwaardeberekening te hanteren houdt de gemeente in haar grondprijsbeleid rekening met bijvoorbeeld investeringen in duurzaamheid en circulariteit. Per locatie wordt bekeken welke typen woningen zijn voorzien, welke VON-prijzen (en/of beleggingswaarden) haalbaar zijn en wat de residueel bepaalde, bijbehorende grondwaardes zouden moeten zijn. Voor de **eengezinswoningen geldt een minimale grondprijs van € 95.000,-- per woning** en voor de **meergezinswoningen is de minimale grondprijs € 40.000,-- per woning.**

De grondprijs voor woningbouwkavels die in de marktsector projectmatig ontwikkeld worden ten behoeve van particulieren, dan wel beleggers, kan worden uitgedrukt in een percentage van de Vrij Op Naam (VON)-prijs, de zogenaamde **grondquote**. Aan de grondquote ligt een genormeerde residuele grondwaardeberekening ten grondslag. De grondquotes liggen tussen de 25% en 45% voor eengezinswoningen en tussen 12% tot 35% voor de meergezinswoningen.

### 2.2.2 Vrije sector: (collectief) particulier opdrachtgeverschap

Gronden voor vrije sector koopwoningen worden in **volle eigendom** geleverd.
Voor vrije kavels wordt een kavelprijs bepaald. De m² prijs wordt doorgaans residueel bepaald aan de hand van de kavelgrootte, de locatie, ligging, bebouwingsmogelijkheden en stedenbouwkundige randvoorwaarden. Voor de bepaling van de kavelprijzen is niet van belang of er sprake is van particulier opdrachtgeverschap dan wel collectief particulier opdrachtgeverschap.
De berekeningswijze en m² prijs zijn in beide gevallen gelijk. De verkoopprijzen van de vrije kavels worden bij de start van elk project vastgesteld en daarna jaarlijks bijgesteld met een index van 2% per jaar, behoudens exceptionele prijsstijgingen.

### 2.2.3 Middenhuurwoningen

Bij de uitgifte van percelen grond bestemd voor middenhuurwoningen blijft het erfpachtsysteem van toepassing.

De vraag naar middenhuurwoningen, met kale huurprijzen tussen de **€ 763,47 en € 1.027,26 per maand (prijspeil 1-1-2022)**, is groot en ook in dit marktsegment groter dan het aanbod. Het Woononderzoek Nederland (2018) laat zien dat het verschil tussen vraag en aanbod in het middenhuursegment ruim 40% is. Op dit moment bedraagt het aandeel middenhuurwoningen in Utrecht circa 12% van de totale woningvoorraad. Dit betreft voornamelijk appartementen. Er is dus een

[7] Zie Bijlage B in dit document.

urgente inhaalslag nodig. Om het tekort aan middenhuurwoningen in te lopen zet de gemeente zich via het Actieplan Middenhuur in om de bouw van middenhuurwoningen te stimuleren.

Sinds de invoering van de Wet maximering huurprijsverhogingen geliberaliseerde huurovereenkomsten, in werking getreden op 1 mei 2021 en in beginsel geldend voor 3 jaar, geldt voor de huur van een geliberaliseerde huurovereenkomst (huurwoning in de vrije sector) dat deze maximaal verhoogd mag worden met inflatie plus 1 procent. Bij de aan de gemeenteraad voorgelegde wijziging voorwaarden Middenhuur heeft de gemeenteraad d.d. 10 maart 2022 ingestemd om uit te gaan van de door het Rijk gekozen indexeringsmethode. Voor de berekening van de inflatie hanteert het Rijk (het gemiddelde van de prijsindexcijfers van de maanden december t-2 tot en met november t-1) / (het gemiddelde van de prijsindexcijfers van de maanden december t-3 tot en met november t-2. De inflatie voor 2022 is op basis van voormelde index vastgesteld op 2,3%, hiermee mogen de huren niet verder stijgen dan (2,3% +1% =) 3,3% per 1 januari 2022.

Om naast het aanbod aan middenhuur ook een goede prijs-kwaliteitverhouding te borgen bij deze woningen is sinds d.d. 7 december 2017 het door de gemeenteraad vastgestelde beleidskader "Actieplan Middenhuur" van kracht. De voorwaarden voor middenhuurwoningen staan in bijlage II van de Woonvisie 2019.
Op 10 maart 2022 heeft de gemeenteraad ingestemd met een wijziging van deze voorwaarden voor middenhuurwoningen. De (aangepaste) voorwaarden voor middenhuurwoningen – voor zover relevant voor het grondbeleid – worden hierna kort omschreven:

- Een bovengrens van de (kale) huurbandbreedte van € 1.027,26 per maand (prijspeil 1-1-2022), en een ondergrens ter hoogte van de liberalisatiegrens (thans een huur van € 763,47 per maand);
- Een jaarlijkse maximale huurverhoging bij lopende huurovereenkomsten gelijk aan inflatie + 1% (is dus CPI + 1%);
- Een wijziging van de toe te passen indexering van de jaar-op-jaar-methode naar de door het Rijk gekozen indexeringsmethode;
- Het is niet toegestaan gedurende de exploitatietermijn een middenhuurwoning voor een hogere prijs dan de in een betreffend jaar geldende bovengrens te verhuren. Er kan dan ook geen sprake zijn van huurverhogingen tot boven de bovengrens gedurende een verhuurperiode of bij een verandering van huurder;
- In het middenhuursegment is de maximale huurprijs gekoppeld aan het gebruikersoppervlak (GBO) conform bijlagen[8];
- Voor de toepassing van de koppeling tussen huurprijs en gebruikersoppervlak van de woning is een drietal geografische zones van toepassing:
    - Zone A: Bestaand Hoogstedelijk (40-60 m² GBO), bestaande uit gebieden 'binnenstad' en 'Stationsgebied';
    - Zone B: Nieuw Hoogstedelijk (40-80 m² GBO) met een gemiddelde van 60 m², bestaande uit 'Merwedekanaalzone 4 en 5;
    - Zone C: Stedelijk (50-80 m² GBO) met een gemiddelde van 65 m², bestaande uit de gehele gemeente Utrecht met uitzondering van de gebieden die behoren tot Zone A of B.

[8] Zie bijlage @ in dit document.

Bij grootschalige gebiedsontwikkelingen kan de Raad een (deel) van het gebied aanwijzen als Zone B. Het gaat dan in beginsel om nieuwe stedelijke knooppunten uit de RSU.

- Een exploitatietermijn als middenhuurwoning van minimaal 20 jaar. Na het expireren van de exploitatieperiode van 20 jaar, kan de erfpachter verzoeken om wijziging van de privaatrechtelijke bestemming, waarbij hij gehouden is de daarmee samenhangende economische meerwaarde af te rekenen met de gemeente. Indien de erfpachter kiest voor een vijf jaar langere exploitatieperiode, dan is erfpachter niet gehouden de economische meerwaarde als gevolg van de wijziging van de privaatrechtelijke bestemming van het erfpachtrecht met de gemeente af te rekenen.
- De minimale inkomsteneis voor een huurwoning in dit segment mag niet hoger zijn dan 42x de maandhuur.
- In het huurcontract en/of de algemene voorwaarden wordt vastgelegd dat bij klachten en meningsverschillen deze worden voorgelegd aan de huurcommissie. Dit geldt ook voor klachten over te hoge servicekosten;

De essentie is, dat waar met de gemeente afspraken worden gemaakt over middenhuur, deze woningen moeten voldoen aan de uitgangspunten van het Actieplan en de aanpassingen daarvan op basis van het raadsbesluit van 10 maart 2022.
In tenders en anterieure overeenkomst leggen we een aandeel middenhuur vast waarvoor het Actieplan Middenhuur en de daarbij van toepassing zijnde voorwaarden gelden.

De bevoegdheid om af te wijken van het (aangepaste) Actieplan Middenhuur ligt bij de gemeenteraad.

Voor de verhuur van middenhuurwoningen zijn de voorrangsregels uit de Regionale Huisvestingsverordening 2019 van kracht [9]. Deze regels zijn opgesteld om de doorstroming vanuit sociale huurwoningen te bevorderen en te zorgen dat middenhuurwoningen terecht komen bij de inkomensgroep die het meest op deze woningen is aangewezen.

De grondprijzen voor middenhuurwoningen worden residueel bepaald, waarbij voor eengezinswoningen een minimum grondwaarde geldt van € 90.000,- en voor appartementen een minimum grondwaarde van € 35.500,- geldt. De residueel te bepalen grondprijs is onder andere afhankelijk van grootte en huurprijsniveau van de betreffende woning.

### 2.2.4 Dure huurwoningen

Bij de uitgifte van percelen grond bestemd voor dure huurwoningen blijft in beginsel het erfpachtsysteem van toepassing. In de Dure Huur-categorie (DH) is de residueel berekende grondprijs het uitgangspunt, waarbij voor grondgebonden woning een minimum geldt van € 95.000,- en voor meergezinswoningen een minimum van € 40.000,-.

### 2.2.5 Sociale huurwoningen

Bij de uitgifte van percelen grond bestemd voor sociale huurwoningen blijft het **erfpachtsysteem** van toepassing.

[9] Bron: Artikel 2.4a.1 van de Huisvestingsverordening Regio Utrecht 2019, gemeente Utrecht.

Voor de grondprijsberekening bij sociale woningbouw wordt voor grondgebonden sociale huurwoningen een **vaste grondprijs per kavel** (behoudens indexering) gehanteerd, afhankelijk van de huurcategorie waarin de woning wordt geplaatst.
De grondprijzen voor sociale woningbouw zijn dit jaar niet aangepast met het gebruikelijke gemiddelde van de CBS/ BdB-index (5,09%), maar met het percentage waarmee de bandbreedte in huurprijzen voor sociale woningbouw in toegenomen (1,48%), een en ander om de betaalbaarheid van de sociale woningen niet (verder) onder druk te zetten.

De indexering wordt gerekend vanaf het prijspeilmoment van de overeenkomst tot het moment van betaling van de grondprijs (aktepassering bij notaris) en deze datum wordt vastgelegd in de reserverings-/ intentieovereenkomst. Voor meergezins sociale huurwoningen (appartementen) wordt, naast de huurcategorie, ook gekeken naar het **woningoppervlak (GBO) in relatie tot de gevraagde (kale) huurprijs en het aantal woonlagen van een appartementengebouw**.

Het idee hierachter is dat naarmate de woning bij een zelfde huur kleiner wordt en dus een hogere huurprijs per m² kent, ook de grondprijs meestijgt. De (absolute) bouwkosten van een kleine woning zijn lager dan die van een grotere woning. Wordt een woning betaalbaarder (d.w.z. met een lagere huurprijs per m² GBO), dan daalt ook de grondprijs. De betaalbaarheid van een sociale huurwoning staat ook centraal in de Woonvisie. De gemeente wil verdichting stimuleren onder andere via de hoogtefactor. De hoogtefactor zorgt er namelijk voor dat de grondprijs per eenheid lager wordt naarmate er meer bouwlagen op een locatie worden gerealiseerd, zie tabel grondprijzen sociale huur 2022. Voor een verdere uiteenzetting over erfpacht zie paragraaf 3.4 en 3.4.1 “Verdichten op eigen locaties sociale woningbouw”.

Eengezinswoningen: Met ingang van 1 januari 2022 is de grondprijs voor de categorie eengezinswoningen SH2 vastgesteld op € 23.086,-. De grondprijs voor de categorie SH3 is vastgesteld op € 34.021,-.

Meergezinswoningen: Ook de grondprijzen van meergezinswoningen voor de sociale woningbouw zijn naast de twee categorieën (SH2 en SH3) onderverdeeld in huurprijs per m² gbo per maand. Op deze wijze volgt de grondprijs de trend voor locaties waar hogere huren (hogere opbrengsten) worden berekend met minder woonoppervlakte. In het algemeen kan worden gesteld dat een groter woonoppervlak zorgt voor een “socialer product” en derhalve een lagere grondprijs kent dan een woning met een gering woonoppervlak. Bij de meergezinswoningen zijn de grondprijzen voor elke categorie vastgesteld, zoals opgenomen in onderstaande tabel.

Een woning in de sociale huurcategorie **SH2** komt in de Woonvisie overeen met de kernvoorraad (huur per maand tot € 633,25 voor één- en tweepersoonshuishoudens (1e aftoppingsgrens) respectievelijk een huur per maand van € 633,25 tot € 678,66 voor 3 of meerpersoonshuishoudens (2e aftoppingsgrens). Een woning in de sociale huurcategorie **SH3** komt in de Woonvisie overeen met secundair sociaal (huur per maand van € 678,66 tot € 763,47). Zowel voor de categorie **SH2** als de categorie **SH3** zijn in de Woonvisie specifieke voorwaarden opgenomen (zie bijlage 2 in de Woonvisie 2019 op pagina 46).

Wanneer een woning in een bepaalde sociale huurcategorie is uitgegeven, dient deze minimaal twintig (20) jaar als zodanig te worden geëxploiteerd, een en ander om de langdurige beschikbaarheid te borgen. Dit laatste zal ook als zodanig worden vastgelegd in de te sluiten erfpachtovereenkomst dan wel anterieure exploitatieovereenkomst.
De overeenkomsten waarbij eerder gronden in erfpacht zijn uitgegeven aan corporaties kennen in het algemeen een bestemmingsbepaling waarbij de privaatrechtelijke bestemming “sociale huurwoning” is opgelegd. Deze bestemming blijft in stand totdat de gemeente toestemming geeft voor een bestemmingswijziging (bijvoorbeeld van sociale huur naar koop).

## *Grondprijzen sociale huur 2022*

| *Grondprijzen sociale huur 2022* | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | Eengezins-woning | Meergezinswoningen: kale huurprijs per m² woonoppervlakte (gbo), per maand | | | |
| Huurcategorie/ huur per maand | Woonlaag | Hoogtefactor | | < € 9,54 | €9,54 - €11,66 | €11,66 - € 13,77 | > € 13,77 |
| SH2 | 1 | 1 | € 23.086 | € 19.988 | € 20.987 | € 22.037 | € 23.086 |
| SH2 | 2 | 0,9 | | € 17.989 | € 18.889 | € 19.833 | € 20.777 |
| SH2 | 3 | 0,8 | | € 15.990 | € 16.790 | € 17.629 | € 18.469 |
| SH2 | 4 | 0,75 | | € 14.991 | € 15.740 | € 16.527 | € 17.314 |
| SH2 | 5 | 0,725 | | € 14.491 | € 15.216 | € 15.977 | € 16.737 |
| SH2 | 6 | 0,7 | | € 13.991 | € 14.691 | € 15.426 | € 16.160 |
| SH2 | 7 | 0,675 | | € 13.492 | € 14.166 | € 14.875 | € 15.583 |
| SH2 | 8 | 0,65 | | € 12.992 | € 13.642 | € 14.324 | € 15.006 |
| SH2 | 9 | 0,625 | | € 12.492 | € 13.117 | € 13.773 | € 14.429 |
| SH2 | 10 | 0,6 | | € 11.993 | € 12.592 | € 13.222 | € 13.852 |
| SH2 | 11 | 0,55 | | € 10.993 | € 11.543 | € 12.120 | € 12.697 |
| SH2 | 12 of meer | 0,5 | | € 9.994 | € 10.494 | € 11.018 | € 11.543 |
| | | | | | | | |
| SH3 | 1 | 1 | € 34.021 | € 29.456 | € 30.928 | € 32.475 | € 34.021 |
| SH3 | 2 | 0,9 | | € 26.510 | € 27.835 | € 29.227 | € 30.619 |
| SH3 | 3 | 0,8 | | € 23.564 | € 24.743 | € 25.980 | € 27.217 |
| SH3 | 4 | 0,75 | | € 22.092 | € 23.196 | € 24.356 | € 25.516 |
| SH3 | 5 | 0,725 | | € 21.355 | € 22.423 | € 23.544 | € 24.665 |
| SH3 | 6 | 0,7 | | € 20.619 | € 21.650 | € 22.732 | € 23.815 |
| SH3 | 7 | 0,675 | | € 19.882 | € 20.877 | € 21.920 | € 22.964 |
| SH3 | 8 | 0,65 | | € 19.146 | € 20.103 | € 21.109 | € 22.114 |
| SH3 | 9 | 0,625 | | € 18.410 | € 19.330 | € 20.297 | € 21.263 |
| SH3 | 10 | 0,6 | | € 17.673 | € 18.557 | € 19.485 | € 20.413 |
| SH3 | 11 | 0,55 | | € 16.201 | € 17.011 | € 17.861 | € 18.712 |
| SH3 | 12 of meer | 0,5 | | € 14.728 | € 15.464 | € 16.237 | € 17.011 |
| Huurliberalisatiegrens 2021: | | 752,33 | | | | | |
| Huurliberalisatiegrens 2022: | | 763,47 | | | | | |
| Stijging huurprijzen | | 1,48% | * | | | | |
| Stijging grondprijzen | | 1,48% | | | | | |

***1.*** Als "woonlaag" geldt de bouwlaag die als zelfstandige woonruimte is bestemd en (zal) word(t)(en) gebruikt tbv sociale huur. Een eengezinswoning heeft in deze benadering een eindfactor gelijk aan één. Een woonlaag is derhalve niet altijd gelijk aan een bouwlaag; een maisonette is vaak verdeeld over twee bouwlagen, maar wordt geteld als één woonlaag.

***2.*** De grondprijs voor etage-, protiek- en andere boven elkaar gesitueerde meergezinswoningen wordt gevonden in bovenstaande tabel en is afhankelijk van het aantal van toepassing zijnde woonlagen.

***3.*** Een plint (bijvoorbeeld bestaande uit winkels en/of commerciële ruimte) c.q. andere onderbebouwing (niet zijnde woonruimte) in één of meer bouwlagen (te rekenen vanaf begane grond niveau) worden als één woonlaag gerekend.

* De hier vermelde stijging van huurprijzen geldt uitsluitend voor de realisering van nieuwbouwwoningen en geldt dus niet voor het totale portefeuilleniveau van een corporatie.

### 2.2.6 Studentenwoningen

Voor studentenhuisvesting wordt de grondprijs residueel berekend, met een minimum van € 6.000,-- voor onzelfstandige eenheden en een minimum van € 7.500,-- voor zelfstandige eenheden. De locatie en het type studentenwoning (zelfstandig, onzelfstandig of semi-zelfstandig) bepalen mede de residuele grondwaarde. De hier genoemde minimale grondprijzen zijn ook verhoogd t.o.v. 2021, omdat uit taxaties van studentencomplexen bleek dat daarvoor ruimte was.

### 2.2.7 Wonen met zorg

Er komt vanuit de markt steeds meer vraag naar complexen met een combinatie van wonen met zorg. De gemeente Utrecht vindt het van groot belang dat in een dergelijk geval sprake moet zijn van enige mate van zorg of ondersteuning om een woning te kunnen kwalificeren als zorgwoning (nagenoeg zelfstandige bewoning). Het betreft gevarieerde woonvormen zoals seniorenwoningen, zorgwoningen, aanleunwoningen, kleinschalig groepswonen, beschut wonen, verzorgd wonen en begeleid wonen en innovatieve woonconcepten waarin vragende en dragende bewoners samenleven.

Voor zover deze initiatieven plaatsvinden in de sociale huursector geldt de grondprijs “bijzondere doeleinden” en deze wordt in beginsel berekend over het aantal uit te geven vierkante meters grond (perceelsoppervlakte). In het geval het aantal m² bruto vloeroppervlak (bvo) van de te realiseren opstal(len) groter is dan de perceelsoppervlakte, zal de grondprijs worden berekend over het aantal m² bvo, met dien verstande dat de grondprijs bij deze laatste berekening nooit hoger zal zijn dan de grondprijs voor sociale huurwoningen in de SH2-categorie maal het aantal te realiseren eenheden. Eventuele gemeenschappelijke ruimten die noodzakelijk zijn voor het functioneren van een “wonen met zorg complex” (denk bijvoorbeeld aan gemeenschappelijke huiskamers) zijn al meegenomen in de grondprijsberekening.

Voor initiatieven die niet plaatsvinden in de sociale huursector is maatwerk nodig en zal de grondprijs worden bepaald op basis van een onafhankelijk taxatie. Marktconformiteit is daarbij het kernwoord.

### 2.2.8 Woonwagenstandplaatsen

De gemeente geeft gronden uit voor huurstandplaatsen. De grondprijs is gerelateerd aan de grondprijs voor een kavel t.b.v. een sociale eengezinshuurwoning (SH2), met een opslag (1,35) vanwege het grotere (norm)kaveloppervlak. In verband met de brandveiligheidseisen voor naast elkaar gelegen woonwagens is het (norm)kaveloppervlak vergroot van 190 m² naar 231 m². Indien een standplaats groter is dan de normoppervlakte van 231 m² (11 meter bij 21 meter), dan dienen de extra vierkante meters naar rato te worden afgerekend op basis van de m²-prijs van de huurstandplaats. Bij uitponding van een huurstandplaats (ondererfpacht), waarbij de bestemming van het erfpachtrecht wordt gewijzigd van huur naar koop, zal de grond moeten worden afgerekend tegen de alsdan geldende marktwaarde van de grond, die nader moet worden vastgesteld door een taxateur. Er wordt geen vaste grondprijs voor koopstandplaatsen meer gehanteerd.

### 2.2.9 Woonboten

Voor een ligplaats voor een woonboot is op grond van de Havenverordening altijd een ligplaatsvergunning nodig. Het streven is om wonen op water voor de vaststelling van de grondwaarde

gelijk te trekken met wonen op land. De waarde van een waterkavel wordt bepaald op basis van referentieprijzen, gedifferentieerd naar locatie, omvang ligplaats en type boot.
Prijzen van een “waterkavel” liggen op een niveau vanaf circa € 40.000,--, maar kunnen, afhankelijk van locatie en aangeboden voorzieningen, twee tot drie keer zo hoog zijn. Momenteel beschikt de gemeente niet over vrij uit te geven waterkavels.

## 2.3 Kantoren

Als gevolg van stijgende bouwkosten, (licht) oplopende bruto aanvangsrendementen en nauwelijks stijgende huurprijzen is de bandbreedte in grondprijzen voor kantoren op hetzelfde niveau gehouden als vorig jaar.

De grondprijzen voor kantoorruimten variëren tussen de **€ 540 en € 1.400 (exclusief btw) per vierkante meter bvo** waarbij de locatie Stationsgebied aan de bovenkant van de bandbreedte zit. Incidenteel kan er in een specifieke situatie voor het Stationsgebied worden afgeweken van de bovenkant van de bandbreedte. Dit vereist maatwerk en wordt mede bepaald door de locatie en de aard van de ontwikkeling, waarbij de grondwaarde vooraf wordt getaxeerd door een, onafhankelijk, gecertificeerd taxateur. De grondprijs wordt vastgesteld aan de hand van het aantal m² bvo kantoorruimte (conform NEN 2580) dat wordt gerealiseerd, op een passende kavel. De prijs per m² kavel ligt dus in beginsel hoger naarmate er een hoger gebouw wordt gerealiseerd.

De grondprijs voor een nieuwe kantoorontwikkeling wordt vastgesteld binnen de hierboven aangegeven bandbreedte. De grondprijs is afhankelijk van de locatie, het te verwachten huurprijsniveau, de hoogte van de bouwkosten en het te realiseren volume. Ook wordt rekening gehouden met de benodigde parkeeroplossing. Bijvoorbeeld op Papendorp wordt in de grondprijs uitgegaan van (grotendeels) verdiept parkeren. Ook voor een 30/70-kavel (kantoor in combinatie met bedrijfsruimte) geldt een afwijkende grondprijs.

Voor kleinschalige kantoorontwikkelingen (kantoren tot maximaal 1.500 m² bvo) zal de grondprijs van geval tot geval moeten worden bezien; de marktwaarde van de grond en het huurprijsniveau zijn sterk afhankelijk van de locatie.

## 2.4 Bedrijven en Logistiek vastgoed

### 2.4.1 Bedrijven

De onderkant van de bandbreedte voor bedrijfsruimte is bepaald op een bedrag van **€ 225** per m² (exclusief omzetbelasting), afhankelijk van grootte en ligging ten opzichte van uitvalswegen. De marktconforme grondprijs zal door een onafhankelijke, gecertificeerd taxateur worden bepaald tenzij er voldoende marktgegevens voor handen zijn. Naar verwachting zullen de kavels van strijkviertal in 2023 worden uitgegeven.

*Tabel: Beschikbare kavels op bedrijventerreinen*

| Locatie | Toelichting |
|---|---|
| De Wetering-Zuid<br>- kavels G10 t/m G20<br>- kavels H1<br>- kavels K<br>- kavels M | <br>Maximaal 50% kantoor<br>Maximaal 50% kantoor<br>Maximaal 50% kantoor<br>Zorg-medisch gerelateerde bedrijvigheid. Maximaal 50% kantoor |
| Oudenrijn | Maximaal 50% van de totale bedrijfsoppervlakte mag kantoorruimte zijn, tot een maximum van 2.000 m² bvo |
| Haarrijn | Maximaal 30% kantoor |
| Hooggelegen | Afhankelijk van functie |

### 2.4.2 Logistiek vastgoed

De laatste jaren staat Utrecht sterk in de belangstelling als vestigingsplaats voor logistieke dienstverleners. Met name op Lage weide is de vraag naar ruimte voor logistiek groot. Het betreft hier geen uitgifte van nieuwe bedrijfskavels maar sloop/nieuwbouw op bestaande bedrijfskavels. De vraag naar kavels t.b.v. logistiek vastgoed is nog steeds stijgende.
Onder logistiek vastgoed vallen onder anders kavels voor (grootschalige) distributiecentra en last mile-logistic. De onderkant van de bandbreedte voor deze categorie is bepaald op een bedrag van € 275 (exclusief btw) per vierkante meter bvo. De marktconforme grondprijs zal door een onafhankelijk, gecertificeerd taxateur worden bepaald.

## 2.5 Detailhandel, horeca en leisure

### 2.5.1 Detailhandel

De grondprijs voor detailhandel wordt doorgaans residueel bepaald, waarbij rekening wordt gehouden met de huurprijzen. De onderkant van de bandbreedte voor stadsdeelcentra is bepaald op bedrag van € 700,-- per m² en de onderkant van de bandbreedte voor een stadcentrum is bepaald op een bedrag van € 1.100,-- per m².

De marktprijs wordt door een, onafhankelijk, gecertificeerd taxateur bepaald en daarop worden de bouw- en bijkomende kosten voor de ontwikkeling in mindering gebracht.
Voor al deze markten geldt immers dat de locatie zeer bepalend is voor de opbrengstpotentie. Daarnaast kan ook rekening worden gehouden met specifieke parkeeroplossingen. Er is dus per geval sprake van maatwerk. De onderkant wordt echter bepaald door de onderkant van de bandbreedte van de prijs per m² (bvo) voor commercieel vastgoed. In 2022 is dat een minimum bedrag van € 225 per m² bvo.

Ter referentie zijn in onderstaande tabel enkele minimumprijzen opgenomen, gespecificeerd naar type locatie.

*Tabel: Grondprijzen detailhandel in 2022 per m² bvo, exclusief omzetbelasting*

| | Prijs in € |
|---|---|
| Stadscentrum | Vanaf ≥ € 1.100 |
| Stadsdeelcentrum | Vanaf ≥ € 700 |
| Buurt/wijkwinkelcentrum | Vanaf ≥ € 225 |
| Perifere locatie/ GDV / PDV | Vanaf ≥ € 225 |

### 2.5.2 Horeca (exclusief Hotels)

In Utrecht wordt op dit moment sporadisch grond uitgegeven voor horecagelegenheden die niet met winkels zijn gecombineerd. Als een grondverkoop voor horeca aan de orde is, wordt door een, onafhankelijk, gecertificeerd taxateur, de residuele grondprijsberekening opgesteld die vergelijkbaar is met de methode van grondprijsbepaling voor detailhandel. Een marktconforme benadering betekent ook hier dat inzicht in de lokale markt voor juist dat type horeca essentieel is en dat dit inzicht reken technisch vertaald wordt.
In verband met het ontbreken van voldoende ervaringscijfers worden geen richtprijzen gegeven, maar zal elke situatie getaxeerd worden door een, onafhankelijk, gecertificeerd taxateur. De onderkant wordt bepaald door de onderkant van de bandbreedte voor commercieel vastgoed. In 2022 is dat een minimum bedrag van € 225,-- per m² bvo.

### 2.5.3 Leisure

Het betreft hier vrijetijdsbesteding in ruimste zin van het woord, uitgezonderd detailhandel en horeca. Ter bepaling van de grondprijs zal in dat geval sprake zijn van maatwerk en waar nodig wordt een taxatie uitgevoerd door een, onafhankelijk, gecertificeerd taxateur. Ook hier geldt als minimale grondprijs de onderkant van de bandbreedte voor commercieel vastgoed ad € 225,-- per m² bvo. Voor leisurevoorzieningen met een groot grondbeslag zal het aantal m² groter zijn dan het aantal m² bvo. In dat geval is zeker maatwerk nodig en zal de grondprijs worden bepaald op basis van een taxatie uitgevoerd door een, onafhankelijk, gecertificeerd taxateur. Marktconformiteit is daarbij het kernwoord.

## 2.6 Hotels en Tijdelijk verblijf (short stay)

### 2.6.1 Hotels

Wanneer zich plannen voordoen voor een hotel zal de gemeente Utrecht, op basis van een taxatie, uitgevoerd door een, onafhankelijk, gecertificeerd taxateur, maatwerk leveren voor het bepalen van een marktconforme grondprijs. Daarbij wordt rekening gehouden met het kwaliteitsniveau, doelgroep, concept, voorzieningen, locatie, opbrengstpotentie en stichtingskosten.

Het bepalen van de uitgifteprijs voor een hotel is maatwerk. De onderkant wordt bepaald door de onderkant van de bandbreedte voor commercieel vastgoed. In 2022 is dat een minimum bedrag van € 225,-- per m² bvo.

### 2.6.2 Tijdelijk verblijf (short stay)

Onder tijdelijk verblijf of short stay wordt verstaan het bedrijfsmatig (met het oogmerk om winst te behalen) verstrekken van logies met een minimumperiode van twee weken tot 6 maanden met uitloop tot maximaal 12 maanden. Tijdelijk verblijf is niet bedoeld voor toeristisch verblijf. De doelgroep voor tijdelijk verblijf bestaat voornamelijk uit internationale kenniswerkers en internationale studenten of andere personen die om zakelijke redenen voor enkele weken of maanden in onze stad willen verblijven [10].

De accommodatie voor tijdelijk verblijf heeft een minimale oppervlakte van 18 m² gbo per persoon die in de accommodatie verblijft [11].
Als een grondverkoop voor tijdelijk verblijf aan de orde is, wordt een marktconforme, residuele grondprijsberekening opgesteld, door een, onafhankelijke, gecertificeerd taxateur die vergelijkbaar is met de methode van grondprijsbepaling voor hotels. Een marktconforme benadering betekent ook hier dat inzicht in de lokale markt voor juist dat type tijdelijk verblijf essentieel is en dat dit inzicht reken technisch vertaald wordt. In verband met het ontbreken van voldoende ervaringscijfers worden geen richtprijzen gegeven, maar zal elke situatie getaxeerd worden door een onafhankelijke deskundige. De onderkant wordt bepaald door de onderkant van de bandbreedte voor hotels. In 2022 is dat een minimum bedrag van € 225,-- per m² bvo.

## 2.7 Parkeren

In beginsel is de prijs voor het inrichten van parkeerplaatsen op eigen terrein conform het vigerende parkeerbeleid van de gemeente inbegrepen in de grondprijs voor de betreffende functie. Dit wil zeggen dat bij het vaststellen van de grondprijs (op basis van een residuele waardemethode) rekening wordt gehouden met kosten en opbrengsten voor aan te brengen parkeervoorzieningen, in relatie tot de van toepassing zijnde parkeernorm en de mogelijkheden op de kavel. Indien de residuele waardeberekening van het parkeerdeel negatief is wordt de grondprijs voor dit deel op nul vastgesteld.

### 2.7.1 Parkeren in transferia

Voor de grondwaarde voor transferia wordt in beginsel uitgegaan van de grondprijs voor bijzondere doeleinden (gebouwd) per m² bvo, ook wanneer de residueel berekende marktwaarde voor deze voorzieningen hoger zou kunnen liggen omdat het doel van deze voorzieningen is om Utrecht beter bereikbaar te maken. De parkeertarieven zijn in dat geval geënt op een sluitende exploitatie zonder winstoogmerk.

[10] Bron: Beleidsregels tijdelijk verblijf (short stay) gemeente Utrecht, 1 april 2020 (datum van inwerkingtreding) Zie link naar regels: https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2020-47808.pdf
[11] Bron: Beleidsregels tijdelijk verblijf (short stay) gemeente Utrecht, 1 april 2020

### 2.7.2 Additionele parkeerplaatsen

Regelmatig worden in Rijnsweerd, Papendorp en De Wetering-Zuid verzoeken gedaan om extra parkeerplaatsen toe te voegen. De gemeente heeft een strikt beleid om het autogebruik terug te brengen en verleent in beginsel geen medewerking aan het toevoegen van parkeerplaatsen. In enkele situaties is het wel denkbaar dat medewerking aan het toevoegen van parkeerplaatsen kan worden verleend. Medewerking kan bijvoorbeeld worden verleend indien op basis van de huidige beleidsmatige parkeernormen meer parkeerplaatsen mogen worden gerealiseerd dan dat in de erfpachtovereenkomst is opgenomen. Per situatie wordt door de verantwoordelijke mobiliteitsadviseur het maximaal aantal te realiseren parkeerplaatsen bepaald.

Om meer eenheid te verkrijgen in de gehanteerde grondprijzen per parkeerplaats en om sneller en efficiënter tot een waardering te komen, zijn in deze Grondprijzenbrief grondwaarden opgenomen per autoparkeerplaats. Deze grondwaarden zijn gebaseerd op taxaties van parkeerplaatsen in de directe omgeving. Bij een aanvraag voor het toevoegen van parkeerplaatsen dienen deze grondwaarden als uitgangspunt voor de economische meerwaarde. Zowel gemeente als erfpachter hebben echter het recht van de grondwaarden af te wijken. Afwijken kan alleen onderbouwd aan de hand van een taxatie. De gemeente stelt de economische meerwaarde per parkeerplaats vast.

Voor die situaties is de richtwaarde per parkeerplaats bepaald. Hierbij is onderscheid gemaakt naar maaiveld parkeren en half verdiept (uit het zicht) parkeren. Indien het parkeren in een parkeergarage wordt gerealiseerd zal de grondwaarde of economische meerwaarde op basis van een taxatie worden bepaald.

*Onderbouwing economische meerwaarde additionele parkeerplaatsen*

| Onderbouwing EM | Maaiveld parkeren (evt. uit het zicht/ verdiept | Gebouwd parkeren |
|---|---|---|
| Economische meerwaarde | € 15.200 | Via taxatie |

## 2.8 Maatschappelijke functies (bijzondere doeleinden)

De categorie “bijzondere doeleinden” omvat gronduitgiften die **maatschappelijke functies zonder winstoogmerk** dienen en welke commercieel geen bestaansrecht hebben. Het gaat daarbij om gronduitgiften ten behoeve van onderwijs, kerken, politiebureaus, brandweerkazernes, sociaal-culturele voorzieningen, sportaccommodaties, rioolgemalen, transformatorruimtes en dergelijke.
De grondprijs voor bijzondere doeleinden wordt jaarlijks geïndexeerd met het gemiddelde van de consumentenprijsindex, reeks alle huishoudens (basis 1995=100) van het CBS en de BdB-index woningbouw eengezinswoningen nieuwbouw aanneemsom (incl. BTW, basis januari 2003=100), waarbij eveneens de percentages van november (indexcijfers twee maanden voorafgaande aan indexeringstijdvak) worden aangehouden. De grondprijs bijzondere doeleinden is op basis hiervan ten opzichte van 2021 gestegen met 5,090% en bedraagt voor 2022 **€ 220,31 per m²** exclusief BTW.

Het **minimumbedrag** voor een uitgifte van een functie bijzondere doeleinden, snippergroen en nutsvoorzieningen bedraagt **€ 3.594,** zijn de voor 2022 gelden **normkosten.** De normkosten worden ieder jaar opnieuw bekeken. De normkosten voor 2022 zijn gecorrigeerd voor inflatie.

Voor niet-commercieel geëxploiteerde (grootschalige) buitensportaccommodaties zonder winstoogmerk (bijvoorbeeld voetbalvelden en tennisvelden), scoutinggroepen, maar ook speeltuinen en kinderboerderijen wordt bij de hoogte van de grondprijs "bijzondere doeleinden" een onderscheid gemaakt tussen **bebouwd terrein** en **onbebouwd terrein**. Bij bebouwd terrein betreft het grond met daarop een bouwwerk. Voor wat een bouwwerk is, is aansluiting gezocht bij (jurisprudentie inzake) de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo). Voor het begrip bouwwerk als bedoeld in de Wabo moet worden voldaan aan de volgende vier criteria:

1. elke constructie;
2. van enige omvang;
3. direct of indirect met de grond verbonden, hetzij direct of indirect steunend in of op de grond;
4. bedoeld om ter plaatse te functioneren.

Wordt hieraan voldaan, dan is het niet toegestaan om zonder omgevingsvergunning te bouwen, waarbij artikel 1.1 lid 1 Wabo bepaalt dat onder bouwen wordt verstaan het plaatsen, geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen, veranderen of vergroten. Indien hiervan sprake is, dan geldt in beginsel de bijzondere doeleindenprijs bebouwd, voor 2022 **per m² € 220,31** exclusief BTW. Hieronder worden dus o.a. kantines en kleedkamers verstaan en andere bouwwerken van enige omvang, zoals opblaashallen met een ander dan tijdelijk karakter. Uitzonderingen, bijvoorbeeld voor hekwerken of lichtmasten, zijn mogelijk; deze kunnen als onbebouwd terrein worden aangemerkt.
Voor alle vergunningsvrije bouwwerken op het sportpark, scoutingterrein, speeltuin en kinderboerderij wordt een bijzondere doeleindenprijs "onbebouwd" gerekend, voor 2022 bedraagt deze **per m² € 53,26** exclusief BTW.
Hierbij wordt opgemerkt dat bij uitbreiding van een bestaand aantal vierkante meters van opstallen alleen de toegevoegde vierkante meters in rekening worden gebracht. We hanteren deze prijzen uitsluitend als er geen sprake is van staatssteun en er geen strijd is met de Wet markt en overheid.

In de volgende tabel worden de prijzen voor bijzondere doeleinden aangegeven.

*Tabel: Grondprijzen bijzondere doeleinden in 2022 per m² grond, exclusief omzetbelasting*

| Categorie | Prijs | Toelichting |
|---|---|---|
| Bijzondere doeleinden (maatschappelijke functies zonder winstoogmerk) | € 220,31 | Als een perceel op grond van de vestigingsakte per saldo meer dan 100% bebouwd kan worden (Floor Space Index > 1), doordat er meerdere bouwlagen mogelijk zijn, dan wordt de vermelde prijs per m² bvo doorberekend. Deze prijs geldt ook voor scholen, inclusief schoolpleinen. |
| Sportaccommodaties, scoutingterrein, speeltuinen en kinderboerderijen | € 220,31 | Voor bouwwerken conform Wabo. |
| | € 53,26 | Overige, onbebouwde gronden. |

In het geval er op een gemeentelijk sportpark, scoutingterrein, speeltuin of kinderboerderij een opstal wordt gerealiseerd of geëxploiteerd door een stichting, vereniging of een rechtspersoon is het ook mogelijk om de grond te verhuren eventueel met daaraan gekoppeld een huurafhankelijk recht van opstal (HARVO). Retributie is niet verschuldigd voor huurafhankelijke opstalrechten.

## 2.9 Overige functies

De gemeente Utrecht brengt in principe voor eerstelijnszorg en kinderopvang de marktwaarde van de grond in rekening. Deze functie (of onderdelen daarvan) wordt commercieel geëxploiteerd, zoals kinderdagverblijven, praktijken voor huisartsen, tandartsen, fysiotherapie en apotheken. In geval van een commerciële exploitatie vallen deze voorzieningen buiten het prijsregime van de “bijzondere doeleinden” en geldt doorgaans de residuele grondwaarde methode. De marktwaarde is een afgeleide van de waarde van de functie die op de grond wordt gerealiseerd. Uitgangspunt in het gronduitgiftebeleid is dat geen subsidiëring plaatsvindt via de grondprijs.

### 2.9.1 Grondprijzen eerstelijnszorg

Het gaat bij eerstelijnszorg om (praktijk)ruimten voor wijkzorgcentra, huisartsenpraktijken, fysiotherapiepraktijken, tandartsenpraktijken, apotheken, zorgstations en dergelijke.

Zorgaanbieders zijn zelf verantwoordelijk voor het regelen van huisvesting voor hun dienstverlening.

Met inachtneming van het voorgaande wordt voor zogenaamde wijkzorgcentra de grondprijs voor bijzondere doeleinden gerekend. Onder een wijkzorgcentrum wordt in dit verband verstaan:

- een samenwerkingsverband van eerstelijns zorg met diverse specialismen;
- waaronder in ieder geval huisartsenzorg, met minimaal 3 fte huisartsen in dienst;
- georganiseerd in een stichtingsvorm;
- en werkend zonder winstoogmerk.

Commerciële aanbieders van eerstelijnszorg die zich in hetzelfde gebouw vestigen maar juridisch geen onderdeel uitmaken van het wijkzorgcentrum, komen niet in aanmerking voor de grondprijs voor bijzondere doeleinden. Bij bepaling welke groepen vallen onder ‘commerciële aanbieders’ sluit de gemeente Utrecht aan bij door de NZa [12] genoemde groepen waarvoor de NZa geen tarieven vaststelt. Het gaat hier om:

- eerstelijnspsychologie;
- farmacie;
- fysiotherapie, oefentherapie of diëtiek in (of door) instellingen;
- tandartsen, orthodontisten, mondhygiënisten en tandprothetici.

Ook aanbieders van eerstelijnszorg (al dan niet met een commercieel karakter) die zich buiten het wijkzorgcentrum vestigen komen niet in aanmerking voor de grondprijs voor bijzondere doeleinden. Hiervoor gelden marktconforme, residueel bepaalde grondprijzen, waarbij in onderstaande tabel per categorie de bandbreedtes worden aangegeven.

[12] NZa: Nederlandse Zorgautoriteit

### 2.9.2 Grondprijzen kinderdagopvang en buitenschoolse opvang

Buitenschoolse opvang wordt nu vaak georganiseerd via sportverenigingen, scholen en welzijnsinstellingen, gedurende een beperkt deel van de dag. Bij bestaande situaties (bestaande bebouwing) zal hiervoor geen economische meerwaarde in rekening worden gebracht. Bij nieuwe situaties zal de grondprijs worden bepaald op basis van een onafhankelijke taxatie.

Indien sprake is van commerciële kinderopvang (bijvoorbeeld kinderdagverblijf) zal bij nieuwe gronduitgiftes in erfpacht de marktconforme grondprijs worden toegepast (eventueel rekening houdend met de verdeling van het daadwerkelijk gebruik). Overeenkomstig dit standpunt zal bij bestaande situaties dan ook een onderzoek worden ingesteld naar economische meerwaarde.

De gemeente heeft de bandbreedte van de grondprijs voor kinderdagverblijf, fysiotherapie en tandarts/apotheek in 2021 aangepast.

*Tabel: Grondprijzen (commerciële) zorg en kinderdagverblijven in 2022 per m² grond /bvo, exclusief BTW*[13]

| Categorie | Prijs |
|---|---|
| Kinderdagverblijf | € 225 – € 500 |
| Fysiotherapie | € 225 – € 350 |
| Tandarts/apotheek | Vanaf ≥ € 450 |

## 2.10 Snippergroen

Voor de uitgifte in erfpacht of verkoop van snippergroen wordt voor 2022 een minimale grondprijs gehanteerd van **€ 158 per m² grond**, met als **minimum** een bedrag van de normkosten, zijnde **€ 3.594 k.k.**

Voor het snippergroen is per 1 januari 2003 een minimale grondprijs vastgesteld die jaarlijks wordt geïndexeerd met de consumentenprijsindex (CPI) van het CBS.

Het minimumbedrag is gerelateerd aan de genormeerde kosten die de gemeente maakt voor een dergelijke uitgifte/ verkoop. Snippergroen mag in beginsel niet onder de voor de uitgifte of verkoop van snippergroen vastgestelde normkosten worden verkocht of uitgegeven.

Met betrekking tot de hoogte van de grondprijs wordt een uitzondering gemaakt als naar het oordeel van de gemeente de grond een duidelijk hogere waarde heeft dan gemelde grondprijs. Dit zou zich onder andere kunnen voordoen bij uitgifte van snippergroen in gebieden met een relatief hoge grondprijs (zoals de binnenstad en aan de binnenstad grenzende wijken) of wanneer de toevoeging van het perceel snippergroen zal leiden tot een forse waardeverhoging van de woning. In dat geval zal de grondprijs worden bepaald door middel van een taxatie. Deze wordt uitgevoerd door een door de gemeente aangewezen onafhankelijk taxateur.

[13] de vermelde prijs geldt als prijs per m² grond tenzij het aantal m² bvo groter is dan het aantal m² grond; in laatstgenoemde situatie geldt de vermelde prijs als prijs per m² bvo

## 2.11 Energie- en nutsvoorzieningen

De energietransitie vraagt om aanpassingen in het energiesysteem met ruimtelijke consequenties. De elektriciteitsinfrastructuur moet in de periode tot 2050 minimaal verdubbeld worden en de aardgasinfrastructuur wordt deels vervangen door warmtenetten. Ook is er ruimte nodig voor systemen voor warmte-koude-opslag en energieproductie. Voor deze functies wordt steeds vaker grond van de gemeente gebruikt.

### 2.11.1 Energie-infrastructuur en overige nutsvoorzieningen

Voor energie-infrastructuur en overige nutsvoorzieningen geldt dat zowel voor de verwerving van een perceel grond als voor de uitgifte van het perceel grond de prijs/m² voor bijzondere doeleinden (bebouwd) wordt gehanteerd. Ook hier geldt als **minimum € 3.594,--** voor de in 2022 geldende normkosten.
Het gaat vaak om nieuwe locaties voor transformatorstations, warmteoverdrachtstations en warmtebuffers. Deze voorzieningen zijn eigendom van overheidsbedrijven en (semi)-commerciele bedrijven. Soms worden nutsvoorzieningen  verplaatst waarbij de oude locatie geen waarde meer heeft voor het nutsbedrijf. Gewoonte is dat de gemeente dan door middel van een ruilovereenkomst de nieuwe locatie uitgeeft en de oude locatie weer verwerft. Dit is overigens uit coulance en geen plicht voor de gemeente.

### 2.11.2 Warmte-Koude-Opslag systemen (WKO)

De bodem kan op duurzame wijze bijdragen aan onze energievoorziening. Een effectieve vorm van bodemenergie in de stad Utrecht is Warmte-Koude-Opslag (WKO). Hierbij kunnen ‘open’ en ‘gesloten’ WKO-systemen worden onderscheiden. Bij een open systeem wordt grondwater onttrokken aan de bodem ten behoeve van de verwarming of koeling van een gebouw en vervolgens in de bodem teruggebracht. WKO-systemen kunnen worden gecombineerd met aquathermiesystemen die ervoor zorgen dat vraag en aanbod van warmte en kouden met elkaar in balans zijn. Open WKO-systemen worden toegepast in appartementencomplexen, (grotere) kantoren en bedrijfspanden. Bij een gesloten systeem wordt er geen grondwater onttrokken maar wordt vloeistof gecirculeerd met behulp van buizen in de ondergrond. Gesloten systemen worden vooral toegepast voor woningen, en in toenemende mate ook bij de kleine kantoren.

De gemeente streeft ernaar goede afspraken te maken over het doelmatig gebruik van de ondergrond en oppervlaktewater in het begin van het planproces. Daarom wil de gemeente alle activiteiten die gevolgen hebben voor de bodem en oppervlaktewater in onderlinge samenhang en in samenhang met het gebruik of met de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater bekijken. Dit staat in het “Gebiedsplan gebiedsgericht grondwaterbeheer en visie op duurzaam gebruik van de ondergrond 2016”. Een initiatiefnemer van een open WKO-installatie dient rekening te houden met dat een saneringsplan moet worden opgesteld indien met een open WKO-systeem grondwaterverontreinigingen worden verplaatst. Als alternatief kan een initiatiefnemer deelnemen aan het gemeentelijk gebiedsplan. Voor deelname aan het gebiedsplan brengt de gemeente een vergoeding in rekening bij de initiatiefnemer. De berekening van de vergoeding is maatwerk. In een anterieure overeenkomst en uitgifteovereenkomst kan de gemeente voor WKO-systemen aanvullende eisen stellen teneinde het doelmatig gebruik van de ondergrond.

WKO-installaties maken geen onderdeel uit van de nutsvoorzieningen. Ze staan slechts ten dienste aan één of meer gebouwen. Voor het plaatsen van WKO-systemen op gemeentelijke grond wordt een opstalrecht op de grond uitgegeven, nadat met gemeente overeenstemming is bereikt over de inpassing van het WKO-systeem in de gemeentelijke grond. De waardebepaling hiervan is maatwerk. Bij de bepaling van de jaarlijkse retributie of afkoop daarvan zal gekeken worden naar het ruimtegebruik van o.a. de volgende onderdelen van de WKO:

- Leidingen;
- Warmte/koude bronputten;
- Technische ruimte(s).

De functie van de grond en de beperkingen die deze onderdelen hiervoor opleveren zullen in de waardebepaling worden betrokken.

### 2.11.3 Energieproductie

Voor een duurzame energievoorziening is het nodig om binnen de gemeente duurzame energie te produceren. Voor energieproductie zal door energiebedrijven ook een beroep gedaan worden op grondposities van de gemeente. De gemeente stelt grondposities voor energieproductie bij voorkeur tijdelijk beschikbaar op basis van een recht van opstal en een daarvoor te betalen retributie. Ook hier geldt als **minimum € 3.594,--** voor de in 2022 geldende normkosten. Conform het tenderbeleid worden grondposities voor windmolens en zonnevelden getenderd als dat mogelijk is. In verband met het ontbreken van voldoende ervaringscijfers worden geen richtprijzen gegeven, maar zal elke situatie getaxeerd worden door een, onafhankelijk, gecertificeerd taxateur.

### 2.11.4 Zendmasten en zendapparatuur

Voor het door providers plaatsen van een zendmast of zendapparatuur op gemeentegrond wordt in beginsel een recht van opstal gevestigd. Voor het plaatsen van een separate zendmast wordt in 2022 een retributie/ canon gerekend tussen de € 8.500,-- per mast per jaar. De hoogte van de retributie/canon is locatie afhankelijk. De kosten voor het vestigen van het opstalrecht komen voor rekening van de aanvrager. De retributie/canon wordt jaarlijks geïndexeerd en kan daarnaast eens in de vijf jaar worden herzien.
Bij elke extra provider die medegebruik maakt van de zendmast, is door de opstaller aan de gemeente een extra retributie/canon verschuldigd van 50% van de in de eerste alinea genoemde retributie/ canon per jaar, per toegevoegde provider en per mast (kosten voor opstaller). De duur van het opstalrecht is in beginsel vijftien jaar, tenzij er redenen zijn om hiervan af te wijken.

# 3 Particuliere initiatieven (op private of erfpachtgrond)

Onder “particuliere initiatieven” wordt het volgende verstaan: initiatieven die (grotendeels) plaatsvinden op grond in eigendom van derden of grond die in erfpacht aan derden is uitgegeven. Een particuliere initiatiefnemer dient bij zijn planontwikkeling rekening te houden met een vergoeding van gemeentelijke (plan)kosten (3.1). In het geval van grond die in erfpacht is uitgegeven kan er tevens sprake zijn van conversie van het erfpachtrecht (3.2.2) naar bijvoorbeeld eigendom en/of economische meerwaarde (3.2.3).

## 3.1 Gemeentelijk kostenverhaal en Utrechts Plan Proces (UPP)

### 3.1.1 Wat houdt kostenverhaal precies in?

Bij het beoordelen van “particuliere initiatieven” (ruimtelijke plannen) vanuit de markt worden door de gemeentelijke organisatie diverse (plan)kosten gemaakt. Het verhalen van de kosten ((plan)kosten) bestaan (niet limitatief) onder andere uit ambtelijke uren, onderzoeks- en uitvoeringskosten, planschadekosten, en soms kosten met betrekking tot openbare voorzieningen (afdeling 6.4 van de Wro).

Het deel van de plankosten dat is gemoeid met de voor het initiatief benodigde publiekrechtelijke maatregelen (bijvoorbeeld het maken van een nieuw bestemmingsplan) en de omgevingsvergunningprocedure vormen geen onderdeel van de exploitatiebijdrage en vallen dan ook niet onder de afspraken in de (plankosten)intentieovereenkomst en/of anterieure overeenkomst. Deze kosten worden op de reguliere wijze middels leges in rekening gebracht.

Uitgangspunt bij particuliere initiatieven is, dat de initiatiefnemer de werkelijk gemaakte (plan)kosten van de gemeente betaalt. De kosteninschatting wordt voorafgaand aan het sluiten van de anterieure overeenkomst gemaakt en worden door de initiatiefnemer middels een voorschotbedrag voldaan en afhankelijk van het proces gevolgd door eventuele aanvullende voorschotbedragen. Nadat het plan is gerealiseerd door de initiatiefnemer en de openbare ruimte is aangelegd en opgeleverd wordt er een eindafrekening gemaakt van de werkelijk gemaakte kosten.

### 3.1.2 Wanneer vindt kostenverhaal plaats?

Vanaf 1 juli 2008 is de gemeente verplicht op grond van afdeling 6.4 van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) (ook wel de “Grondexploitatiewet” genoemd) de volgende zaken te regelen met de initiatiefnemers (art. 6.12 Wro):

a. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of de vergunning begrepen gronden (de zgn. exploitatiebijdrage, bijv. voor plankosten en uitvoeringskosten);
b. indien nodig, het bepalen van een tijdvak of fasering, en
c. indien nodig, het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels (bijv. eisen aan woningbouwcategorieën).

De wet biedt de gemeente hiervoor de mogelijkheid te kiezen uit twee sporen, het privaatrechtelijke spoor (de anterieure overeenkomst) of het publiekrechtelijke spoor (het exploitatieplan). De keuze tussen deze twee sporen geldt voor initiatieven die voldoen aan de voorwaarden zoals genoemd in artikel 6.2.1 van de Bro én waarvoor één van de volgende planologische maatregelen nodig is:

- bestemmingsplan, wijzigingsplan en beheerverordening;
- inpassingsplan;
- projectuitvoeringsbesluit;
- projectafwijkingsbesluit;
- tijdelijk afwijken van het bestemmingplan.

Bij kleinere plannen dan genoemd in artikel 6.2.1 Bro is het niet verplicht, maar wel toegestaan om kostenverhaal, fasering en locatie-eisen te regelen.

De gemeente Utrecht geeft er de voorkeur aan om via het privaatrechtelijke spoor tot het verhaal van gemeentelijke (plan)kosten te komen. Het opstellen van een anterieure overeenkomst kost doorgaans minder tijd, en dus geld, dan het opstellen van een exploitatieplan. Met deze tijdwinst en kostenbesparing zijn zowel de gemeente als de initiatiefnemer gebaat. Uitsluitend indien de privaatrechtelijke route niet leidt tot (voldoende) resultaat, wenst de gemeente een exploitatieplan vast te stellen. Het exploitatieplan vormt een 'stok achter de deur', precies zoals de wetgever het heeft bedoeld.

In Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) staan de ambities die de gemeente Utrecht heeft op de grote vraagstukken voor de stad, nu en in de toekomst. Om de RSU 2040 haalbaar en betaalbaar te maken is het gewenst om een Nota en Fonds Bovenwijkse Voorzieningen (N&FBV) in te stellen, als manier om (bovenwijks) kostenverhaal te optimaliseren door voorzieningen toe te rekenen aan gebiedsontwikkelingen.

Een van de kostensoorten binnen het geheel aan kosten waarvoor kostenverhaal wordt gepleegd is de kostensoort "bovenwijkse voorzieningen". Dit zijn investeringen in openbare voorzieningen waarvan meerdere gebiedsontwikkelingen profiteren. De kosten hiervan worden dan ook naar rato van dit profijt verdeeld over en toegerekend aan over deze verschillende gebiedsontwikkelingen. Om het kostenverhaal voor deze kostensoort nader te professionaliseren heeft het college in juni 2021 het besluit genomen een zogeheten Nota Bovenwijkse Voorzieningen in te richten. Aan de hand van deze nota worden de kosten voor de in de nota opgenomen bovenwijkse voorzieningen op eenduidige en transparante wijze aan de verschillende gebiedsontwikkelingen toegerekend. Zodra de nota is vastgesteld verloopt het kostenverhaal voor deze voorzieningen via deze nota. De nota is niet van toepassing bij gemeentelijke gronduitgiften omdat het kostenverhaal in dat geval via de grondprijs verloopt.

### 3.1.3 Nieuwe Omgevingswet

De inwerkingtreding van de Omgevingswet (Ow), gepland op 1 januari 2023, heeft enkele wijzigingen in het gemeentelijk kostenverhaal tot gevolg.

Het publiekrechtelijke kostenverhaal wordt geïntegreerd in het omgevingsplan, het projectbesluit of de omgevingsvergunning voor een buitenplanse omgevingsplanactiviteit. In plaats van een exploitatieplan komen kostenverhaalsregels in het omgevingsplan of kostenverhaalsvoorschriften in de omgevingsvergunning of het projectbesluit. Daardoor is geen separaat document in de vorm van een

exploitatieplan meer nodig. Verder is de lijst van aangewezen bouwactiviteiten verruimd evenals een aantal kostensoorten op de kostensoortenlijst. Daarnaast is er een regeling voor organische gebiedsontwikkeling toegevoegd. Bij organische gebiedsontwikkeling kunnen de kosten en bijdragen per activiteit op hoofdlijnen worden vastgelegd in het omgevingsplan en hoeft dit pas bij de aanvraag van de activiteit geconcretiseerd te worden.

Net als in de Wro, blijft in de Ow de mogelijkheid om kostenverhaal privaatrechtelijk te regelen via een anterieure overeenkomst (artikel 13.13 Ow). De Gemeente Utrecht en initiatiefnemers zullen de voorkeur houden om via de privaatrechtelijke weg afspraken te maken door de voordelen in tijd en dus kosten.

Ook blijven in de Ow regels bestaan over financiële bijdragen aan ruimtelijke ontwikkelingen (artikelen 13.22 t/m 13.24 Ow). Deze regeling is ruimer dan in de Wro. De bijdragen zijn niet meer alleen vrijwillig, er kan ook een afdwingbare bijdrage worden opgelegd. Bij deze bijdragen is het wel van belang dat in bijv. een Omgevingsvisie of programma de relatie tussen de activiteit en de te verhalen bijdrage(n) / de ontwikkeling wordt onderbouwd.

### 3.1.4 Utrechts Plan Proces (UPP).

De gemeente Utrecht hanteert ten aanzien van het kostenverhaal bij particulieren initiatieven het Utrechts Plan Proces (UPP). Het UPP inclusief schema, is online te vinden via:
https://www.utrecht.nl/ondernemen/vergunningen-en-regels/utrechts-planproces/

Het UPP begint met het vaststellen van een intentiedocument (IDOC). Dit intentiedocument wordt alleen bestuurlijk vastgesteld als daarvóór door de initiatiefnemer een (plankosten)intentieovereenkomst (IPOK) is getekend. In deze overeenkomst verplicht de initiatiefnemer zich onder meer om een eerste (voorschot)bedrag ten behoeve van de gemeentelijke plankosten bij vooruitbetaling aan de gemeente te voldoen.

Het eerste (voorschot)bedrag aan plankosten is verschuldigd vanaf het moment dat het intentiedocument bestuurlijk is vastgesteld en bedraagt:

- € 10.000 voor het opstellen van een intentiedocument (kleine plannen, UPP 0).
- € 50.000 voor een Bouwenvelop (middelgrote plannen, UPP 2)
- € 70.000 voor een Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) (grote plannen, UPP 1)

Uitganspunt is dat de initiatiefnemer en de gemeente een anterieure overeenkomst aangaan voorafgaand aan het ter inzage leggen van de planologische maatregel voor het initiatief. In de anterieure overeenkomst worden nadere afspraken gemaakt over de plankosten en de (eventuele) kosten voor (nuts-)voorzieningen, ingrepen in het openbaar gebied en bovenwijkse voorzieningen, waarbij rekening wordt gehouden met de criteria van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit (de zgn. PTP criteria) en de reeds door de initiatiefnemer betaalde (voorschot)bedragen op basis van de (plankosten)intentieovereenkomst.

Het UPP kent de volgende varianten:
**UPP 0**: Plotontwikkeling = ontwikkeling van 1 gebouw of gebouwencombinatie op 1 bouwvlek, met 1 eigenaar, waarvan doorgaans alleen de bestemming verandert;
**UPP 1**: Gebiedsontwikkeling = ontwikkeling in een buurt, of gehele buurt, gehele wijk, stadsdeel.

UPP 2: Bouwvlekontwikkeling = ontwikkeling van een plan van 1 gebouw of gebouwencombinatie op 1 bouwvlek, met 1 eigenaar, van beperkte omvang/verandering, met geen/beperkt openbaar gebied, geringe maatschappelijke gevoeligheid;

In het kader van de invoering van de Omgevingswet en de Wet kwaliteitsborging voor het bouwen (Wkb) worden de werk- en planprocessen (waaronder het UPP) op dit moment aangepast zodat ze voldoen aan de eisen en doelen van beide wetten. Dit zou kunnen leiden tot een aanpassing van het UPP.

## 3.2 Erfpacht

### 3.2.1 Wat is erfpacht?

De gemeente Utrecht is eigenaar van meerdere percelen grond en de zich daarop bevindende gebouwen. Verschillende van deze percelen grond zijn door de gemeente in erfpacht uitgegeven. Erfpacht is het recht om een stuk grond en de daarop staande gebouwen te gebruiken. Voor dit gebruiksrecht betaalt de erfpachter een (jaarlijkse) vergoeding aan de eigenaar van de grond (de gemeente). Deze vergoeding wordt canon genoemd.

Sinds 1989 geeft de gemeente, met uitzondering van het stationsgebied, alleen nog grond uit in eeuwigdurende erfpacht. Bij de uitgifte in erfpacht worden de Algemene Voorwaarden voor de uitgifte van gronden in erfpacht van de Gemeente Utrecht (AV 1989) van toepassing verklaard. Grond die is bestemd voor vrije sector koopwoningen wordt door de gemeente niet meer in erfpacht uitgegeven, maar wordt in vol eigendom geleverd.

Bij de grond die (met inachtneming van de AV 1989) in erfpacht wordt uitgegeven, wordt de canon eeuwigdurend afgekocht. De afkoopsom voor de canon is daarbij gelijk aan de marktconforme grondwaarde, rekening houdend met het gebruik dat volgens de erfpachtvoorwaarden op de grond is toegestaan. Als het gebruik en/of de omvang van de bebouwing na de uitgifte niet meer wijzigt, hoeft er niet meer te worden bijbetaald. Wijzigt het gebruik en/of de omvang van de bebouwing wél, wat op grond van de erfpachtvoorwaarden alleen mogelijk is na voorafgaande toestemming van de gemeente, dan kan er sprake zijn van economische meerwaarde en geldt de berekening zoals geschetst in 3.2.3. Onder wijziging van het gebruik valt ook een wijziging van de huurcategorie (bijvoorbeeld binnen het sociale segment van SH2 naar SH3, of van het sociale segment naar het vrije sector segment (zowel huur als koop)), de splitsing van een pand in zelfstandige of onzelfstandige (woon)eenheden, of splitsing van het erfpachtrecht in appartementsrechten.

Vóór de vaststelling van de AV 1989 golden ander algemene erfpachtvoorwaarden, zoals de AV 1961, de AV 1967, de AB 1974 en de AB 1983. Op een enkele uitzondering na zijn dit voortdurende erfpachtrechten (AB 1974 en de AB 1983) met erfpachttijdvakken van 50 jaar. Bij deze algemene erfpachtvoorwaarden is sprake van een jaarlijkse canonverplichting die veelal om de tien jaar wordt herzien (AB 1974). In bepaalde gevallen (AB 1983) is de canon veelal voor 50 jaar afgekocht. Ook bij deze algemene erfpachtvoorwaarden is een wijziging van het gebruik en/of de omvang van de bebouwing alleen mogelijk na voorafgaande toestemming van de gemeente.

### 3.2.2 Conversie van erfpachtrechten

Zowel aan het einde van een erfpachttijdvak als gedurende het erfpachttijdvak kan een erfpachter (met 'oude' erfpachtvoorwaarden) een verzoek tot conversie naar de AV 1989 bij de gemeente indienen. Bij conversie naar de AV 1989 wordt de canon door betaling van een eenmalige afkoopsom eeuwigdurend (voor altijd) afgekocht. De conversie moet worden vastgelegd in een notariële akte. In deze akte worden de AV 1989 van toepassing verklaard op het erfpachtperceel en wordt de betaling van de eenmalige afkoopsom vastgelegd. Alle kosten die verband houden met de conversie komen voor rekening van de erfpachter.

Indien de gemeente het verzoek tot conversie inwilligt, zal de afkoopsom voor de canon moeten worden vastgesteld. Deze afkoopsom is gelijk aan de waarde in het economisch verkeer van de grond met inachtneming van het volgens de erfpachtvoorwaarden toegestane gebruik. Deze waarde in het economisch verkeer wordt door een, onafhankelijk, gecertificeerd taxateur vastgesteld en wordt daarbij veelal residueel bepaald. Vooruitbetaalde jaarlijkse canon wordt bij de conversie verrekend met de afkoopsom, voor zover deze jaarlijkse canon betrekking heeft op de periode na de conversie.

In het geval de erfpachtcanon al voor 50 jaar is afgekocht (AB 1983), wordt bij het bepalen van de afkoopsom rekening gehouden met het restant van de looptijd van het reeds afgekochte erfpachttijdvak. De afkoopsom is in dat geval gelijk aan de waarde in het economisch verkeer van de grond met inachtneming van het toegestane gebruik minus de waarde van het bestaande erfpachtrecht. De waarde die aan het bestaande erfpachtrecht wordt toegekend is daarbij gelijk aan de waarde in het economisch verkeer van de grond met inachtneming van het toegestane gebruik, vermenigvuldigd met een breukdeel. De teller van dit breukdeel is gelijk aan de resterende looptijd van het afgekochte erfpachttijdvak en de noemer van dit breukdeel is gelijk aan de totale looptijd van het afgekochte erfpachttijdvak. Hoe langer de resterende looptijd van het afgekochte erfpachttijdvak dus nog is, hoe hoger de waarde van het bestaande erfpachtrecht (en hoe lager de bij conversie naar de AV 1989 verschuldigde afkoopsom).

Rekenvoorbeeld: afkoopsom bij 50 jaar afgekocht erfpachtrecht
Actuele marktwaarde € 150.000, restant looptijd erfpachttijdvak 20 jaar
Waarde bestaand erfpachtrecht = € 150.000 * 20/50 = € 60.000
Afkoopsom = actuele marktwaarde -/- waarde bestaande erfpachtrecht
Afkoopsom = € 150.000 -/- € 60.000 = € 90.000

Voor erfpachters van een woning op gemeentelijke erfpachtgrond is vanaf 1 april 2018 een specifieke afkoopregeling van toepassing: de Conversieregeling Erfpacht 2017. Deze regeling geldt voor erfpachters die hun woning zelf bewonen en waarbij het in de erfpachtvoorwaarden vastgelegde gebruik uitsluitend 'wonen' is. Op grond van deze afkoopregeling wordt de hoogte van de afkoopsom bepaald aan de hand van verschillende factoren, waaronder de WOZ-waarde van de woning, de einddatum van het erfpachtrecht en – zo hiervan sprake is – de hoogte van de jaarlijkse canon. De afkoopsom die op grond van deze afkoopregeling van toepassing is, is veelal lager dan de actuele marktwaarde van de grond.

### 3.2.3 Economische meerwaarde

Zoals hiervoor al is aangegeven, kan de bebouwing en/of het in de erfpachtvoorwaarden vastgelegde gebruik alleen met toestemming van de gemeente worden gewijzigd. In de erfpachtvoorwaarden is vastgelegd dat bij wijzigingen in het gebruik van het perceel grond en/of een wijziging van de opstallen de gemeente gerechtigd is economische meerwaarde in rekening te brengen. Kort gezegd betekent dit dat de waardestijging van de grond, die voortvloeit uit de wijziging in het gebruik en/of de wijziging van de opstallen, toekomt aan de grondeigenaar (de gemeente). Hiervan kan niet alleen sprake zijn bij een herontwikkeling, maar o.a. ook bij uitbreiding van een gebouw of parkeervoorziening, splitsing van een woning of bedrijfspand in meerdere eenheden, splitsing van het erfpachtrecht in appartementsrechten, of wijziging van functie of huurcategorie.

Om de hoogte van de economische meerwaarde te kunnen bepalen laat de gemeente in beginsel door een, onafhankelijke, gecertificeerd taxateur een taxatie uitvoeren waarbij de actuele grondwaarde in twee situaties wordt vastgesteld, te weten:

1. De waarde in het economisch verkeer van de grond bij het volgens de erfpachtvoorwaarden toegestane gebruik *(als ware het onbebouwde, bouwrijpe grond bestemd voor nieuwbouw)*.
2. De waarde in het economisch verkeer van de grond bij het door de initiatiefnemer (erfpachter) beoogde (nieuwe) gebruik *(als ware het onbebouwde, bouwrijpe grond bestemd voor nieuwbouw)*.

Er is sprake van economische meerwaarde in het geval de grondwaarde bij het gewijzigde (nieuwe) gebruik/de gewijzigde opstallen hoger is dan de grondwaarde bij het toegestane gebruik/de toegestane opstallen. De economische meerwaarde is gelijk aan het verschil tussen de grondwaarde bij het gewijzigde gebruik en de grondwaarde bij het toegestane gebruik. Als er geen verschil is, of het bedrag is negatief, dan is de erfpachter niets aan de gemeente verschuldigd maar zal er ook geen bedrag worden teruggestort. De taxatie van beide situaties wordt uitgevoerd op een actueel prijspeil.

Bij erfpachtrechten met een jaarlijkse canon wordt bij een door de gemeente goedgekeurde wijziging van het in de erfpachtvoorwaarden vastgelegde gebruik de jaarlijkse canon opnieuw vastgesteld. De nieuwe jaarlijkse canon is in dat geval gelijk aan de marktwaarde van de grond met inachtneming van het nieuwe (gewijzigde) gebruik, vermenigvuldigd met het op grond van de erfpachtvoorwaarden van toepassing zijnde canonpercentage.

Met de woningbouwcorporaties is in de prestatieafspraken vastgelegd welke berekeningsmethode gehanteerd wordt om de economische meerwaarde bij wijziging van het gebruik vast te stellen. In paragraaf 3.3 wordt deze beschreven.

Met beleggers in huurwoningen wordt een minimale exploitatieperiode overeengekomen om de huurwoningen in een bepaalde prijsklasse te verhuren. Na deze exploitatieperiode kan de belegger – na goedkeuring gemeente – besluiten zijn huurwoningen te verkopen (uitponden). Op basis van een taxatie, zoals hierboven beschreven, wordt op dat moment de economische meerwaarde vastgesteld.

### 3.2.4 Omzetten van erfpachtrechten naar vol eigendom

Erfpachters van een woning op gemeentelijke erfpachtgrond kunnen het erfpachtrecht omzetten naar vol eigendom. Hiervoor dient te worden voldaan aan een aantal voorwaarden. Zo moet bijvoorbeeld de erfpachtcanon eeuwigdurend zijn afgekocht en de woning dient te liggen in een gebied waarin wonen de hoofdfunctie is. Sociale woningbouw of (beleggers)huurwoningen zijn uitgesloten van de mogelijkheid tot omzetting. Voor appartementen gelden aanvullende voorwaarden.

Voor het omzetten van erfpachtrechten met een woonbestemming naar vol eigendom dient de bloot-eigendom van het betreffende perceel aan de erfpachter/koper te worden overgedragen. Deze overdracht moet worden vastgelegd in een notariële akte. Alle kosten die verband houden met de omzetting van het erfpachtrecht, waaronder onderstaande behandelingskosten, komen voor rekening van de erfpachter.

Voor 2022 worden dan de volgende behandelingskosten in rekening gebracht:

- Reguliere omzetting:
  - Voor een grondgebonden woning: € 850,-- per woning, kosten koper.
  - Voor een appartementengebouw waarbij een onverdeeld aandeel in de bloot-eigendom aan iedere appartementsgerechtigde wordt geleverd: € 850,-- per appartementsrecht en € 850,-- per complex, kosten koper.
  - Voor een appartementengebouw waarbij het bloot-eigendom aan de VvE wordt geleverd: € 850,-- per levering bloot-eigendom en € 850,-- per complex, kosten koper.

- Omzetting in combinatie met voorafgaande conversie:
  - Voor een grondgebonden woning: € 750,-- per woning, kosten koper.
  - Voor een appartementengebouw waarbij een onverdeeld aandeel in de bloot-eigendom aan iedere appartementsgerechtigde wordt geleverd: € 750,-- per appartementsrecht en € 750,-- per complex, kosten koper.
  - Voor een appartementengebouw waarbij het bloot-eigendom aan de VvE wordt geleverd: € 750,-- per levering bloot-eigendom en € 750,-- per complex, kosten koper.

- Bij omzetting van een ongesplitst erfpachtrecht op grond waarvan het erfpachtperceel mag worden gebruikt voor meer dan één zelfstandige woning: € 850,-- per woning met een maximum van € 3.594,- kosten koper.

De tarieven voor een omzetting naar vol eigendom worden jaarlijks opnieuw vastgesteld in de Grondprijzenbrief. Bij besluitvorming over omzetting naar bloot-eigendom is benoemd dat de behandelkosten voor rekening van de erfpachter dienen te komen. De behandelkosten zijn geëvalueerd en beoordeeld op basis van gegevens van de afgelopen twee jaar. De conclusie is dat de behandelkosten hoger zijn dan de inschatting vooraf. Er werd rekening gehouden met een substantieel hoger aantal omzettingen per jaar (en bijbehorend schaalvoordeel) dan het huidige aantal aanvragen dat wordt ingediend. De bedragen in deze Grondprijzenbrief zijn op basis van de evaluatie en inschatting voor 2022 bepaald en kunnen jaarlijks worden herzien.

Voor 2022 is besloten om een overgangsregeling te treffen. Voor aanvragen die al in behandeling zijn tot het moment dat de Grondprijzenbrief wordt vastgesteld, zullen de behandelkosten van 2021 gelden.

## 3.3 Functiewijziging sociale woningbouw

Nadat de verplichte exploitatieperiode van een sociale huurwoning (met in achtneming van de prestatieafspraken) is geëindigd en wel nadat de gemeente daarvoor toestemming heeft gegeven, kan deze worden omgezet naar een koopwoning of vrije sector (midden)huurwoning. Als gevolg van een dergelijke privaatrechtelijke bestemmingswijziging zal aan de gemeente economische meerwaarde moeten worden afgedragen. Met de woningcorporaties specifieke afspraken gemaakt op basis waarvan de verschuldigde economische meerwaarde wordt berekend.

### 3.3.1 Functiewijziging sociale huur naar koop.

De grondwaarde van de “oude” functie (sociale huur) wordt vastgesteld op basis van de in een bepaald jaar geldende grondwaarde voor sociale huurwoningen in de categorie SH2 (zo nodig gecorrigeerd met een hoogtefactor bij appartementen), tenzij in de uitgifteovereenkomst c.q. notariële akte tot uitgifte in erfpacht vastligt dat het om een SH3-woning gaat. Voor de grondwaarde voor de “nieuwe” functie (koop) wordt onderscheid gemaakt tussen eengezins- en meergezinswoningen.
Om de systematiek eenvoudig te houden is één grondquote (25%) voor meergezinswoningen en één grondquote (28%) voor eengezinswoningen vastgesteld. De grondquote wordt berekend over de door de woningcorporatie opgegeven verkoopwaarde. De aldus gevonden waarde wordt gecorrigeerd met de correctiefactor, die ieder jaar wordt vastgesteld. Voor 2022 is deze € 100,- per m² GBO.
De bestemmingswijziging wordt notarieel vastgelegd, zodat duidelijk is voor de toekomst dat de privaatrechtelijke bestemming van de woning is gewijzigd van sociale huur naar bijvoorbeeld vrije sectorkoopwoning.

### 3.3.2 Functiewijziging sociale huur naar (midden)huur.

Bij een functiewijziging van sociale huurwoning naar middenhuurwoning geldt per 1-1-2022 artikel 44d van de Woningwet. De grondwaarden, bij de bestemming sociale huur respectievelijk middenhuur, dienen uiterlijk een maand na wijziging van de bestemming bepaald te worden door een onafhankelijke taxateur, die door de gemeente en de toegelaten instelling gezamenlijk is aangesteld voor rekening van de toegelaten instelling. De taxateur rapporteert aan beide partijen. Het financieel voordeel als gevolg van de functiewijziging komt in dit geval toe aan de toegelaten instelling.

De bestemmingswijziging wordt notarieel vastgelegd, zodat voor de toekomst duidelijk is dat de privaatrechtelijke bestemming van de woning is gewijzigd van sociale huur naar middenhuur.

## 3.4 Verdichten op eigen locaties sociale woningbouw

De gemeente en de Stichting Utrechtse Woningcorporaties (STUW) hebben bij de Stedelijke Prestatieafspraken 2020-2022 afspraken gemaakt om verdichting op locaties te stimuleren en waar mogelijk projecten te kunnen versnellen. Partijen willen dit bereiken door:

1. De meerwaardeafdracht voor woningcorporaties op projectniveau zodanig aan te wenden dat dit de verdichting stimuleert. Per project wordt getoetst op staatssteun.
2. De hoogtefactor voor meergezinswoningen toe te passen.

### 3.4.1 De Meerwaardeafdracht voor woningcorporaties

Wanneer een corporatie bestaande huurwoningen wil slopen en de erfpachtlocatie wil verdichten met méér sociale huurwoningen dan oorspronkelijk, kan er meerwaarde ontstaan die in beginsel aan de gemeente moet worden afgedragen. De gemeente is in deze situatie bereid af te zien van deze meerwaarde op voorwaarde dat deze wordt ingezet als extra dekkingsmiddel van de stichtingskostenbegroting van het nieuwe woningbouwplan. Een verzoek daartoe moet worden gedaan door de corporatie, al dan niet in samenwerking met een marktpartij. De gemeente staat namelijk ook open voor grond-/projectenruil tussen corporatie en marktpartij waardoor er een betere spreiding komt van sociale huurwoningen over de gehele stad. In alle gevallen zal de gemeente overigens een staatssteuntoets uitvoeren.
Het nieuwe beleid beoogt een extra dekking te geven voor de investeringen en heeft dus geen gevolg voor de hoogte van de erfpachtcanon.

# 4 Vergoedingen en indexeringen

## 4.1 Reserverings- of optievergoeding voor exclusiviteit

In ruil voor een exclusiviteitsrecht op de grond dient een partij een reserveringsvergoeding aan de gemeente te betalen bij het tekenen van een reserverings-/intentieovereenkomst. Als reserveringsvergoeding wordt in beginsel 60% van de wettelijke rente [14], met een **minimum van 5% per jaar**, over de grondwaarde gerekend. De reserveringsvergoeding is telkens bij vooruitbetaling per half jaar verschuldigd.

Voor vrije kavels bedraagt de reserveringsvergoeding een vast bedrag van € 3.500 per kavel. Om meer zekerheid te verkrijgen dat de wederpartij niet zonder redenen afhaakt in het planvormingsproces kan een hogere reserveringsvergoeding worden bedongen. De reserveringsvergoeding wordt niet terugbetaald indien een partij afhaakt. Bij het transport van de grond wordt de reserveringsvergoeding verrekend met de grondprijs (de afkoopsom van de erfpacht).
De gemeente vergoedt geen rente over de reserveringsvergoeding.

## 4.2 Waarborgsom van 10%

De gehanteerde waarborgsom bedraagt in beginsel **10% van de grondwaarde**.
De waarborgsom is verschuldigd vanaf het moment van ondertekenen van de uitgifteovereenkomst en wordt in beginsel voor de helft terugbetaald bij het verlijden van de leveringsakte/ akte vestiging erfpachtrecht en voor de andere helft bij oplevering van het te realiseren vastgoed.
De gemeente vergoedt geen rente over de waarborgsom.

Bij particuliere ontwikkeling van openbaar gebied wordt de waarborgsom/bankgarantie vastgesteld op een bedrag van € 125 per m², exclusief BTW (€ 25 per m² exclusief BTW voor het bouwrijp maken en € 100 per m² exclusief BTW voor het woonrijp maken). Net als bij gronduitgiften geldt dat indien de basisregel leidt tot een onevenredig hoge dan wel lage waarborgsom/bankgarantie, een aanpassing hiervan naar beneden, respectievelijk naar boven, kan plaatsvinden.

## 4.3 Boeterente bij vertraging

Vanaf uiterlijk twee maanden [15] nadat zowel de omgevingsvergunning [16] is verleend, als een besluit tot gronduitgifte is genomen (zie Nota Grondbeleid), wordt, tot aan het moment van aktepassering, een boeterente in rekening gebracht. Deze bedraagt voor 2022 op jaarbasis minimaal 8% van de afkoopsom. Voor transacties met particulieren (bij uitgifte van vrije kavels) is de boeterente 5% op jaarbasis.

[14] De wettelijke rente is heeft zijn basis in de wettelijke rente voor handelstransacties en bedraagt op 1 januari 2022 8,0%.
[15] Leidend is de termijn die in de koop- of erfpachtovereenkomst is opgenomen.
[16] Dit betreft in beginsel een onherroepelijke dan wel, afhankelijk van het onderhandelingsresultaat, een bruikbare omgevingsvergunning. Een bruikbare omgevingsvergunning is een besluit waartegen binnen de voorgeschreven wettelijke termijn geen bezwaarschrift respectievelijk beroepschrift is ingediend, of, in geval een bezwaar- of beroepschrift is ingediend, niet tevens een schorsingsverzoek is ingediend dan wel een ingediend schorsingsverzoek is ingetrokken dan wel afgewezen.

De boeterente is tevens verschuldigd indien de grond, vóór het moment van juridische levering, in gebruik is genomen (met schriftelijke toestemming van de gemeente), en wel vanaf het moment van ingebruikneming tot het moment van aktepassering.
Voor transactie met professionele partijen is de boeterente 8% op jaarbasis (gelijk aan de wettelijke rente voor handelstransacties per 1 januari 2022).

## 4.4 Indexering grondprijs

- In principe geldt een vast percentage van 2,0% per jaar. Bij uitzondering kan een afwijkend vast percentage worden gehanteerd, doch binnen een bandbreedte van 1,0% tot en met 3,0%.
- In specifieke situaties kan een index worden overeengekomen. Aansluiting wordt gezocht bij de BDB [17]-index (in Leidsche Rijn veelal van toepassing) en/of CPI (alle huishoudens).

De indexering wordt gerekend vanaf het moment van taxatie/ prijspeilmoment van de overeenkomst tot het moment van betaling van de grondprijs (aktepassering bij notaris) en deze datum wordt vastgelegd in de reserverings-/ intentieovereenkomst.

Aangezien indexcijfers doorgaans met een vertraging van enkele maanden beschikbaar komen, zal indexering plaatsvinden op basis van het indexcijfer van -maximaal- vier maanden voorafgaand aan de datum van aktepassering, en het indexcijfer van -eveneens maximaal- vier maanden voorafgaand aan de prijspeildatum, zodanig dat de duur van de periode waarover geïndexeerd wordt, gelijk is aan de duur van de periode tussen prijspeildatum en datum van aktepassering. De periode waarover geïndexeerd wordt, loopt dan maximaal vier maanden achter bij de feitelijke periode tussen prijspeildatum en datum van aktepassering.

## 4.5 Disconteringsvoet

Bij een (markt)waardebepaling kan als methode de Discounted Cashflow Methode worden toegepast. De door marktpartijen, i.c. beleggers, gehanteerde disconteringsvoet (de Internal Rate of Return, IRR) wordt gebruikt om een investeringsmogelijkheid te toetsen of een investering te doen op basis van een tevoren vastgesteld minimaal effectief rendement. De disconteringsvoet wordt niet gebruikt voor het weergeven van het heersende marktsentiment.

## 4.6 Aktetekening

De prijzen voor aktetekeningen blijven dit jaar ongewijzigd. Voor het maken van een aktetekening ten behoeve van de notariële akte van uitgifte in erfpacht worden de volgende tarieven gehanteerd:

*Tarieven aktetekening 2022 (exclusief omzetbelasting)*

| | |
|---|---|
| Uitgifte van grond (met opstal) aan particulieren of ten behoeve van trafo's | € 100,00 |
| Uitgifte van grond aan ontwikkelaars en/of bedrijven | € 600,00 |

De kosten voor het vormen van voorlopige kadastrale percelen zijn voor rekening van de koper/ erfpachter.

[17] Bureau Documentatie Bouwwezen. Afhankelijk van het type vastgoed kan de reeks eengezinswoningen, gestapelde woningbouw, kantoorgebouwen en bedrijfsgebouwen worden gehanteerd.

# 5 Financiële gevolgen gemeente Utrecht

Standaard is een indexatie van de opbrengsten conform de contractvoorwaarden. Daar waar geen contractpositie aanwezig is, worden de nog te realiseren opbrengsten jaarlijks geïndexeerd met 1%. Alleen de grondprijs voor vrije sector woningen wordt in 2022 geïndexeerd met 2%, vervolgens wordt de gebruikelijke indexatie van 1% aangehouden. Ondanks de sterke prijsstijgingen op de woningmarkt wordt er toch gekozen voor een behoudende indexatie, mede door de sterke stijging van de bouwkosten. De opbrengsten met betrekking tot het kantoorprogramma, bedrijfskavels, detailhandel en horeca zijn gelijk aan 2021 en worden niet geïndexeerd.

De financiële consequenties hiervan zijn meegenomen in de actualisatie van de grondexploitaties en worden in het Meerjaren Perspectief Ruimte aan de raad voorgelegd ter besluitvorming. Ook de ontwikkelingen in de markt zijn meegewogen in het Meerjaren Perspectief Ruimte.

Tot slot is het van belang om op te merken dat planvormingsprocessen langdurig zijn. Tussen de eerste ideeën en de oplevering van een object ligt, mede vanwege de te doorlopen procedures, al gauw een periode van 2 tot 5 jaar en regelmatig nog langer. Ontwikkelingen op de vastgoedmarkt, en als afgeleide daarvan op de grondmarkt, hebben daarom altijd een na-ijlend patroon ten opzichte van economische ontwikkelingen.

# Bijlage A: Bronnen

Cushman & Wakefield, “Vastgoedmonitor Utrecht”, 2022

Gemeente Utrecht, “Het Utrechts grondbeleid”, 2018

Gemeente Utrecht, Beleid tijdelijk verblijf (short stay) en bijstelling hotels, 19 december 2019

Gemeente Utrecht, “Meerjaren Perspectief Ruimte 2022”, mei 2022

# Bijlage B: Toelichting op de bestemmingen en gebruiksvormen/functies

## Inleiding

Een precieze omschrijving van de bestemming, gebruiksvorm of functie is een vereiste om de juiste uitgifteprijs of erfpachtgrondprijs te bepalen.
Hieronder een niet-uitputtende opsomming van bestemmingen en gebruiks-vormen/functies met bijbehorende toelichting.

## Wonen

Soorten woonbestemmingen:

- (Vrije sector) Koopwoning
- Sociale huurwoning
- Middenhuurwoning
- Dure huurwoning

Soorten woon gebruiksvormen/functies

- Eengezinswoningen
- Meergezinswoningen
- Betaalbare koop
- (Collectief) particulier opdrachtgeverschap ((C)PO)
- Dure koopwoning
- Woonzorg complexen/Geclusterde woonvormen
- Nultreden woning

### *(Vrije sector) koopwoning*

Een koopwoning is een woning waarvan de koopsom tot stand is gekomen door de vrije werking van de woningmarkt, die bepaald wordt door vraag en aanbod.

### *Sociale huurwoning*

Een sociale huurwoning is een woning die verhuurd wordt door een toegelaten instelling in het kader van haar volkshuisvestelijke taak, en waarbij de maximale huurprijs € 763,47 per maand bedraagt (liberalisatiegrens prijspeil 2022). Voor een sociale huurwoning geldt ofwel een H2-huurcategorie of wel een H3-huurcategorie.

### *Middenhuurwoning*

Een beleggershuurwoning die voldoet aan het Actieplan Middenhuur (2017) waarbij de huurprijs zich bevindt binnen de bandbreedte vanaf € 763,47 tot € 1.027,26 per maand (prijspeil 2022).

### *Dure huurwoning*

Een huurwoning met een huurprijs vanaf € 1.027,26 per maand (prijspeil 2022).

### *Eengezinswoning*

Elke woning die tevens een geheel pand vormt.

### *Meergezinswoning*

Een woning deel uitmakend van een voor meervoudige bewoning bestemd woongebouw.

### *Betaalbare koopwoning*
Een woning met een koopprijs tot € 355.000,- voor woningen met niveau Bouwbesluit.

### *(Collectief) particulier opdrachtgeverschap ((C)PO)*
Een bouwvorm waarin de bewoner(s) wezenlijke invloed hebben om naar eigen inzicht en wensen zelf, in een groep, of als opdrachtgever een woning (af) te bouwen/ een deel van een object te transformeren naar zijn/ hun woning.

### *Dure koopwoning*
Een koopwoning met een koopprijs (respectievelijk WOZ-waarde) vanaf € 355.000,-.

### *Woonzorg complexen*
Een woonvorm waarbij sprake moet zijn van enige mate van zorg of ondersteuning om een woning te kunnen kwalificeren als zorgwoning (nagenoeg zelfstandige bewoning). Het betreft gevarieerde woonvormen zoals seniorenwoningen, zorgwoningen, aanleunwoningen, kleinschalig groepswonen, beschut wonen, verzorgd wonen en begeleid wonen.

### *Nultreden woning*
Een woning wordt aangemerkt als nultreden woning wanneer een bewoner (in een rolstoel, slecht ter been) zonder specifieke voorzieningen van alle voorkomende functies gebruik kan maken en zelfstandig kan wonen. Het betreft de volgende functies: toegang tot het woongebouw, verkeersruimten, lift, sanitaire voorzieningen, woon- en eetkamer, slaapkamer en buitenruimte

## Niet-wonen
Soorten niet-woonbestemmingen[18]:
- Kantoorruimte
- Bedrijfsruimte
- Detailhandel
- Bijzondere doeleinden, waaronder begrepen sport- en onderwijsdoeleinden
- Snippergroen

### *Kantoorruimte*
Een gebouw of een gedeelte van een gebouw dat dient voor de bedrijfsmatige uitoefening van administratieve werkzaamheden en voor zakelijke dienstverlening, alsmede seminars en congressen die ondergeschikt zijn aan de hoofdfunctie van een kantoorhoudende onderneming en kunnen worden beschouwd als onderdeel van de kantoorfunctie.

### *Bedrijfsruimte*
Een gebouw ten behoeve van een onderneming waarbij het accent ligt op het vervaardigen, produceren, bewerken/herstellen, installeren en verhandelen van goederen, waarbij eventueel detailhandel uitsluitend plaatsvindt als ondergeschikt onderdeel van de onderneming in de vorm van verkoop en/of levering van ter plaatse vervaardigde, bewerkte of herstelde goederen, dan wel goederen die in rechtstreeks verband staan met de uitgeoefende handelingen.

[18] Deze lijst is niet uitputtend

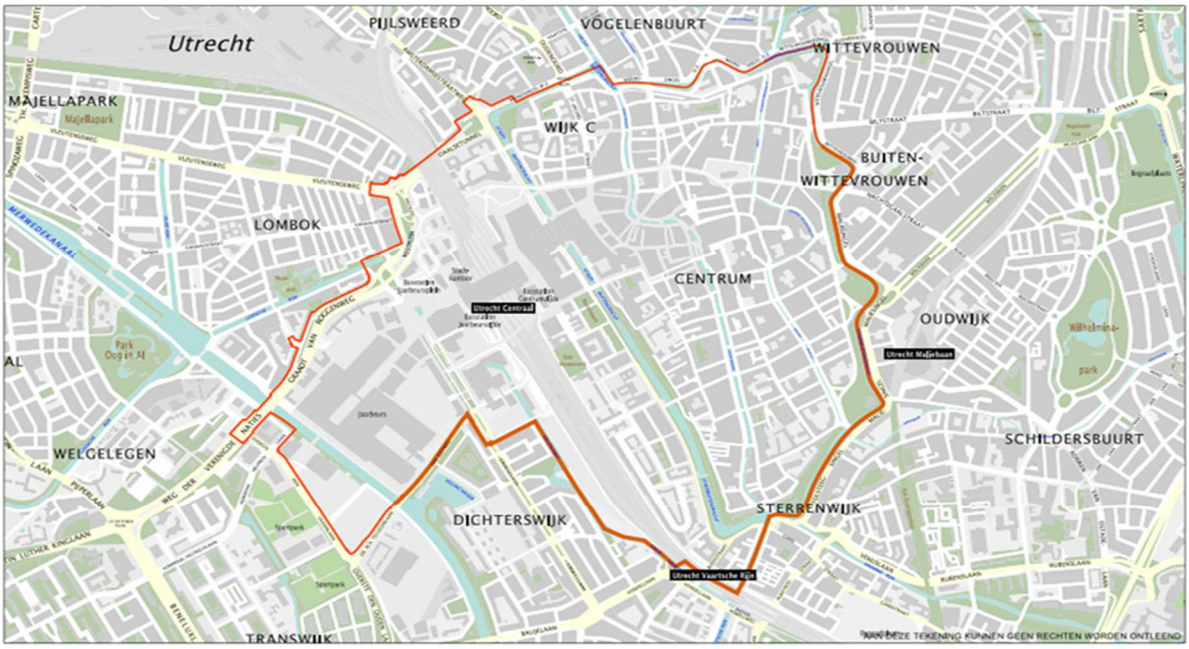
### *Detailhandel*

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder de uitstalling ten verkoop, het verkopen, het verhuren en/of het leveren van goederen aan personen die die goederen kopen of huren voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit. Hieronder worden niet verstaan afhaalzaken.

### *Snippergroen*

Onder snippergroen wordt verstaan een perceel gemeentegrond, met een maximale oppervlakte van 50 vierkante meter, dat als tuin bij de belendende woning moet worden gebruikt, veelal met een bebouwingsmogelijkheid van maximaal 6 m².

# Bijlage C: Kaarten middenhuur gebieden.




Gemeente Utrecht

**Stationsgebied en Binnenstad**
Zone A Voorwaarden Middenhuur 2022

10-01-2022
1: 15000
A4

ONTWERPSTUDIO RUIMTE




Gemeente Utrecht

**Merwedekanaalzone Deelgebied 4 en 5**
Zone B Voorwaarden Middenhuur 2022

10-01-2022
1: 10000
A4

ONTWERPSTUDIO RUIMTE

# Bijlage C: Huurprijzen middenhuur 2022.

***Alle gebieden binnen Utrecht, minus Centrumgebied***

| Huurgrenzen 2022: | | 763,47 | 1.027,26 |
|---|---|---|---|
| | | | € 8,79 |

| huur/mnd | opp. gbo | huur per m² gbo |
|---|---|---|
| € 763,47 | 50 | € 15,27 |
| € 772,26 | 51 | € 15,14 |
| € 781,06 | 52 | € 15,02 |
| € 789,85 | 53 | € 14,90 |
| € 798,64 | 54 | € 14,79 |
| € 807,43 | 55 | € 14,68 |
| € 816,23 | 56 | € 14,58 |
| € 825,02 | 57 | € 14,47 |
| € 833,81 | 58 | € 14,38 |
| € 842,61 | 59 | € 14,28 |
| € 851,40 | 60 | € 14,19 |
| € 860,19 | 61 | € 14,10 |
| € 868,98 | 62 | € 14,02 |
| € 877,78 | 63 | € 13,93 |
| € 886,57 | 64 | € 13,85 |
| € 895,36 | 65 | € 13,77 |
| € 904,16 | 66 | € 13,70 |
| € 912,95 | 67 | € 13,63 |
| € 921,74 | 68 | € 13,56 |
| € 930,53 | 69 | € 13,49 |
| € 939,33 | 70 | € 13,42 |
| € 948,12 | 71 | € 13,35 |
| € 956,91 | 72 | € 13,29 |
| € 965,71 | 73 | € 13,23 |
| € 974,50 | 74 | € 13,17 |
| € 983,29 | 75 | € 13,11 |
| € 992,08 | 76 | € 13,05 |
| € 1.000,88 | 77 | € 13,00 |
| € 1.009,67 | 78 | € 12,94 |
| € 1.018,46 | 79 | € 12,89 |
| € 1.027,26 | 80 | € 12,84 |

**Centrumgebied (Binnenstad en Stationsgebied)**

| Huurgrenzen 2022: | | 763,47 | 1.027,26 |
|---|---|---|---|
| | | | € 13,19 |

| huur/mnd | opp. gbo | huur per m² gbo |
|---|---|---|
| € 763,47 | 40 | € 19,09 |
| € 776,66 | 41 | € 18,94 |
| € 789,85 | 42 | € 18,81 |
| € 803,04 | 43 | € 18,68 |
| € 816,23 | 44 | € 18,55 |
| € 829,42 | 45 | € 18,43 |
| € 842,61 | 46 | € 18,32 |
| € 855,79 | 47 | € 18,21 |
| € 868,98 | 48 | € 18,10 |
| € 882,17 | 49 | € 18,00 |
| € 895,36 | 50 | € 17,91 |
| € 908,55 | 51 | € 17,81 |
| € 921,74 | 52 | € 17,73 |
| € 934,93 | 53 | € 17,64 |
| € 948,12 | 54 | € 17,56 |
| € 961,31 | 55 | € 17,48 |
| € 974,50 | 56 | € 17,40 |
| € 987,69 | 57 | € 17,33 |
| € 1.000,88 | 58 | € 17,26 |
| € 1.014,07 | 59 | € 17,19 |
| € 1.027,26 | 60 | € 17,12 |

Sinds de invoering van de **Wet maximering huurprijsverhogingen geliberaliseerde huurovereenkomsten**, in werking getreden op 1 mei 2021, geldt voor de huur van een geliberaliseerde huurovereenkomst (huurwoning in de vrije sector) dat deze maximaal verhoogd mag worden met inflatie plus 1 procent. Voor de berekening van de inflatie hanteert het Rijk het gemiddelde van de prijsindexcijfers van de maanden december t-2 tot en met november t-1) / (het gemiddelde van de prijsindexcijfers van de maanden december t-3 tot en met november t-2.
De inflatie voor 2022 is op basis van voormelde index vastgesteld op 2,3%.
Hoewel de CPI-index volgens de jaar-op-jaar-methode (Actieplan Middenhuur) hoger zou uitkomen, namelijk op 2,7%, hanteert de gemeente de door het Rijk bepaalde index voor inflatie (de huren mogen immers niet verder stijgen dan (2,3% + 1% =) 3,3% per 1 januari 2022.
Bij de aan de gemeenteraad voor te leggen aanpassing van het Actieplan Middenhuur wordt tevens voorgesteld uit te gaan van de door het Rijk gekozen indexeringsmethode (i.p.v. de jaar-op-jaar-methode). Voordeel van deze methode is dat de huurprijsstijgingen vóór 1 januari van ieder jaar bekend zijn.

## ZONE A BESTAAND HOOGSTEDELIJK 40-60 GBO

| Huurgrenzen 2022: | | | 763,47 | 1.027,26 |
|---|---|---|---|---|
| Toename huur per m² gbo in 2022: | | | | € 13,19 |

| huur/mnd | opp. gbo | huur per m² gbo | |
|---|---|---|---|
| € 763,47 | 40 | € 19,09 | |
| € 776,66 | 41 | € 18,94 | € 13,19 |
| € 789,85 | 42 | € 18,81 | € 13,19 |
| € 803,04 | 43 | € 18,68 | € 13,19 |
| € 816,23 | 44 | € 18,55 | € 13,19 |
| € 829,42 | 45 | € 18,43 | € 13,19 |
| € 842,61 | 46 | € 18,32 | € 13,19 |
| € 855,79 | 47 | € 18,21 | € 13,19 |
| € 868,98 | 48 | € 18,10 | € 13,19 |
| € 882,17 | 49 | € 18,00 | € 13,19 |
| € 895,36 | 50 | € 17,91 | € 13,19 |
| € 908,55 | 51 | € 17,81 | € 13,19 |
| € 921,74 | 52 | € 17,73 | € 13,19 |
| € 934,93 | 53 | € 17,64 | € 13,19 |
| € 948,12 | 54 | € 17,56 | € 13,19 |
| € 961,31 | 55 | € 17,48 | € 13,19 |
| € 974,50 | 56 | € 17,40 | € 13,19 |
| € 987,69 | 57 | € 17,33 | € 13,19 |
| € 1.000,88 | 58 | € 17,26 | € 13,19 |
| € 1.014,07 | 59 | € 17,19 | € 13,19 |
| € 1.027,26 | 60 | € 17,12 | € 13,19 |

## ZONE B NIEUW HOOGSTEDELIJK 40-80 gem 60 GBO

| Huurgrenzen 2022: | | | 763,47 | 1.027,26 |
|---|---|---|---|---|
| Toename huur per m² gbo in 2022: | | | | € 6,59 |

| huur/mnd | opp. gbo | huur per m² gbo | |
|---|---|---|---|
| € 763,47 | 40 | € 19,09 | |
| € 770,06 | 41 | € 18,78 | € 6,59 |
| € 776,66 | 42 | € 18,49 | € 6,59 |
| € 783,25 | 43 | € 18,22 | € 6,59 |
| € 789,85 | 44 | € 17,95 | € 6,59 |
| € 796,44 | 45 | € 17,70 | € 6,59 |
| € 803,04 | 46 | € 17,46 | € 6,59 |
| € 809,63 | 47 | € 17,23 | € 6,59 |
| € 816,23 | 48 | € 17,00 | € 6,59 |
| € 822,82 | 49 | € 16,79 | € 6,59 |
| € 829,42 | 50 | € 16,59 | € 6,59 |
| € 836,01 | 51 | € 16,39 | € 6,59 |
| € 842,61 | 52 | € 16,20 | € 6,59 |
| € 849,20 | 53 | € 16,02 | € 6,59 |
| € 855,79 | 54 | € 15,85 | € 6,59 |
| € 862,39 | 55 | € 15,68 | € 6,59 |
| € 868,98 | 56 | € 15,52 | € 6,59 |
| € 875,58 | 57 | € 15,36 | € 6,59 |
| € 882,17 | 58 | € 15,21 | € 6,59 |
| € 888,77 | 59 | € 15,06 | € 6,59 |
| € 895,36 | 60 | € 14,92 | € 6,59 |
| € 901,96 | 61 | € 14,79 | € 6,59 |
| € 908,55 | 62 | € 14,65 | € 6,59 |
| € 915,15 | 63 | € 14,53 | € 6,59 |
| € 921,74 | 64 | € 14,40 | € 6,59 |
| € 928,34 | 65 | € 14,28 | € 6,59 |
| € 934,93 | 66 | € 14,17 | € 6,59 |
| € 941,53 | 67 | € 14,05 | € 6,59 |
| € 948,12 | 68 | € 13,94 | € 6,59 |
| € 954,71 | 69 | € 13,84 | € 6,59 |
| € 961,31 | 70 | € 13,73 | € 6,59 |
| € 967,90 | 71 | € 13,63 | € 6,59 |
| € 974,50 | 72 | € 13,53 | € 6,59 |
| € 981,09 | 73 | € 13,44 | € 6,59 |
| € 987,69 | 74 | € 13,35 | € 6,59 |
| € 994,28 | 75 | € 13,26 | € 6,59 |
| € 1.000,88 | 76 | € 13,17 | € 6,59 |
| € 1.007,47 | 77 | € 13,08 | € 6,59 |
| € 1.014,07 | 78 | € 13,00 | € 6,59 |
| € 1.020,66 | 79 | € 12,92 | € 6,59 |
| € 1.027,26 | 80 | € 12,84 | € 6,59 |

## ZONE C STEDELIJK 50-80 gem 65 GBO

| Huurgrenzen 2022: | | | 763,47 | 1.027,26 |
|---|---|---|---|---|
| Toename huur per m² gbo in 2022: | | | | € 8,79 |

| huur/mnd | opp. gbo | huur per m² gbo | |
|---|---|---|---|
| € 763,47 | 50 | € 15,27 | |
| € 772,26 | 51 | € 15,14 | € 8,79 |
| € 781,06 | 52 | € 15,02 | € 8,79 |
| € 789,85 | 53 | € 14,90 | € 8,79 |
| € 798,64 | 54 | € 14,79 | € 8,79 |
| € 807,43 | 55 | € 14,68 | € 8,79 |
| € 816,23 | 56 | € 14,58 | € 8,79 |
| € 825,02 | 57 | € 14,47 | € 8,79 |
| € 833,81 | 58 | € 14,38 | € 8,79 |
| € 842,61 | 59 | € 14,28 | € 8,79 |
| € 851,40 | 60 | € 14,19 | € 8,79 |
| € 860,19 | 61 | € 14,10 | € 8,79 |
| € 868,98 | 62 | € 14,02 | € 8,79 |
| € 877,78 | 63 | € 13,93 | € 8,79 |
| € 886,57 | 64 | € 13,85 | € 8,79 |
| € 895,36 | 65 | € 13,77 | € 8,79 |
| € 904,16 | 66 | € 13,70 | € 8,79 |
| € 912,95 | 67 | € 13,63 | € 8,79 |
| € 921,74 | 68 | € 13,56 | € 8,79 |
| € 930,53 | 69 | € 13,49 | € 8,79 |
| € 939,33 | 70 | € 13,42 | € 8,79 |
| € 948,12 | 71 | € 13,35 | € 8,79 |
| € 956,91 | 72 | € 13,29 | € 8,79 |
| € 965,71 | 73 | € 13,23 | € 8,79 |
| € 974,50 | 74 | € 13,17 | € 8,79 |
| € 983,29 | 75 | € 13,11 | € 8,79 |
| € 992,08 | 76 | € 13,05 | € 8,79 |
| € 1.000,88 | 77 | € 13,00 | € 8,79 |
| € 1.009,67 | 78 | € 12,94 | € 8,79 |
| € 1.018,46 | 79 | € 12,89 | € 8,79 |
| € 1.027,26 | 80 | € 12,84 | € 8,79 |

# Bijlage D: Begrippen

### *Afkoop(som)*
Een eenmalig te betalen bedrag dat in de plaats komt van de nog niet vervallen canon(s)

### *Bruto aanvangsrendement*
Het bruto aanvangsrendement (BAR) is het op het moment van verwerving geraamde bruto beleggingsresultaat, uitgedrukt in een percentage dat gedurende het eerste jaar van exploitatie op een investering in een vastgoedobject is te behalen. BAR = (bruto huurinkomsten / verwervingsprijs) x 100%.

### *Bruto vloeroppervlakte (b.v.o.)*
Dit betreft de vloeroppervlakte van de ruimte, dan wel van meerdere ruimten van een vastgoedobject gemeten (volgens NEN 2580) op vloerniveau langs de buitenomtrek van de (buitenste) opgaande scheidingsconstructie, die de desbetreffende ruimte(n) omhullen.

### *Canon*
Het bedrag dat de erfpachter, al dan niet periodiek, aan de gemeente is verschuldigd als vergoeding voor het erfpachtrecht.

### *Erfpacht*
Een zakelijk recht dat de erfpachter het recht geeft op het gebruik van de grond en de daarop aanwezige opstallen, welke grond eigendom is van een ander, in dit geval de gemeente.

### *Eeuwigdurende erfpacht*
Erfpacht voor onbepaalde tijd (de eeuwigheid). Hierbij is geen sprake van tijdvakken.

### *Frictieleegstand*
Tijdelijke leegstand van onroerend goed als gevolg van bijvoorbeeld verbouwing, renovatie of niet aaneengesloten huurcontracten.

### *Gebruiksoppervlakte (g.b.o.)*
De gebruiksoppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten (bijv. een woning) is de oppervlakte, gemeten op vloerniveau tussen de opgaande scheidingsconstructies, die de ruimte of groep van ruimten omhullen. Toelichting: de gebruiksoppervlakte, bepaald volgens NEN 2580, is een oppervlaktemaatstaf die aangeeft welk deel van een gebouw in beginsel geschikt is voor het beoogde gebruik van het gebouw. Bij de bepaling van de gebruiksoppervlakte van een woning moeten daarom verschillende vloeroppervlakten buiten beschouwing blijven en moet een evenredig dee van de gemeenschappelijke ruimten worden opgeteld.

### *Huurprijs*
Voor kantoren en bedrijfsruimte betreft dit de prijs per vierkante meter verhuurbaar oppervlakte (v.v.o.) per jaar, exclusief omzetbelasting, servicekosten en huurderspecifieke inrichtingskosten. Voor winkels is dit de prijs per vierkante meter bedrijfsvloeroppervlakte per jaar, exclusief omzetbelasting, huurdersspecifieke voorzieningen, servicekosten, goodwill en overnamekosten. Prijzen hebben betrekking op een standaardunit van circa 150 m² met een frontbreedte van 6 meter.

### *Internal Rate of Return (IRR)*
De IRR is de te hanteren disconteringsvoet waarbij de waarde van de investering gelijk is aan de contante waarde van de hieruit voortvloeiende cashflows.

### *Marktwaarde*
Het bedrag dat een bereidwillige koper wil betalen in een marktconforme transactie, na behoorlijke marketing, waarbij de koper en verkoper geïnformeerd, zorgvuldig en zonder dwang hebben gehandeld.

### *Opstallen*
Gebouwen, werken en beplantingen.

### *Perceel*
De onroerende zaak die in erfpacht is of wordt uitgegeven c.q. is of wordt verkocht.

### *Residuele grondprijs*
Het verschil tussen de Vastgoedwaarde en de Stichtingskosten.

### *Stichtingskosten*
De kosten voor het ontwikkelen en realiseren van de opstallen, te weten de aanneemsom en bijkomende kosten, zoals leges, adviseurskosten en aansluitkosten, alsmede de algemene kosten en winst en risico op de projectontwikkeling.

### *Uitgifte in erfpacht*
De eerste keer dat een perceel in erfpacht wordt uitgegeven.

### *Vastgoedwaarde*
De waarde van het vastgoed in het economisch verkeer waarbij de grond onderdeel is van deze waarde, tenzij anders vermeld.

### *Vloeroppervlakte*
De vloeroppervlakte van de bebouwing, berekend volgens normblad NEN 2580. Voor woningen wordt dit veelal uitgedrukt in gebruiksoppervlakte (GO), voor andere bestemmingen in bruto vloeroppervlakte (BVO).

Gemeente Utrecht

# BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2022, NUMMER 164

| | |
|---|---|
| Datum | 9 november 2022 |
| Van | College B&W |
| Behandeld door | P. Bieshaar |
| Doorkiesnummer | 14030 |
| E-mailadres | p.bieshaar@utrecht.nl |
| Kenmerk | 10555714 |
| Beleidsveld | Grondzaken |

---

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2022 nummer 164 van Rick van der Zweth (PvdA) van 26 september 2022 over Grondprijzenbrief 2022.
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

**Vraag 1**
Kan het college toelichten waarom het niet gelukt is de grondprijzenbrief gelijktijdig met het MRP of in elk geval vlak daarna aan te bieden? Wat is de stand van zaken en wanneer kunnen we de brief verwachten?
***Antwoord* 1**
*De vorige wethouder grondzaken heeft het besluit over de vaststelling van de grondprijzenbrief 2022 overgelaten aan het nieuwe college. Daarnaast heeft meegespeeld dat in de vakantieperiode een reactie van SSH is binnengekomen over de grondprijzen voor zelfstandige en onzelfstandige studentenhuisvesting, ondanks de eerdere positieve reactie van de STUW. De concept grondprijzenbrief 2022 zal naar verwachting begin november ter vaststelling worden aangeboden aan het college.*

**Vraag 2**
In het coalitieakkoord staan nieuwe ambities rondom betaalbaar wonen beschreven. Deelt het college dat deze ambities ook duidelijk terug moeten komen in de grondprijzenbrief? Hoe gaan we deze ambities terug zien?
***Antwoord 2***
*In de grondprijzenbrief worden geen beleidsmatige keuzes gemaakt. De uitgangspunten voor het Utrechtse grondprijsbeleid liggen vast in de Nota Grondbeleid zoals vastgesteld door uw Raad. Wij hebben bij de behandeling van de vestiging van het voorkeursrecht op deelgebied 6 van de Merwedekanaalzone toegezegd met u in gesprek te zullen gaan over een wijziging/ aanpassing van de Nota Grondbeleid, waarbij tevens aandacht zal worden besteed aan beleidsmatige keuzes die voortvloeien uit het coalitieakkoord.*

**Vraag 3**
Er is ook een nieuwe notitie grondbeleid in de maak. Deelt het college met ons dat dit en de grondprijzenbrief elkaar moeten versterken? Op welke wijze wordt daar vorm aan gegeven, zowel in het proces als qua inhoudelijke keuzes?
***Antwoord 3***
*De nota "Het Utrechts Grondbeleid" legt de hoofdlijnen van het door de gemeente Utrecht gevoerde grondbeleid vast en hierin worden onder meer het uitgiftebeleid en de methoden om tot een grondprijsbepaling te komen nader toegelicht. De nota "Het Utrechts Grondbeleid" schept de voorwaarden voor de jaarlijks vast te stellen Grondprijzenbrief.*

*De nota grondbeleid wordt in beginsel voor een langere periode vastgesteld, terwijl de Grondprijzenbrief jaarlijks wordt vastgesteld. Dat laatste is ook noodzakelijk omdat de vastgoedmarkt voortdurend in beweging is en als gevolg van de marktwerking ook de waarde van de grond. De Grondprijzenbrief gaat in op deze marktontwikkelingen en geeft op basis daarvan de voor een bepaald jaar geldende grondprijzen weer. Op het moment dat de gemeente zelf grond uitgeeft en/of verkoopt vormt de Grondprijzenbrief en de keuzes hierin het kader voor het bepalen van grondprijzen en de grondslag voor het actualiseren van de grondexploitaties.*

**Vraag 4**
Kan het college aangeven hoe de participatie van onder andere de woningcorporaties verloopt? In hoeverre zijn de corporaties vroegtijdig betrokken bij de afwegingen in de grondprijzenbrief?
***Antwoord 4***
*De eindversie van de concept Grondprijzenbrief wordt jaarlijks gedeeld met de corporaties en STUW. Zonodig vindt overleg met de corporatiestrategen plaats om toelichting te geven op bepaalde keuzes in de Grondprijzenbrief.*

**Vraag 5**
Is het college het met ons eens dat corporaties, vanwege hun maatschappelijk inzet op betaalbaar wonen, een andere positie hebben dan marktpartijen en dat dit moet terugkomen in (het proces van) de grondprijzenbrief?
***Antwoord 5***
*Zie de beantwoording van vraag 4.*

**Vraag 6**
In hoeverre is het college het met ons eens dat dit niet alleen gaat om de prijzen voor de functie wonen maar hiervoor ook gekeken moet worden naar niet-wonen functies?
***Antwoord 6***
*Het college leest deze vraag zo dat de prijzen voor niet-wonen functies moeten worden gerelateerd aan corporaties. In dat geval is het college van mening dat corporaties niet behoeven te worden geconsulteerd met betrekking tot functies die buiten haar primaire expertise liggen.*

**Vraag 7**
In het coalitieakkoord staat een grote ambitie om voldoende betaalbare studentenhuisvesting te realiseren. Hoe rijmt het college een forse verhoging van de grondprijzen hiermee?
***Antwoord 7***
*In de concept Grondprijzenbrief wordt uitgegaan van een stijging van EUR 5.000,-- naar EUR 6.000,-- voor onzelfstandige eenheden en van EUR 6.000,-- naar EUR 7.500,-- voor zelfstandige eenheden. De redenen die ten grondslag liggen aan deze stijging zijn onder andere:*
*a.) in de periode tussen 1 januari 2016 en 1 januari 2022 zijn de minimale grondprijzen voor studentenwoningen niet gestegen terwijl in diezelfde periode wel de grondprijzen voor (reguliere)*

*sociale huur zijn gestegen en daarnaast ook de huurprijzen voor studentenhuisvesting zijn gestegen, (b) diverse taxaties van in Utrecht te realiseren projecten met studentenhuisvesting geven aan dat het redelijk is om uit te gaan van een hogere grondprijs.*
*De grondprijzenbrief heeft betrekking op het kalenderjaar 2022 en kijkt dus inmiddels voor een groot deel terug. We willen ook vooruitkijken. Er is een groot tekort aan studentenhuisvesting. In het coalitieakkoord hebben we aangegeven dat we werk willen maken met het toevoegen van woonruimte voor studenten. De nadruk zal liggen op onzelfstandige studenteneenheden. Om huisvesting van studenten te stimuleren komen we in Q1 van 2023 met een Utrechts Actieplan studentenhuisvesting. Daar betrekken we ook het instrumentarium dat we vanuit het grondbeleid hebben bij. Het bevorderen van meer onzelfstandige studenteneenheden maakt ook deel uit van het nu in voorbereiding zijnde actualisatie van het Utrechtse grondbeleid, waar uw raad in 2023 een voorstel van ons voor ontvangt. Hierover gaan we ook in gesprek met partijen, waaronder SSH.*

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

# Schriftelijke vragen Grondprijzenbrief 2022

26 september 2022

## Vragen:

De grondprijzen die de gemeente hanteert bij de uitgave c.q. verkoop van gronden worden jaarlijks geactualiseerd aan de hand van de economische ontwikkelingen en ontwikkelingen op de vastgoedmarkt (zowel landelijk als regionaal) en biedt particulieren en bedrijven per functie inzicht in de door de gemeente gehanteerde (bandbreedte) grondprijzen.
Meestal loopt de publicatie van de grondprijzenbrief gelijktijdig met de uitgave van het Meerjarenperspectief Ruimte (MRP) in juni/juli. In de grondprijzenbrief van 2021 stond nadrukkelijk dat het streven dit jaar was de brief mee te laten lopen met de besluitvorming rond het MRP. Het MRP is dit jaar op 7 juli door de raad aangenomen.

1. Kan het college toelichten waarom het niet gelukt is de grondprijzenbrief gelijktijdig met het MRP of in elk geval vlak daarna aan te bieden? Wat is de stand van zaken en wanneer kunnen we de brief verwachten?

2. In het coalitieakkoord staan nieuwe ambities rondom betaalbaar wonen beschreven. Deelt het college dat deze ambities ook duidelijk terug moeten komen in de grondprijzenbrief? Hoe gaan we deze ambities terug zien?

3. Er is ook een nieuwe notitie grondbeleid in de maak. Deelt het college met ons dat dit en de grondprijzenbrief elkaar moeten versterken? Op welke wijze wordt daar vorm aan gegeven, zowel in het proces als qua inhoudelijke keuzes?

Wij ontvangen signalen dat de samenwerking met onder andere de corporaties niet zo soepel verloopt. SSH sprak daarnaast in een mail zorgen uit over de forse verhoging van de minimale grondprijzen voor respectievelijk zelfstandige en onzelfstandige studenten-eenheden.

4. Kan het college aangeven hoe de participatie van onder andere de woningcorporaties verloopt? In hoeverre zijn de corporaties vroegtijdig betrokken bij de afwegingen in de grondprijzenbrief?

5. Is het college het met ons eens dat corporaties, vanwege hun maatschappelijk inzet op betaalbaar wonen, een andere positie hebben dan marktpartijen en dat dit moet terugkomen in (het proces van) de grondprijzenbrief?

6. In hoeverre is het college het met ons eens dat dit niet alleen gaat om de prijzen voor de functie wonen maar hiervoor ook gekeken moet worden naar niet-wonen functies?

7. In het coalitieakkoord staat een grote ambitie om voldoende betaalbare studenten-huisvesting te realiseren. Hoe rijmt het college een forse verhoging van de grondprijzen hiermee?

## Gesteld door:

- Rick van der Zweth, PvdA

# COMMISSIE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING, GRONDZAKEN EN VASTGOED D.D. 9 februari 2023

## OVERZICHT INGEKOMEN RAADSBRIEVEN 17 december t/m 2 februari 2023

| Nr. | Ontvangstdatum | Beleidsveld | Onderwerp | Aandachtspunten |
|---|---|---|---|---|
| | | | | |
| 1 | 24-01-2023 | Ruimtelijke projecten: Groot Merwede | Raadsbrief Mede-oprichten Mobiliteitsbedrijf Merwede BV | |
| 2 | 20-01-2023 | Ruimtelijke Ordening | Raadsbrief Beantwoording toezeggingen Oudenoord 330-370 | |
| 3 | 12-01-2023 | Ruimtelijke Ordening | Beschikking rechtbank inzake Papier recycling Utrecht/Metaal recycling Utrecht | |
| 4 | 12-01-2023 | Ruimtelijke Ordening | Raadsbrief Aanvulling op reactie op SV2022 nummer 193 | |
| 5 | 23-12-2022 | Ruimtelijke Ordening | Raadsbrief Nadere toelichting en aanpassing raadsvoorstel vaststelling Chw bestemmingsplan Algemene regels Utrecht | |
| 6 | 22-12-2022 | Ruimtelijke Ordening | Raadsbrief IPvE-FO Thomas a Kempisplantsoen | |
| 7 | 20-01-2023 | Vastgoed | Raadsbrief Stand van Zaken Leegstandsbeheer Vastgoed gemeente Utrecht | |
| 8 | 12-01-2023 | Ruimtelijke projecten: Overvecht | Raadsbrief Ruimtelijke Opgave Overvecht | |

# COMMISSIE RUIMTELIJKE ONTWIKKELING, GRONDZAKEN EN VASTGOED D.D. 9 februari 2023

## OVERZICHT INGEKOMEN RAADSBRIEVEN 17 december t/m 2 februari 2023

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 9 | 31-01-2023 | Ruimtelijke Ordening | Raadsbrief Vaststelling Voorlopig Ontwerp herinrichting Amsterdamsestraatweg | |
| 10 | 24-01-2023 | Ruimtelijke projecten: Groot Merwede | Raadsbrief Lombokplein beantwoording vragen Cie ROG 12 januari 2023 | |
| 11 | 31-01-2023 | Ruimtelijke Projecten: Overvecht | Raadsbrief Update Masterplan Overvecht Centrum en ter inzage legging van de Notitie van Reikwijdte en Detailniveau (NRD) | |

Gemeente Utrecht

# Verslag openbare ochtendvergadering commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

**Datum** 8 december 2022
**Locatie** Raadzaal, stadhuis
**Verslag door** mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland)
**Vaststelling verslag**

## Aanwezigen

De voorzitter, mw. M. Al-Saqaff, de wethouder, dhr. E. Eerenberg, de leden, dhr. G-J. te Hoonte (VVD), mw. L. Snippe (PvdD), dhr. G. Dijkstra (EenUtrecht), dhr. P. Zwanenberg (GroenLinks), dhr. R. van der Zweth (PvdA), dhr. H. Stellinga (CDA), mw. L. Bode (Volt), dhr. H. Bakker (D66), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), mw. Y. Hessel (Utrecht Solidair), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), dhr. R. van den Enk (Student&Starter), lid. M. Minnaert (BIJ1), dhr. M. de Pagter (VVD), dhr. M. Usta (DENK), dhr. M. van Heuven (PvdD), mw. H. Assen (PvdA), dhr. D. Bosch (PVV), mw. B. Chirino (ChristenUnie), de commissiegriffier, dhr. F. de Kok.

## Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

## Verslag commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

## 1. Opening en mededelingen

**De voorzitter** opent de vergadering om 9.30 uur en heet iedereen van harte welkom.

## 2. Vaststellen van de agenda van 8 december 2022

**De voorzitter** constateert dat agendapunt Raadsvoorstel Technisch herstelverzoekbesluit onteigening Rijnvliet en A2 Hoge Weide Ouderijn aan de agenda is toegevoegd doordat dit pas vorige week is ontvangen. Zij vraagt of de commissie akkoord gaat met bespreking van dit agendapunt vandaag.

**De heer Te Hoonte** (VVD) geeft aan dat dit agendapunt voor de VVD een A-punt kan worden.

**De heer Stellinga** (CDA) geeft aan dat de CDA-fractie iets wil zeggen over dit agendapunt.

**De voorzitter** concludeert dat het agendapunt Raadsvoorstel Technisch herstelverzoekbesluit onteigening Rijnvliet en A2 Hoge Weide Ouderijn een B-punt wordt. Voorts geeft zij aan, dat uit communicatie in de appgroep is gebleken dat er geen behoefte is aan bespreking van het Raadsvoorstel Bestemmingsplan WiFi voor het Utrechts Science Park. De voorzitter concludeert

dat dit raadsvoorstel als A-punt wordt doorgeleid en dat de commissie ook instemt met bespreking van de andere punten op de agenda. Ten slotte stond voor de avond een informele commissievergadering gepland direct na afloop van de formele commissievergadering. Er wordt voorgesteld deze te verplaatsen naar een later moment. De voorzitter concludeert dat de leden akkoord zijn met verplaatsing naar een latere datum. Ter voorbereiding volgt nog een notitie.

# 3. Vaststellen van ingekomen agenderingen (Procedure)

**De voorzitter** loopt de lijst met agenderingen langs.

3.01. Raadsbrief Grondprijzen 2022

**De voorzitter** constateert dat wordt voorgesteld om hierover een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren op 20 december 2022 met een duur van 60 minuten.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) verzoekt de raadsinformatiebijeenkomst in januari te houden.

**De voorzitter** concludeert dat de raadsinformatiebijeenkomst op 31 januari wordt gepland.

3.02. Raadsbrief Actualisatie Erfpachtvoorwaarden vanwege einde Erfpachttijdvak

**De voorzitter** constateert dat wordt voorgesteld om een technische bijeenkomst te laten organiseren door het college op 24 januari 2023 met een duur van 60 minuten.

**De heer Bakker** (D66) vraagt of deze technische bijeenkomst in december kan worden gehouden.

**De voorzitter** concludeert dat de technische bijeenkomst op 20 december zal worden gehouden.

3.03. Toekomst Papier Recycling Utrecht

**De voorzitter** constateert dat het voorstel is, om dit onderwerp te agenderen voor de commissie ROG met een duur van 60 minuten.

**De heer Zwanenberg** (GroenLinks) geeft aan er volgende week een uitspraak wordt gedaan in een rechtszaak. Daarna zal de fractie met een aanvullende agendering komen.

**De heer Van den Enk** (Student&Starter) geeft aan dat Student&Starter graag mee agendeert.

**De heer Te Hoonte** (VVD) stelt voor 90 minuten bespreektijd te reserveren.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) zegt dat de fractie achter deze agendering staat. Bespreking dient echter pas na de uitspraak van de rechter plaats te vinden.

**De heer Stellinga** (CDA) geeft aan dat een bespreektijd van 60 minuten te kort is.

**De voorzitter** constateert dat de uitspraak wordt verwacht op 14 december en dat daarna het onderwerp geagendeerd kan worden.

**De heer Te Hoonte** (VVD) geeft aan graag in januari het gesprek voort te zetten.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) wijst erop dat het gesprek anders zal lopen als de uitspraak er is.

**De voorzitter** concludeert dat de agenda zal worden aangepast aan of de uitspraak al is geweest of nog niet.

3.04. Raadsbrief Tussenstand ontwikkeling Jan van Galenstraat/ Huizingalaan

**De voorzitter** constateert dat het voorstel is, dat deze raadsbrief geagendeerd wordt voor de commissie met een duur van 75 minuten.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) geeft aan dat de fracties van de PvdA, PvdD, GroenLinks, CDA, D66, Volt, EenUtrecht en Student&Starter deze raadsbrief agenderen. Deze fracties verzoeken het plan voor het debat niet ter inzage te leggen.

**Wethouder Eerenberg** zegt toe de ter inzage legging te vertragen om het debat te faciliteren.

**De voorzitter** concludeert dat de commissie eerst het debat mag voeren.

3.05. Vervolg werksessie Utrechts Plan Proces (UPP)
**De voorzitter** constateert dat vanuit de voorbereidingsgroep wordt voorgesteld om op 31 januari een raadsinformatiebijeenkomst van 90 minuten te organiseren waarbij marktpartijen verenigt in de RDNU, worden gehoord.

**De heer Zwanenberg** (GroenLinks) merkt op dat niet alleen gesproken dient te worden met marktpartijen. Het is belangrijk om ook met bijvoorbeeld huurders en corporaties te spreken.

**De voorzitter** constateert dat EenUtrecht het hiermee eens is.

**De heer Te Hoonte** (VVD) stelt voor het gesprek met huurders op een ander moment te doen.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) vraagt of de bijeenkomst openbaar of informeel is.

**De heer Te Hoonte** (VVD) vindt dat hierover overlegd dient te worden met corporaties en met DNU. Er is in ieder geval behoefte aan openheid.

**De voorzitter** concludeert dat hier later op terug wordt gekomen.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt of er nu een of twee bijeenkomsten komen. Hij is er zelf een voorstander van om een en ander bij elkaar te houden.

**De voorzitter** geeft aan dat de commissie kan aangeven wat zij wil.

**De heer Bakker** (D66) stelt voor een avond te organiseren met marktpartijen waaronder woningcorporaties en een avond met bewoners huurders, kopers et cetera.

**De voorzitter** concludeert dat een meerderheid in de commissie voor de optie van twee aparte bijeenkomsten is. Voor de bijeenkomst voor huurders volgt nog een voorstel.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) stelt voor breed uit te nodigen. Utrechters die zich betrokken voelen dienen ook te worden uitgenodigd.

**De voorzitter** constateert dat deze oproep wordt ondersteund door de commissie. Een ander voorstel is, dat op 21 februari een werksessie van 90 minuten wordt gehouden waarbij aan de hand van enkele scenario's een open gesprek plaatsvindt over een aanpassing van het UPP. Zij concludeert dat de commissie hier akkoord mee is.

3.06. Raadsvoorstel Vaststelling crisis- en herstelwet bestemmingsplan Algemene regels Utrecht
**De voorzitter** constateert dat het voorstel is, om dit raadsvoorstel te agenderen voor de commissie ROG van 12 januari 2023 met een duur van 90 minuten. Daarnaast wordt voorgesteld om de woordvoerders voor economische zaken van de commissie VOWE uit te nodigen in verband met de voorgestelde bepalingen voor flits bezorgbedrijven.

**Mevrouw Snippe** (PvdD) geeft aan dat de PvdD-fractie graag ziet dat ook wethouder Voortman aanwezig is. Daarnaast stelt zij een bespreektijd van 180 minuten voor.

**De heer Stellinga** (CDA) vindt 180 minuten veel en 90 minuten weinig. Hij stelt 120 minuten bespreektijd voor.

**De heer Te Hoonte** (VVD) vindt 150 minuten voldoende.

**Mevrouw Hessel** (Utrecht Solidair) denkt dat 180 minuten bespreektijd nodig is.

**De heer Bakker** (D66) denkt dat 120 tot 150 minuten bespreektijd voldoende is. Verder vraagt hij wat specifiek aan wethouder Voortman gevraagd gaat worden.

**Mevrouw Snippe** (PvdD) geeft aan dat de PvdD het wil hebben over voorwaarden voor een kapvergunning, de herplantplicht en het herplanten met struiken in plaats van bomen.

**De voorzitter** concludeert na stemming dat een bespreektijd van 120 minuten wordt uitgetrokken.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) merkt op dat ook horeca is aangehaald. Hij vraagt zich af of wethouder Schilderman dan ook niet uitgenodigd moet worden.

**De heer Te Hoonte** (VVD) denkt dat de fracties er niet aan ontkomen om met meer woordvoerders te komen.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt zich af of het niet meer een technische oefening is. Worden niet eerdere debatten en besluiten verwerkt in een thematisch bestemmingsplan? Over zaken die beleidsmatig extra worden toegevoegd dient een debat te worden gevoerd.

**Wethouder Eerenberg** geeft aan dat een onderbouwing gestuurd kan worden. Het grootste deel betreft de verwerking van zaken die eerder zijn besloten.

**De voorzitter** concludeert dat de wethouder met een onderbouwing op papier komt. Verder wordt dit agendapunt geagendeerd voor 120 minuten en zal wethouder Voortman worden uitgenodigd.

**De heer Te Hoonte** (VVD) had begrepen dat de discussie over flitsbezorging niet was afgerond en dat dit zou leiden tot een voorstel dat nu is verwoord. Het betreft dus een eerste bespreking van het voorstel van het college. Hij neemt aan dat de betreffende wethouder aanwezig wil zijn bij de afronding van de discussie hieromtrent.

**De voorzitter** inventariseert of de commissie wethouder Schilderman wil uitnodigen.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) geeft aan dat in de onderbouwing van de wethouder zal staan of er nog een kop komt op het flitsbezorgbeleid. Als dat zo is, dan zal wethouder Schilderman zeker aanwezig willen zijn.

**De voorzitter** concludeert dat wethouder Voortman en wethouder Schilderman worden uitgenodigd voor de bespreking.

3.07. Raadsbrief Herontwikkeling zorgcomplex Faros en start voorhangprocedure sloopnieuwbouw

**De voorzitter** constateert dat het voorstel is, om de ingediende wensen en bedenkingen en de daarmee samenhangende raadsbrief te agenderen voor de commissie van ROG van 12 januari 2023 met een duur van 30 minuten en om het college voorafgaand aan de commissievergadering te verzoeken in een raadsbrief alvast een reactie te geven op ingediende wensen en bedenkingen. Zij concludeert dat de commissie akkoord is met dit voorstel.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) dacht dat de raadsbrief niet geagendeerd zou worden voor de commissie vanwege de voorhangprocedure.

**Commissiegriffier De Kok** legt uit dat als wensen en bedenkingen zijn ingediend, dat die terugkomen in de eerstvolgende commissievergadering zodat de leden kunnen horen hoe het college omgaat met deze ingediende wensen en bedenkingen.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) zegt dat D66 en de PvdA wensen en bedenkingen hebben ingediend. Als de reactie hierop afdoende is, dan hoeft de raadsbrief niet op de commissieagenda te komen. Als de reactie afdoende is, kan het dan een A-punt worden.

**Commissiegriffier De Kok** stelt voor het college te verzoeken om minimaal een week voor het verzenden van de agenda, de reactie toe te zenden. Via de app kan dan bepaald worden of de raadsbrief geagendeerd moet worden of niet.

**De voorzitter** concludeert dat de commissie akkoord gaat met het voorstel van de commissiegriffier.

3.08. Technische bijeenkomst op initiatief van het college over Nota Kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen

**De voorzitter** constateert dat het voorstel is, deze technische bijeenkomst te organiseren op 7 maart 2023 met een duur van 60 minuten onder voorwaarde dat deze bijeenkomst van meerwaarde is ten opzichte van de te zijner tijd toe te zenden informatie uit het raadsvoorstel. Als de avond van 7 maart vol zit met raadsinformatiebijeenkomsten, dan zal een nieuw moment worden gezocht.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) geeft aan deze technische bijeenkomst van meerwaarde te vinden. Hij vindt het ook van belang dat de bijeenkomst op 7 maart plaatsvindt.

**De voorzitter** meldt dat raadsinformatiebijeenkomsten voorrang hebben op technische bijeenkomsten.

**De heer Bakker** (D66) wil niet dat de bijeenkomst telkens wordt doorgeschoven. Hij pleit voor het houden van de bijeenkomst op 7 maart.

**De voorzitter** concludeert dat de commissie deze technische bijeenkomst, met een duur van 60 minuten, voorrang geeft op een mogelijke raadsinformatiebijeenkomst op 7 maart.

3.09. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Lombokplein, Lombok

**De voorzitter** constateert dat het voorstel is, om dit raadsvoorstel te agenderen voor de commissievergadering van 12 januari 2023 met een duur van 90 minuten.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) merkt op dat de GroenLinks-fractie voorstelt om voorafgaand hieraan een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren.

**De voorzitter** constateert dat er ook een sessie is geweest met de provincie.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) geeft aan dat toen is gesproken over de oversteek maar dat het niet de bedoeling is om het hier opnieuw over te hebben. Voor de raadsinformatiebijeenkomst worden mensen uitgenodigd die een zienswijze hebben ingediend.

**De heer Te Hoonte** (VVD) geeft aan behoefte te hebben aan een technische uitleg. Dit kan in een technische briefing. Hij vraagt zich af of een raadsinformatiebijeenkomst iets nieuws gaat overleveren.

**De heer Bakker** (D66) merkt op dat de bijeenkomst in tweeën gesplitst kan worden in een deel met bewoners en deel met een technische uitleg. Verder staat er nog steeds een vraag uit om informatie vanuit de provincie. Kan er voor de commissiebehandeling een update hieromtrent komen?

**De heer Dekkers** (GroenLinks) sluit aan bij het voorstel van de heer Bakker om de bijeenkomst in tweeën te splitsen.

**De heer Te Hoonte** (VVD) sluit ook aan bij het voorstel van de heer Bakker.

**Wethouder Eerenberg** geeft aan dat de Provincie gevraagd zal worden om voor 20 december met informatie te komen.

**De voorzitter** concludeert dat op 20 december een raadsinformatiebijeenkomst wordt gehouden met eerst een half uur spreken met inwoners en daarna een half uur een technisch onderdeel. Het raadsvoorstel zal op 12 januari 2023 geagendeerd worden voor de commissie met een duur van 90 minuten.

3.10. Extra dagdeel reserveren voor de commissie ROG in januari

**De voorzitter** constateert dat het voorstel is, om een extra dagdeel te reserveren in de avond van donderdag 19 januari mits de commissie OWE dan geen drie dagdelen nodig heeft. Een andere optie is, dinsdagavond 10 januari.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat de afspraak is, dat de commissie niet op dinsdagen vergadert. Daarnaast wijst hij erop dat mensen soms niet op tijd aangeven dat een agendapunt een A-punt kan worden. Er zou dan iets anders geagendeerd kunnen worden.

**De voorzitter** constateert dat het geen formele afspraak is, dat op dinsdagen niet vergaderd wordt. Na inventarisatie concludeert zij dat er een extra dagdeel komt.

**De heer Te Hoonte** (VVD) geeft aan dat de fracties van Volt en de VVD tegen een extra dagdeel hebben gestemd.

**De voorzitter** concludeert dat een extra dagdeel wordt gepland op donderdagavond 19 januari mits de commissie OWE niet vergadert op dat moment. De commissie zal nog horen of dit lukt.

3.11. Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven en brief van de rekenkamer

Woningbouwontwikkeling Rijnenburg

**De heer Te Hoonte** (VVD) zegt dat er brieven zijn gekomen over de woningbouwontwikkeling in Rijnenburg. Het is goed om deze vroegtijdig te bespreken. Daarnaast zou het goed zijn om een technische briefing te houden over de mobiliteitsstudies.

**De voorzitter** constateert dat de fracties van de VVD, D66, Volt, CDA, EenUtrecht en Student&Starter, GroenLinks, Utrecht Solidair, ChristenUnie mee willen agenderen. Zij concludeert dat dit onderwerp geagendeerd wordt voor de commissievergadering in februari 2023 met een bespreektijd van 90 minuten en dat de heer Te Hoonte de technische briefing zal voorbereiden en organiseren met de ambtenaren.

Excursie en raadsinformatiebijeenkomst stedenbouwkundige visie

**De heer Bakker** (D66) pleit voor het houden van een excursie en een raadsinformatiebijeenkomst over de stedenbouwkundige visie. Verder pleit hij er ook voor om de excursie Tijdelijk wonen te gaan doen.

**De heer De Pagter** (VVD) zegt dat de VVD-fractie de indruk had, dat het college had toegezegd de excursie te gaan organiseren. Hier was de fractie op aan het wachten.

**Wethouder Eerenberg** geeft aan dat het hem een coproductie lijkt omdat dit handiger is om het goede moment te vinden.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) zegt het eens te zijn met de wethouder.

**De heer Bakker** (D66) geeft aan dat mevrouw Oudejans van Student&Starter en hijzelf willen meedenken over het programma. Daarnaast zou een mooi moment voor de excursie februari kunnen zijn en zou een raadsinformatiebijeenkomst met een duur van 90 minuten in maart gepland kunnen worden.

**De heer De Pagter** (VVD) vindt het logisch om een datum af te stemmen. Verder vindt de VVD dat de organisatie grotendeels bij het college ligt.

**De voorzitter** concludeert dat het college met een voorstel voor een datum komt en dat mevrouw Oudejans en de heer Bakker met het college in gesprek gaan over het programma en hiermee naar de commissie komen.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) geeft aan ook te willen meedenken met het programma.

**De voorzitter** concludeert dat de heer Dijkstra ook meedenkt met het programma en dat de commissie akkoord is met een raadsinformatiebijeenkomst van 90 minuten in maart.

Veilinghaven 10 Dichterswijk
**De heer Bakker** (D66) stelt voor hierover een raadsinformatiebijeenkomst te organiseren met een duur van 60 minuten.

**De voorzitter** concludeert dat op 20 december de raadsinformatiebijeenkomst wordt gehouden.

Excursie Tijdelijk wonen
**De heer Bakker** (D66) vraagt of hiervoor een datum geprikt kan worden.

**De voorzitter** constateert dat deze excursie hoort bij de commissie EDVW en dat vanuit die commissie actie ondernomen dient te worden.

Uitvoeringsagenda
**De voorzitter** constateert dat de vraag is, of er voldoende informatie aanwezig is om de kaderstellende en controlerende taak uit te voeren. Als de uitvoeringsagenda wordt geagendeerd, dan dienen alle betrokken wethouders aanwezig te zijn.

**Mevrouw Bode** (Volt) merkt op de uitvoeringsagenda graag te agenderen voor een debat.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) stelt voor de uitvoeringsagenda op een andere manier terug te laten komen bijvoorbeeld via de commissie VWF of een bestuurlijke zakenachtige portefeuille.

**Mevrouw Bode** (Volt) vindt dat een goed voorstel maar vraagt toelichting op hoe een en ander dan procedureel loopt.

**De voorzitter** constateert dat elke commissie over haar eigen agenda gaat. Zij stelt voor de uitvoeringsagenda niet te agenderen voor een commissie ROG maar door te geleiden naar de commissie VWF.

**De voorzitter** schorst de vergadering voor vijf minuten.

# 4. Verslagen
Ter vaststelling:
Conceptverslag commissie Ruimtelijke Ontwikkeling, Grondzaken en vastgoed van 3 november 2022

**De heer Stellinga** (CDA) meldt dat op pagina 6 staat, dat ‘de heer Stellinga (CDA) vraagt of de PvdA het ermee eens is dat in grote bestemmingsplannen de bestemming sekswerk moet worden opgenomen, of dat die partij vindt dat bij initiatieven afgeweken kan worden van het bestemmingsplan’. Hieruit zou de indruk kunnen ontstaan dat het CDA dit zelf vindt maar dit heeft hij niet zo bedoeld te zeggen. Kan in de livestream worden nagegaan wat daadwerkelijk is gezegd?

**De voorzitter** verzoekt een volgende keer tekstuele opmerkingen van tevoren door te geven. Er zal worden nagegaan wat daadwerkelijk is gezegd. De voorzitter concludeert dat het verslag, met uitzondering van de genoemde opmerking, is vastgesteld.

# 6. Toezeggingen/moties
**De voorzitter** concludeert dat er geen vragen of opmerkingen zijn.

# 7. Ingekomen stukken
**De voorzitter** concludeert dat er geen ingekomen stukken zijn.

# 8. Raadsbrief Onderzoek en vervolg ontwikkeling parkeerterrein Rachmaninoffplantsoen
**De voorzitter** constateert dat dit een doorgeschoven agendapunt betreft van 3 november. Op 21 oktober zond het college een toegezegd rapport over de gang van zaken bij de grondtransactie en

mogelijke woningbouwontwikkelingen bij het Rachmaninoffplantsoen naar de commissie. Vooruitlopend hierop hebben de fracties van de PvdA, Utrecht Solidair, PvdD, VVD, GroenLinks, D66, CDA, Student&Starter, ChristenUnie, DENK, BIJ1, EenUtrecht, Stadsbelang Utrecht en PVV het onderwerp geagendeerd.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) gaat in op de gronddeal en de ontwikkelingen bij het Rachmaninoffplantsoen. De deal was niet transparant. De grond is doorverkocht en de marktpartijen hebben hierdoor flinke winsten opgestreken. Vervolgens werd achteraf nog een memo gevonden en dat maakte de zaak nog gevoeliger. Wethouder Diepeveen heeft destijds de ontwikkelingen stilgelegd toen de memo naar boven kwam. Dat was een goede zaak en het is ook fijn dat er een extern onderzoek is gedaan. Het onderzoek toont aan dat de memo niet bewust is achtergehouden. De PvdA gelooft dit ook maar vraagt zich wel af hoe het kan dat de memo niet naar boven is gekomen toen de raad daarom vroeg. Bij het WOB-verzoek bleek de memo er toch te zijn en dit is niet goed voor het debat en het vertrouwen. Het onderzoek toont ook aan dat er geen afspraken zijn gemaakt over woningbouw. De memo laat echter zien dat wethouder Jansen in juli 2017 is gevraagd naar woningbouwplannen. De marktpartijen gaven toen aan woningbouwplannen te hebben. Graag een reflectie van de wethouder. De aanbevelingen van KPMG zijn belangrijk om te volgen en het college geeft aan dit te gaan doen. Daarnaast vindt de PvdA Motie 10/2022 belangrijk die aangeeft dat bij grondverkoop de toekomstige waarde van grond moet worden meegenomen. Afsluitend geeft de PvdA aan, dat het vervolg van belang is. De opgestelde visie met bewoners dient gevolgd te worden. Dit betekent dat er kansen liggen in Welgelegen.

**De heer Bakker** (D66) vraagt op grond waarvan de PvdA de afweging maakt, dat woningbouw hier niet mag.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) zegt dat de PvdA vindt, dat serieus gevolg gegeven moet worden aan het herstel van vertrouwen van bewoners. Daarnaast heeft wethouder Jansen gezegd, dat een en ander niet heel kansrijk leek. Er zijn overigens twee plekken die wel heel kansrijk zijn. Hier zouden, met steun van de buurt, woningen gerealiseerd kunnen worden.

**De heer Stellinga** (CDA) vindt het feit dat het college het vertrouwen in de buurt heeft beschaamd, geen planologisch argument om al of niet tot woningbouw te besluiten.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) beaamt dat het geen planologisch argument is maar een ander soort argument. Daarnaast vindt hij dat Samen stad maken betekent dat hetgeen bewoners vinden meegenomen en afgewogen dient te worden. Verder is nog maar twee jaar geleden flink geparticipeerd over het vergroenen van het gebied. Als er woningbouw zou komen, zou hier over heen gewalst worden.

**Mevrouw Hessel** (Utrecht Solidair) merkt op, dat een parkeerterrein dat verkocht is door de gemeente, de volgende dag is doorverkocht met 1 miljoen euro winst. Later bleek dat er plannen waren voor de bouw van een torenflat. Deze zaak zorgde voor veel verontwaardiging en heeft geleid tot een aangifte tegen de wethouder wegens corruptie. Voor Utrecht Solidair heeft het KPMG-rapport geen bewijs geleverd om aan te nemen dat er niet met voorkennis is gehandeld. Uit het rapport blijkt dat de mogelijke bouw van een torenflat al besproken was voor deze deal. KPMG stelt dat er geen toezeggingen zijn gedaan. De verklaring van de bedrijven met betrekking tot de doorverkoop van het parkeerterrein luidt dat er 1 miljoen euro extra is betaald als een soort onderpand maar de bedrijven weigeren hier enig bewijs van te leveren. Verder vindt Utrecht Solidair de conclusie dat de memo niet bewust is achtergehouden voorbarig. Deze conclusie is minder geloofwaardig omdat een journalist een WOB-verzoek heeft moeten indienen en een half jaar heeft moeten wachten. Daarbij werd het WOB-verzoek pas gehonoreerd net na de verkiezingen. De reactie van het college op het rapport stemt Utrecht Solidair treurig. Ruim twee jaar hebben bewoners en de gemeente gepraat over de inrichting van het parkeerterrein en het Hommelbos. De wethouders verklaren dat gedurende deze twee jaar met bouwondernemers over een torenflat is onderhandeld. Dit soort gedrag ‘draait participatie de nek om’. Om het vertrouwen van bewoners en de integriteit van het gemeentelijk handelen te herstellen vindt Utrecht Solidair, dat het plan van de torenflat op het parkeerterrein direct van tafel moet. Daarnaast dient er een justitieel onderzoek te komen zodat de betrokkenen onder ede worden gehoord en de koopaktes van het parkeerterrein worden getoond.

**De heer Bakker** (D66) merkt op dat er een grote wooncrisis is. Waarom trekt Utrecht Solidair op basis van het rapport de conclusie dat er geen woningbouw kan plaatsvinden?

**Mevrouw Hessel** (Utrecht Solidair) antwoordt dat blijkbaar niets meer ter discussie mag staan. Daarnaast mag een gemeente nooit integriteitskwesties of corruptie toelaten.

**De heer Bakker** (D66) vindt dat Utrecht Solidair grote woorden gebruikt die niet stroken met de conclusies van een gerenommeerd bureau als KPMG. Daarnaast deelt D66 de conclusie niet dat er geen woningen zouden kunnen komen.

**Mevrouw Snippe** (PvdD) merkt op dat het KPMG-rapport stelt, dat niet is aangetoond dat verwachtingen zijn gewekt of toezeggingen zijn gedaan met betrekking tot de ontwikkelmogelijkheden op het parkeerterrein. Dan nog blijft relevant dat de gemeente van de plannen had kunnen weten en op zijn minst had moeten weten. Uit de concept memo blijkt immers dat Egeria de plannen aan de toenmalige wethouder heeft medegedeeld in 2017. De plannen zouden vervolgens niet bekend zijn ten tijde van de verkoop in 2018. Hoe kan het dat de gemeente deze informatie niet had ten tijde van de verkoop en dat de cruciale concept memo pas weer boven water kwam bij een WOB-verzoek en niet bij de beantwoording van schriftelijke vragen en bij de commissie- en raadsbehandeling? Hoe kan een memo met zulke specifieke informatie collectief worden vergeten en hoe geloofwaardig vindt de wethouder dit verhaal? De PvdD vraagt waarom er niet is doorgevraagd naar aanleiding van het door Egeria in een email beschreven exclusieve recht om te mogen studeren op de tweede fase. Graag reactie van de wethouder. Op bewoners en de commissieleden wordt een beroep gedaan om te vertrouwen dat alles met goede intenties is gebeurd en dat het een ongelukkige samenloop van omstandigheden betreft. De PvdD vindt een en ander behoorlijk dubieus en is benieuwd hoe de andere partijen hiernaar kijken. De PvdD wilde eerder geen woningbouw op het Rachmaninoffplantsoen en dit is nog steeds zo. In plaats van de bouw van de woontoren, dient er meegegaan te worden met plannen van bewoners. Graag een toezegging.

**De heer De Pagter** (VVD) geeft aan zijn collega de heer Te Hoonte te vervangen. Uit de memo bleek dat de toenmalig wethouder Jansen wel degelijk over woningbouw had gesproken. De fractie sluit aan bij vragen die hierover zijn gesteld. Het is goed dat het college extern onderzoek heeft laten doen en de aanbevelingen overneemt. De archivering moet beter en de contacten moeten beter worden geregistreerd. De VVD is benieuwd hoe het college dit ziet in relatie tot het nog te ontwikkelen lobbyregister. Verder staat in het onderzoek iets over marktpartijen. Hoe definieert het college ‘marktpartijen’?

**De heer Van der Zweth** (PvdA) vraagt of de VVD hier nog woningbouw wil of niet.

**De heer De Pagter** (VVD) vindt dat dit debat over de vertrouwensvragen gaat. Zaken dienen los van elkaar bezien te worden en de VVD zegt niet op voorhand dat woningbouw niet mogelijk is.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt of het vertrouwen terug is bij de VVD door het KPMG-rapport of dat het juist meer vragen oproept.

**De heer De Pagter** (VVD) denkt dat het goed is dat er onderzoek is gedaan. Nu is het moment om daar een punt achter te zetten.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt of de VVD vindt, dat het college verwijtbaar heeft gehandeld.

**De heer De Pagter** (VVD) denkt dat alles boven tafel is, wat boven tafel kon komen.

**De heer Zwanenberg** (GroenLinks) zegt dat de GroenLinks-fractie blij is dat het onderzoek er ligt. Op pagina 36 staat een fout. Hier staat dat het intentiedocument door de raad is vastgesteld. Dit is door het college vastgesteld. GroenLinks vindt het goed te lezen dat de gemeente volgens KPMG ter goede trouw heeft gehandeld met de verkoop van het parkeerterrein, al zitten er veel mitsen en maren aan het verhaal. De memo die boven tafel is gekomen, is niet goed voor het vertrouwen van bewoners en de gemeenteraad. Het is belangrijk dat lessen worden getrokken. Zo dient het

contact met ontwikkelaars geprofessionaliseerd te worden en dienen alle aanbevelingen te worden overgenomen. Het blijft curieus dat de gemeente ondanks enorme twijfels het intentiedocument heeft opgesteld voor het plan van de ontwikkelaar. GroenLinks vindt dat het haalbaarheidsonderzoek gestaakt moet worden en dat de focus gelegd moet worden op het visievergelijkingstraject met bewoners. De bewoners zijn aan zet en het vertrouwen dient te worden hersteld. Samen met bewoners dient er een integraal voorstel voor Welgelegen te worden opgesteld.

**De heer Bakker** (D66) zegt dat D66 het goed vindt, dat het onderzoek is gedaan. Veel gedoe had voorkomen kunnen worden als gekozen was voor een goede projectadministratie, duidelijke communicatie en een normenkader. De stappen die gezet gaan worden juicht D66 toe. Komt erop een gegeven moment een terugblik om te bezien of zaken beter worden gedaan? Vervolgens gaat hij in de vraag hoe verder moet worden gegaan. Het is goed om ook naar andere plekken in het gebied te kijken. Het categorisch uitsluiten van woningbouw vindt D66 geen goed idee gezien de woningcrisis.

**Mevrouw Bode** (Volt) vraagt hoe D66 kijkt naar het herstel van vertrouwen bij bewoners als er toch gebouwd gaat worden.

**De heer Bakker** (D66) antwoordt dat het onderzoek hierin een eerste stap is. Vervolgens dient weer met elkaar in gesprek gegaan te worden.

**Mevrouw Bode** (Volt) constateert dat in het gesprek met bewoners steeds is aangegeven dat het gebied verder vergroend zou worden. Er is niet aangegeven dat er gebouwd zou worden. Hier is ook al sprake van een vertrouwensbreuk.

**De heer Bakker** (D66) vindt dat het proces weer opgestart moet worden.

**De heer Stellinga** (CDA) zegt dat het CDA zich aansluit bij vragen over de voorgeschiedenis van de PvdA en de PvdD. Het CDA heeft kennis genomen van het onderzoeksrapport van KPMG en van de duiding die het college daaraan geeft in de raadsbrief van 21 oktober jl. Het CDA constateert dat KPMG concludeert, dat uit de beschikbare documentatie geen vanuit de gemeente mogelijk gewekte verwachtingen of toezeggingen blijken richting marktpartijen. Dit is in principe goed nieuws maar KPMG geeft wel aan zich in dit onderzoek te baseren op relevante beschikbare informatie. Het CDA vraagt zich af hoe de informatievoorziening vanuit het college en de gemeente richting KPMG heeft plaatsgevonden en hoe ervoor is gezorgd dat deze volledig is geweest. Kan de wethouder toezeggen dat volledigheid in de informatievoorziening nu wel gegarandeerd is? Graag reactie. Het CDA kan de conclusie van KPMG onderschrijven, dat slechts de email van Egeria onvoldoende is om een toezegging aannemelijk te achten. Het CDA concludeert wel, dat woningbouwplannen al veel langer bestonden en bekend waren. Hier is door andere fracties een reflectie op gevraagd en hier sluit de CDA-fractie zich bij aan. Met betrekking tot de tweede onderzoeksvraag concludeert KPMG, dat uit het onderzoek niet naar voren komt dat de concept memo van 9 april 2021 bewust niet is opgenomen in de informatievoorziening aan de raad. Het is wel onbewust gebeurd en het CDA vraagt zich af hoe dit heeft kunnen gebeuren. Graag een reflectie van de wethouder. Ten slotte graag de toezegging van de wethouder dat voor het vervolg met een open vizier richting de buurt wordt gegaan. Wat het CDA betreft, gaat het college de visievergelijking met de buurt aan zonder een vooraf ingenomen standpunt over de wenselijkheid van extra bebouwing aan de zuidkant van het Rachmaninoffplantsoen. Eerst dient indringend naar de mensen geluisterd te worden alvorens besloten wordt om al dan niet het haalbaarheidsonderzoek voort te zetten. Hierbij dienen dan ook alternatieven als de Ravellaan aan de orde komen. Graag reactie.

**De heer Van den Enk** (Student&Starter) zegt dat de fractie niet gelooft dat de gemeente moedwillig de nota heeft achtergehouden. Het is belangrijk om te blijven werken aan het vertrouwen in de politiek. Welke lessen neemt de wethouder mee? Ondanks de fouten die zijn gemaakt, is het niet gerechtvaardigd om zomaar de woningbouwplannen te schrappen. Kan de wethouder toezeggen naast de belangen van huidige bewoners ook de belangen van toekomstige bewoners voldoende mee te nemen in de beslissing tot realisatie van de woontoren?

**Mevrouw Snippe** (PvdD) vraagt wat Student&Starter ervan vindt, dat niet is aangeslagen op de email waarin het exclusieve recht staat omschreven.

**De heer Van den Enk** (Student&Starter) vindt dat vooral van zaken geleerd moet worden voor de toekomst.

**De heer Usta** (DENK) zegt dat DENK vindt, dat de gang van zaken wantrouwen opwekt. DENK vraagt de wethouder hoe een en ander heeft kunnen verlopen zoals het is verlopen. Er dient van geleerd te worden en herstel van het wantrouwen is noodzakelijk.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) heeft drie vragen voor het college. Allereerst vraagt hij hoe het kan dat het college instemt met de verkoop van de parkeerplaats in oktober 2018 terwijl in mei 2019 wordt ingegaan op het verzoek van een projectontwikkelaar om te spreken over een woontoren.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) begrijpt het punt van de heer Dijkstra niet.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) legt uit dat beide zaken zo dichtbij elkaar liggen. Hij vraagt om uitleg. Hij wijst erop dat de aktes weliswaar zijn opgemaakt op 2 en 3 oktober maar dat deze gepasseerd zijn in februari 2019 en dat de doorverkoop heeft plaatsgevonden in juli 2019 exact rondom de tijd van de gesprekken. Deze volgorde is verbazingwekkend.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) merkt op dat dit tijdslijn is die het college heeft verstrekt.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) gaat in op zijn tweede vraag. Hoe verklaart het college dat de doorverkoop plaatsvond twee maanden na het gesprek over de woontoren? Ten derde vraagt hij hoeveel het onderzoek heeft gekost.

**De voorzitter** schorst de vergadering voor vijftien minuten.

**Wethouder Eerenberg** merkt allereerst op dat zaken op allerlei vlakken heel slecht zijn gegaan. Vervolgens gaat hij in op de vraag hoe het kan dat via een WOB-verzoek de memo wel boven water kwam. Dit heeft te maken met de werkwijze. Als een raadslid een vraag stelt, dan gaan mensen die actief zijn op het dossier aan de slag om een antwoord te vinden. Bij een WOB-verzoek gaan andere collega's aan de slag. Zij gooien een soort 'sleepnet' uit om informatie boven water te krijgen. Het kan zijn dat er dan zaken boven water komen die de betreffende dossierhouder niet boven water kreeg.

**De heer Stellinga** (CDA) merkt op dat het niet kan, dat het college raadsvragen beantwoordt zonder volledig geïnformeerd te zijn. Hij constateert dat dit in feite is wat de wethouder zegt.

**Wethouder Eerenberg** geeft aan dat hij uitlegt hoe een en ander is gegaan. De wethouder vindt dat zaken verbeterd moeten worden. De dossiervorming moet op orde zijn en dat is nu niet het geval.

**De heer Stellinga** (CDA) vraagt of de wethouder kan toezeggen dat het 'sleepnet' voortaan ook bij raadsvragen wordt toegepast.

**Wethouder Eerenberg** vindt dat ervoor gezorgd moet worden dat de dossiervorming op orde is. Het zou niet nodig moeten zijn dat de gemeente via een 'sleepnet' aan haar eigen informatie moet komen. Verder geeft de wethouder aan, dat ook met het cultuuraspect aan de slag zal worden gegaan. KPMG kan dan over een jaar kijken of het is gelukt om de aanbevelingen te realiseren. Ten slotte geeft de wethouder aan, dat alle betrokken ambtenaren een zeer ongemakkelijk gevoel hebben overgehouden aan de gang van zaken.

**Mevrouw Hessel** (Utrecht Solidair) constateert dat het gaat om wettelijke uitvoering die tekortschiet.

**Wethouder Eerenberg** herhaalt dat hij heeft aangegeven dat zaken heel slecht zijn gegaan en dat dit niet kan.

**Mevrouw Hessel** (Utrecht Solidair) merkt op dat als een burger een fout maakt in een juridische kwestie, die fout allerlei gevolgen heeft.

**Wethouder Eerenberg** herhaalt dat hij vindt dat een aantal dingen heel slecht zijn gegaan. Een vergelijking met een andere casus wordt snel appels met peren vergelijken. Vervolgens gaat de wethouder in op de vraag of het een verrassing was dat de ontwikkelaar woningen wilde bouwen en of het college dit niet had moeten weten. Op beide vragen is het antwoord ‘ja’ en dat is ook te zien in het KPMG-rapport. Dan de vraag wat er is gebeurd in 2018 en 2019. KPMG heeft met de tijdlijn hier veel over gezegd en de wethouder verwijst ook naar de brief van 21 april, de schriftelijke vragen 177/2021 en 192/2021. De gesprekken die zijn gevoerd in 2018 gingen over het parkeerterrein en daarbij werd in de toekomst ook gekeken naar een parkeerterrein. In rapport staat dat de eerste gesprekken met Egeria onder andere gingen over het mogelijk toevoegen van woningen. De ambtelijke reactie hierop was toen ‘nee’ omdat het een parkeerterrein moest blijven. Later is er een bestuurlijk gesprek geweest met Egeria en toen is gezegd dat onderzocht zou worden of er woningbouw kon komen. EenUtrecht vroeg hoe het zat met het bestuurlijke gesprek dat heeft plaatsgevonden. De wethouder denkt dat EenUtrecht doelt op het gesprek van 2 april 2021. Wethouder Diepeveen sprak toen met Egeria en dit gesprek vond plaats na de gesprekken die ambtelijk zijn gevoerd. In 2021 is door het college, na forse aanpassing van de plannen van Egeria, gezegd dat een en ander onderzocht kon worden. Vervolgens gaat de wethouder in op de vraag hoeveel het onderzoek van KPMG heeft gekost. Het heeft ongeveer 100.000 euro gekost.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) merkt op dat de wethouder over jaar KPMG opnieuw wil laten kijken naar hoe de zaken gaan. Krijgt de commissie daar dan een update van?

**Wethouder Eerenberg** antwoordt bevestigend. Over een jaar na dit onderzoek zal een vervolgonderzoek worden gedaan.

**De voorzitter** concludeert dat dit onderzoek dan in het vierde kwartaal van 2023 plaatsvindt.

**Wethouder Eerenberg** antwoordt bevestigend. De wethouder gaat in op de fout die de GroenLinks-fractie heeft geconstateerd in het rapport. Deze fout is terecht geconstateerd en zal worden doorgegeven zodat het rapport kloppend kan worden gemaakt. Vervolgens gaat hij in op de vraag waarom een idoc is opgesteld. Hij wijst erop dat soms over idocs wordt gedacht dat als die is opgesteld dat het college het eens is met datgene wat gaat gebeuren. Dit is alleen niet zo. Het betreft een onderzoekdocument waaruit uiteindelijk wel degelijk als antwoord ‘nee’ kan komen.
Dan de vraag hoe het gaat met Motie 10/2020. Deze is overgenomen en verankerd in de nota Grondbeleid. Begin volgend jaar komt er een voorstel naar de raad waarin de motie herkenbaar in terug is te zien. Ten aanzien van de vraag over de relatie met het lobbyregister merkt hij op, dat het lobbyregister niet dermate is uitgewerkt dat aangegeven kan worden hoe een en ander op elkaar valt. Daarnaast dient de burgemeester na te denken over wat precies een lobbygesprek is. De definitie van marktpartijen is inderdaad soms wat dun of wordt wat te dun ervaren. De wethouder geeft aan dat woningcorporaties, nutsbedrijven en sommige bewonersinitiatieven horen bij de definitie zoals die nu wordt gehanteerd. Ten slotte kijkt de wethouder naar de toekomst. Allereerst met betrekking tot wat het college leert van KPMG. In de raadsbrief staan drie lijnen: strakker organiseren, archiveren en de communicatie met marktpartijen formaliseren. Dit zijn de belangrijkste lessen. Ten tweede dient de visie op het geheel nu centraal te staan. Deze dient leidend te zijn. Met betrekking tot de vraag wat er gedaan moet worden met het parkeerterrein stelt de wethouder voor het proces even af te wachten. Het proces moet netjes doorlopen worden.

**Mevrouw Hessel** (Utrecht Solidair) vraagt of de wethouder Egeria heeft gevraagd om het document waarin staat dat 1 miljoen euro extra is betaald.

**Wethouder Eerenberg** antwoordt dat hier in meerdere gesprekken om is gevraagd en dat hij het betreurt dat Egeria niet bereid is om dat document te openen.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) vraagt waarom de wethouder toch capaciteitsuren wil inzetten als het plan ‘een dubbeltje op zijn kant is’.

**Wethouder Eerenberg** antwoordt dat dit hoort bij het netjes afronden van het dossier. Daarnaast is er grote woningnood.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) vraagt of de wethouder de raad als een en ander zover komt, in stelling wil brengen.

**Wethouder Eerenberg** antwoordt bevestigend.

**De heer Zwanenberg** (GroenLinks) vraagt of niet samen met bewoners naar locaties gekeken kan worden in Welgelegen.

**Wethouder Eerenberg** geeft aan dat de bewoners aan zet zijn en dat de bewonersvisie leidend is. Daarnaast dient bekeken te worden wat nu de precieze plannen van Egeria zullen zijn. Vervolgens kan dan een oordeel geveld worden. De wethouder geeft aan dat de lat wel vele malen hoger zal liggen dan op andere plekken en dan op andere momenten gezien de voorgeschiedenis.

**Mevrouw Hessel** (Utrecht Solidair) vraagt of het niet beter is als mensen onder ede worden gehoord.

**Wethouder Eerenberg** geeft aan dat er een onderzoek is gedaan en dat nu vooruitgekeken moet worden. Er ligt ook een aangifte. Het is niet bekend wat hier de status van is.

**De voorzitter** herhaalt de toezegging.
Wethouder Eerenberg deelt in het vierde kwartaal van 2023 de stand van zaken met betrekking tot het overnemen van de KPMG-aanbevelingen met de commissie. Zij schorst de vergadering voor vijf minuten.

# 9. Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW

**De voorzitter** constateert dat afgelopen zomer het college een raadsbrief naar de commissie heeft gestuurd over dit onderwerp. In de brief werd een aantal scenario's voor verdere ontwikkeling uitgedacht. De fracties van D66, GroenLinks, ChristenUnie, PvdA, PvdD, VVD, PVV, CDA, Student&Starter, Volt en Utrecht Solidair hebben de raadsbrief geagendeerd.

**De heer Bakker** (D66) zegt dat D66 vindt dat duidelijkheid nodig is. Ten eerste de 30-kilometer per uur in de tunnel en het al dan niet schrappen van weginfra. D66 staat nog steeds achter de ambitie maar ziet dit nu niet als realistisch en financieel haalbaar. De fractie schaart zich op dit moment achter scenario 1. Wil het college toezeggen de commissie te informeren over het moment waarop zonder zeer ingrijpende en kostbare aanvullende verkeersmaatregelen de verlaging van de snelheid wel mogelijk is? Een tijdige financiële reservering is daarbij ook belangrijk. Graag een reactie van de wethouder.

**De heer Van Heuven** (PvdD) vraagt of de wethouder keuzes inzichtelijk kan maken zodat aan de oorspronkelijke motie invulling gegeven kan worden.

**De heer Bakker** (D66) merkt op dat zaken uit de scenario's 2 en 3 kostbaar zijn. Hij denkt dat het niet realistisch is om die zaken nu naar voren te halen.

**De heer Van Heuven** (PvdD) merkt op dat gebied wel een upgrade kan gebruiken.

**De heer Bakker** (D66) vraagt aan de wethouder wanneer wel aan bepaalde zaken wordt toegekomen.

**De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt zich af of de 5 tot 9 miljoen euro wel realistisch is.

**De heer Bakker** (D66) gaat in op het Daalsepark. Dit is een verdienlocatie binnen de grondexploitatie van het stationsgebied. D66 vindt het, met goede randvoorwaarden, ook een goede en logische plek om woningen toe te voegen. De voorkeur van de fractie ging al eerder uit

naar model D met bebouwing zo strak mogelijk tegen de weg aan. Een deel asfalt zou hier weggehaald kunnen worden en vervangen kunnen worden voor groen. Kan de wethouder aangegeven wat de mogelijkheden zijn? D66 meent ook dat meer dan 60 woningen toegevoegd zouden kunnen worden. Graag reactie.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) vraagt welke ruimtelijke consequenties het toevoegen van meer woningen heeft.

**De heer Bakker** (D66) antwoordt dat de hoogte ingegaan zou kunnen worden. De huizen zouden ook wat kleiner gemaakt kunnen worden.

**De heer Van Heuven** (PvdD) merkt op dat de bebouwing ten koste gaat van groen.

**De heer Bakker** (D66) zegt dat groen goed ingepast moet worden.

**De heer Van Heuven** (PvdD) merkt op dat hier geld verdiend moet worden terwijl hier ook een mooi groen park aangelegd zou kunnen worden.

**Mevrouw Assen** (PvdA) merkt op dat extra woningen en groen niet allebei even belangrijk kunnen zijn. Er dient een afweging te worden gemaakt.

**De heer Bakker** (D66) denkt dat verder de hoogte ingegaan kan worden. Dit hoeft niet ten koste van groen te gaan.

**De heer Te Hoonte** (VVD) zegt dat het niet helder is waar D66 nu precies voor kiest.

**De heer Bakker** (D66) zegt dat de D66-fractie kiest voor optie 1. Deze optie heeft stedenbouwkundig bezien alleen niet een optimale inpassing. Is het mogelijk om die te verfijnen? Er zullen ook enkele bomen gekapt moeten worden maar niet alle bomen zijn daar van goede kwaliteit. D66 wil aan de binnenkant het groen behouden en een goede parkfunctie geven.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat de kap van de bomen tegen te houden is door een andere envelop vast te stellen.

**De heer Bakker** (D66) geeft aan dat de VVD hieromtrent een alternatief heeft gedeeld. Hier staat D66 voor open.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vraagt of D66 niet de nadelen ziet van optie 1. De woningen bij het versmallen niet op een optimale plek en er kan geen aaneengesloten stuk groen worden gerealiseerd.

**De heer Bakker** (D66) zegt dat hij met betrekking tot het eerste punt een vraag heeft gesteld en dat het tweede punt meer een esthetisch argument betreft. Hij vervolgt zijn bijdrage. Wie is aanzet en wanneer kan er iets worden verwacht? Verder baart het stukje richting de tunnel nog zorgen. Wordt dit voldoende meegenomen?

**De voorzitter** schorst de vergadering om 13.00 uur.

Gemeente Utrecht

# Verslag openbare middagvergadering commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

**Datum** 8 december 2022
**Locatie** Raadzaal, stadhuis
**Verslag door** F. van Vlodrop (Notuleerservice Nederland)
**Vaststelling verslag**

## Aanwezigen

De voorzitter, de heer Joost Vasters, de wethouder, de heer Eerenberg, de leden, dhr. G-J. te Hoonte (VVD), dhr. F. Claasen (GroenLinks), dhr. P. Zwanenberg (GroenLinks), mw. T, Meerding (VVD), dhr. D-J. van Vliet (D66), dhr. H. Stellinga (CDA), dhr. M. van Heuven (PvdD), mw. L. Snippe (PvdD), mw. L. Bode (Volt), mw. M. Vermeulen (GroenLinks), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), dhr. G. Dijkstra (EenUtrecht), mw. A. Oudejans (Student&Starter), dhr. R. van den Enk (Student&Starter), dhr. R. van der Zweth (PvdA), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), dhr. M. Usta (DENK), dhr. I. el Abassi (DENK), de commissiegriffier, dhr. F. de Kok.

## Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

## Verslag commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

10. Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project Kop ASW .....17
11. Raadsvoorstel Technisch herstel verzoekbesluit onteigening Rijnvliet en A2 Hogeweide Oudenrijn.....32
9. Hoogbouwvisie dat de vergadering.....33
LIJST VAN TOEZEGGINGEN.....35

**De voorzitter** heropent om 14.00uur de vergadering van de commissie ROG en heet iedereen van harte welkom.
De vergadering start met het vervolg van de behandeling van motie Daalsetunnel en het project Kop Amsterdamsestraatweg (ASW).

## 10. Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project Kop ASW

**De voorzitter** deelt mee dat het onderwerp High-Five vanochtend als A-punt is doorgegaan met een aanpassing van de spreektijden. De spreektijden worden in een schorsing tussen het middag- en avonddeel hersteld.

**De heer Bakker** (D66) deelt mee dat de fractie de voorkeur geeft aan model E.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) is blij dat het misplaatst stuk snelweg op de Catharijnesingel is weggehaald. Daarmee is het oude Utrechtse centrum weer omsingeld. Nu wordt gesproken over het weghalen van een andere misplaatst stuk snelweg, tussen het Merwedekanaal en de Amsterdamsestraatweg. Dat stamt nog uit de tijd dat het autoverkeer dwars door de stad ging. Met de ontwikkelvisie Lombokplein is getracht om een leefbaar plein te ontwikkelen door de aanleg van een tweemaal een stadsstraat met maximaal 15.000 vervoersbewegingen per etmaal. Daarvoor moesten echter ook andere verkeersmaatregelen worden genomen.

**De heer Bosch** (PVV) is het eens met deze visie van GroenLinks, maar merkt op dat er nog veel verkeer is bij de Daalsetunnel.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) beaamt dat daar nog veel te veel verkeer is. Daarom moet voorkomen worden dat doorgaand verkeer door de stad rijdt.

**De heer Bosch** (PVV) stelt vast dat GroenLinks ervoor kiest om mensen te laten omrijden.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) beaamt dat.
Voor de groenstrook bij de Daalsetunnel waren er wensen om een park of woningen te realiseren. Met de motie 30 km/u en minder asfalt in de Daalsetunnel is getracht om beide wensen aan elkaar te verbinden. GroenLinks is echter teleurgesteld over de uitwerking van deze motie. Het is nu aan de raad om richting te geven en keuzes te maken.
De uitgewerkte variant voor versmalling van de Daalsetunnel, tweemaal een met de binnenberm door twee tunnelbuizen, levert minder ruimte op. Er is echter veel meer mogelijk. GroenLinks is voor versmalling van het profiel voor auto's naar tweemaal een en 30 km/h zonder tussenberm door de zuidelijke buis van de tunnel en over het bestaande zuidelijke tracé. Dat levert een robuuste weg op en is goedkoper. Is de wethouder bereid om dit alternatief uit te werken?

**De heer Stellinga** (CDA) merkt op dat GroenLinks spreekt over variant 3. Beseft de fractie wel dat het verkeer met deze variant een grote puinzooi wordt? Wil de fractie haar voorkeur direct invoeren?

**De heer Dekkers** (GroenLinks) benadrukt dat hij eerst wil spreken over de onderwerpkeuzes en pas daarna over de timing. De voorkeur van de fractie hoeft niet onmiddellijk te worden gerealiseerd.

**De heer Te Hoonte** (VVD) gaat erin mee dat het zuidelijke tracé wordt gebruikt, maar heeft gelezen dat de twee-keer-eenvariant nu niet mogelijk is. Hij merkt daarbij op dat die keuze ook later kan worden gemaakt.

**De heer Bosch** (PVV) merkt op dat de door GroenLinks voorgestelde versmalling ervoor zorgt dat de situatie voor langzaam verkeer in de omliggende gebieden slechter wordt.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) legt uit dat met een versmalling van de weg de oversteekbaarheid groter wordt.

**De heer Bosch** (PVV) benadrukt dat er op die plek sprake is van veel verkeer. Door het voorstel van GroenLinks raken straten en kruispunten in de omgeving verstopt. Dat is ook niet prettig voor fietsers en voetgangers.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) herhaalt dat hij later in zijn betoog terugkomt op de timing. Hij wil zich nu focussen op het ontwerp.
GroenLinks is geen voorstander van bebouwing langs de weg, Model E. De fractie pleit voor een variant met bebouwing dicht bij de bestaande bebouwing. Om bomen te besparen is compacte en hoge bebouwing mogelijk (conform model D). Daarmee ontstaat een flinke strook groen als schakel tussen het Zocherplantsoen en het groen buiten de stad. Met een versmalling wordt dit nog groter. Daarmee ontkoppel je ook het besluit om te bouwen van het moment van het versmallen van de weg. Is de wethouder bereid om deze variant te verwerken in het startdocument?

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) merkt op dat GroenLinks met dit voorstel voorstander blijft van bebouwing in het Daalsepark. Dat is jammer. Want wat zijn daarvan de gevolgen voor de bomen in het Daalsepark?

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vindt dat er nog steeds een verdienopdracht op die locatie ligt. Daarvoor is echter geen geld beschikbaar. Hij beaamt dat voorkeur van GroenLinks gevolgen heeft voor de bomen. Met compacter en hoger bouwen dan in de notitie is opgenomen, kun je meer bomen sparen dan in de versie met bebouwing langs de weg.

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) stelt vast dat GroenLinks bereid is om bomen te slachtofferen. Dat is jammer. Hij stelt voor om op zoek te gaan naar geld zodat er op die plek niet gebouwd hoeft te worden. Dan ontstaat er een aangenaam park, zoals het Zocherpark. Daarmee kan ook invulling worden gegeven aan de gewenste ecologische verbinding.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) is voorstander van een kwalitatief park en de schakel in de groene hoofdstructuur. Daarom maakt de fractie de keuze voor versmalling en bebouwing zo dicht mogelijk bij de bestaande bebouwing.

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) stelt vast dat GroenLinks wil bouwen in een gewenste ecologische uitbreiding.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) wil een zo groot mogelijke ecologische uitbreiding met zo min mogelijk hinder door bebouwingen.

**De heer Bakker** (D66) vraagt GroenLinks naar de waarde van de verbinding met het Zocherpark; is die esthetisch of heeft het te maken met biodiversiteit?

**De heer Dekkers** (GroenLinks) legt uit dat je met aaneengesloten groene structuren een pad aanlegt voor zaden, beesten en de natuur in het algemeen om zich uit te breiden. Nu is er kans om via dit Daalsepark en het groen langs de spoorlijn een verbinding te maken tussen het Zocherpark en het groen buiten de stad. Met woningen snijd je dat pad af. Hij is verder van mening dat er dan ook nog geïnvesteerd moet worden in de kwaliteit van het groen.

**De heer Bakker** (D66) is het daarmee eens. Hij merkt verder op dat variant D, met bebouwing bij de bestaande bebouwing, onrust veroorzaakt bij de huidige bewoners.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) is het er niet mee eens dat bebouwing langs de weg een wens is van de huidige bewoners. Een aantal bewoners geeft inderdaad de voorkeur aan een binnentuin, maar er zijn ook veel bewoners die pleiten voor een groot stuk groen. Met deze verschillende meningen hecht GroenLinks meer waarde aan een aaneengesloten groene structuur.

**De heer Bosch** (PVV) merkt op dat GroenLinks met haar voorstel in het groen bouwt. Vervolgens zegt de fractie dat er meer groen moet komen.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) benadrukt dat de fractie met haar voorstel veel asfalt en beton weghaalt. Daardoor ontstaat er meer groen en een goede ecologische verbinding. Helaas wordt er ook een stukje van het groen bebouwd, maar die footprint is zo klein mogelijk.

**De heer Bosch** (PVV) vindt dat van het Daalsebos ook een park gemaakt kan worden met een normale hoeveelheid groen.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vervolgt met de timing; wanneer wordt er versmald en wanneer wordt er gebouwd? Het slechtste alternatief is de Daalsetunnel nu niet versmallen, maar wel de bebouwing langs de weg realiseren. Daarmee is extra groen door versmalling van de weg uit beeld. Nu niets doen of dure halve maatregelen lijken goedkoper dan de weg te versmallen, maar dat is niet zo. Het misplaatste stuk snelweg blijft en als je nu niets doet, moet je de weg later alsnog versmallen. Het goedkoopste is om de weg zo snel mogelijk te versmallen.
GroenLinks stelt voor om alle werkzaamheden zoveel mogelijk in één keer uit te voeren. Om nu te versmallen, zijn ingrijpende verkeersmaatregelen nodig zoals in de verkeersstudie Noord-West is opgenomen. Daar is echter geen politieke meerderheid voor. Dat is dan ook nu niet aan de orde.

**Mevrouw Bode** (VOLT) stelt vast dat GroenLinks wil vasthouden aan het verdienpotentieel. Maar de fractie wil ook versneld scenario 3 invoeren. Dat kost extra geld. Hoe rijmt dat met elkaar?

**De heer Dekkers** (GroenLinks) beaamt dat het versmallen van de weg veel geld kost, 7 miljoen euro. Dat is nog niet voorzien. Maar hij wil ook niet het asfalt en beton laten liggen. Het bedrag zal dus in ieder geval nodig zijn. Is de wethouder bereid op zoek te gaan naar mogelijke financieringen?

**Mevrouw Bode** (VOLT) stelt voor om niet te bouwen en scenario 3 later uit te voeren.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) is er voorstander van om nu te bouwen (want de verdienopdracht kan niet zomaar vervallen); de versmalling kan later, maar moet zo snel mogelijk plaatsvinden.

**Mevrouw Assen** (PvdA) stelt voor om de verdienopdracht over het hele stationsgebied te verdelen.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) steunt dat voorstel. De verdienopdracht kan alleen worden gerealiseerd door een bijdrage uit het fonds sociale woningbouw. Die bijdrage kan worden verminderd door elders extra woonlagen te realiseren. Hij vindt dat echter een stap te ver, nu in deze plannen al rekening is gehouden met de verdienopdracht. Je kunt die nu niet schrappen nu je nog geen zicht heb op extra woningen elders.

**Mevrouw Assen** (PvdA) herhaalt haar vraag of het haalbaar is om de verdienopdracht over het hele grondgebied te spreiden. Daar is meer ruimte voor extra woningen.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) ziet uit naar een reactie van de wethouder. Hij beaamt dat de plannen voor de bebouwing op die plek nog niet helemaal in beton zijn gegoten.

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) stelt al geruime tijd voor om de dekking te zoeken in het stationsgebied en onderschrijft daarmee het pleidooi van de PvdA. De Partij voor de Dieren stelt verder voor om nog meer dekking te zoeken bij ontwikkelingen elders in de stad.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) staat open voor allerlei suggesties, maar is ook van mening dat er niet overal geld gevonden kan worden. Ook elders in de stad moet een goede mix van woningen ontstaan. Dat levert niet altijd geld op.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat het geld van bijvoorbeeld de Haarrijnse Plas al is ingeboekt. Eventuele winsten komen ten goede aan de reserve grondexploitatie.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) beaamt dat, maar benadrukt dat de stad ook haar verantwoordelijkheid nemen voor haar historie. Je kunt niet iets laten liggen, waarvan je vindt dat het er niet thuishoort.
Versmalling is mogelijk door de in het mobiliteitsplan opgenomen maatregelen, maar GroenLinks wil niet wachten tot 2040 en stelt voor om de versmalling over vijf tot zes jaar uit te voeren, aansluitend op de realisatie van het Lombokplein en de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg. Is de wethouder bereid om dat verder uit te werken en te zoeken naar financieringsmogelijkheden?
Scenario 2 is onnodig duur. Er kunnen wel eerder verkeersremmende maatregelen worden genomen met eenvoudige en goedkope middelen.
GroenLinks mist bij de uitwerking van het deel van de motie hoe tweemaal een en 30 km/u al kan beginnen bij de Sowetobrug of bij de afslag Overste den Oudenlaan. Daarvoor is een analyse nodig van de bestemming van de auto's die afslaan richting Beursgebied. Zo kan P1 worden verplaatst en kunnen maatregelen worden genomen op het gebied van mobiliteitsmanagement.
Wanneer legt de wethouder deze analyse voor aan de raad?
In de bijlage Omgevingsscan ziet GroenLinks een aantal kansen voor het verbeteren van de wandel- en fietsroutes die niet terugkomen in de onderzoeksvragen in de startnotitie. Hoe kunnen de fietsroutes beter worden aangesloten op de doorgaande fietsroutes binnen en buiten de singels en de fietsroute om de Noord en hoe kan de fietsroute direct langs het spoor doorgetrokken worden naar het Centraal Station? Dat is mogelijk met een gelijkvloerse kruising van de

Daalsetunnel, maar ook met een route direct langs het spoor, deels over de bestaande viaducten. GroenLinks vraagt de wethouder om deze zaken mee te nemen in de onderzoeksvragen van de startnotitie.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) complimenteert de wethouder met de uitvoering van het onderzoek naar aanleiding van de voorliggende motie. Zij bedankt de inwoners voor hun participatie. Zij ziet uit naar een reactie van het college op de inbreng van de fracties.
De ChristenUnie is voorstander van een uitvoering die zo dicht mogelijk ligt bij dat wat in de motie Daalsetunnel is gevraagd, met een herinrichting van de weg in een keer. De fractie is voorstander van tweemaal een en 30 km/u, maar wil ook rekening houden met het Mobiliteitsplan 2040. De fractie heeft eerder voorgesteld om tijdelijke maatregelen te nemen. Wanneer kunnen die worden genomen? De ChristenUnie ziet ook uit naar de permanente herinrichting van de mobiliteit. Wanneer wordt daar geld voor gereserveerd?
De ChristenUnie hecht waarde aan groen en veiligheid. Draagt het behoud van de middenberm daaraan bij of kan de middenberm beter verdwijnen?

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vraagt de ChristenUnie naar de termijn waarop de versmalling kan worden gerealiseerd. Sluit de fractie daarbij aan op het voorstel van GroenLinks van vijf tot zes jaar?

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) herhaalt dat ook de ChristenUnie niet wil wachten tot 2040. Zij wil verder weten welke tijdelijke maatregelen in aanloop naar de permanente herinrichting kunnen worden uitgevoerd.

**Mevrouw Asser** (PvdA) wil weten of de ChristenUnie van mening is dat de termijn van vijf of zes jaar haalbaar is.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) deelt mee dat zij het college slechts gevraagd heeft naar de mogelijkheden voor tijdelijke maatregelen.

**De heer Bosch** (PVV) deelt mee dat de politie de 30 km/u niet zal handhaven als de weg niet volgens CROW-normen wordt ingericht.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) herhaalt dat de fractie de wethouder slechts om een onderzoek heeft gevraagd om voor 2040 iets te doen aan de maximumsnelheid.

**De heer Bakker** (D66) wil weten wat het doel is van tijdelijke maatregelen als er nog steeds veel verkeer is.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) stelt vast dat de maximumsnelheid nu niet verlaagd kan worden naar 30 km/u. Dat gaat ten koste van de doorstroming, de fietsers en bijvoorbeeld de luchtkwaliteit. De fractie heeft de wethouder gevraagd of dat met tijdelijke maatregelen ook eerder kan worden aangepakt dan met definitieve herinrichting in 2040.
Bij de tweemaal een moet de fietsroute rechtdoor worden getrokken met zoveel mogelijk doorlopend groen (ten behoeve van een opwaardering van de diversiteit). De ChristenUnie wil ook betere oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers en op termijn zo weinig mogelijk verkeerslichten.
De bouw van woningen in het Daalsepark moet ruimte laten voor groen. De fractie is dan ook benieuwd naar het scenario dat voortbouwt op model D met behoud van zoveel mogelijk bomen.
De ChristenUnie sluit zich dan ook aan bij het voorstel om de ligging van de bebouwing aan te passen. De fractie ziet uit naar het alternatief van de VVD. Dan moet er echter ook een geluidsarme gevel worden gerealiseerd. Zijn er bij beide alternatieve scenario's knelpunten op het gebied van geluidsbelasting?

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vindt dat de lawaaiproblematiek het beste kan worden aangepakt met een vermindering van het verkeer op die plek.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) beaamt dat, maar vraagt vooraf aan de bouw om garanties op het gebied van geluidsbelasting.

**Mevrouw Assen** (PvdA) vraagt aandacht voor de luchtkwaliteit. Die is op de betreffende kruising donkerrood.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) is sowieso is voorstander van tweemaal een en 30 km/h. Dat zal de luchtkwaliteit verbeteren. Geluidsbelasting komt van de weg, maar ook van het spoor. Het is een redelijke vraag om daar onderzoek naar te doen.
De ChristenUnie vindt verder dat er ook ruimte moet komen over betaalbare woningen. De fractie is geen voorstander van het voorstel van D66 voor extra woningen. Het groen moet een interactieve plek worden waar mensen graag willen zijn (met bijvoorbeeld picknickplekken in plaats van horeca), waar meer biodiversiteit en flora kunnen ontstaan en waar zoveel mogelijk bomen gehandhaafd blijven.

Mevrouw **Assen** (PvdA) leest in het plan dat er vijftig (voor een groot deel sociale) woningen worden gerealiseerd. Dergelijke – betaalbare – woningen zijn hard nodig. Maar de PvdA is kritisch op de inpassing van de woningen in het groen en de relatie met de omgeving. De fractie wil het groen maximaal behouden en opwaarderen en minder verkeer en daarmee een leefbare en gezondere omgeving. De verdienopdracht is niet het doel. Die zou over het hele stationsgebied moeten worden verdeeld.
Het huidige groene park biedt kansen voor toekomstige verbindingen met andere groene omgevingen en voor het realiseren van woningen in een gezonde omgeving. Daarvoor moet het verkeer worden teruggebracht, ook in verband met luchtkwaliteit. Welk tijdpad is daarvoor reëel?
De PvdA is geen voorstander van bebouwing aan de buitenzijde, zeker omdat met de keuze voor tweemaal een nog verder terrein kan worden gewonnen. De PvdA geeft de voorkeur aan bebouwing langs de zijde van de Oude Daalstraat, eventueel met meerdere lagen.
Ook de PvdA wil weten wat er in de tussentijd kan gebeuren op het gebied van groen en verkeer. De fractie vraagt de wethouder om een nieuw scenario uit te werken met een ander type bebouwing en een opwaardering van het groen met uiteindelijk minder autoverkeer en de koppeling met de andere groene omgevingen.

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) beaamt dat de problematiek complex is. Het autoverkeer moet drastisch worden verminderd. De fractie kiest volmondig voor scenario 3, waarbij direct gewerkt wordt aan de beoogde eindsituatie, mede gezien de slechte luchtkwaliteit en de broodnodige versterking van de ecologie. Dat kost inderdaad geld. De fractie vraagt de wethouder dan ook om inzicht in toekomstige projecten om weloverwogen keuzes te kunnen maken.

**De heer Bosch** (PVV) vindt dat de Partij voor de Dieren met haar voorstel om auto's te weren de ogen sluit voor de problematiek. Waar moeten de auto's dan heen?

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) wil zoveel mogelijk auto's weren. Het wordt automobilisten nu gemakkelijk gemaakt door de fly-over. Dat kan met maatregelen worden voorkomen.

**De heer Bosch** (PVV) vindt dat de Partij voor de Dieren droomt. Die komen toch niet uit.

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) herhaalt zijn verzoek aan de wethouder om de raad keuzes voor te leggen, zodat de raad geld kan vrijmaken voor dit project.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat er geld is gereserveerd voor mobiliteitsmaatregelen, maar maatregelen nu leiden (naar twee keer een) tot verkeersopstoppingen en ongewenste verkeersstromen.

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) begrijpt dat maatregelen nu niet mogelijk zijn, maar benadrukt dat ook geen geld is voor Herinrichting Infra (kosten 5 tot 9 miljoen euro). Als daarvoor geld wordt gevonden, kan er ook gewerkt worden aan de planning voor uitvoering van – een aangepast – scenario 3 (binnen vijf tot zes jaar).

**De heer Dekkers** (GroenLinks) is verrast door het voorstel van de Partij voor de Dieren om projecten uit te stellen. GroenLinks vindt dat verkeersmaatregelen naar voren moeten worden gehaald. Daarmee wordt de versmalling mogelijk.

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) vindt dat je sommige projecten niet naar voren hoeft te halen; sommige hoef je ook gewoon niet te doen. De verbreding van de noordelijke randweg kost veel geld. Uitstel levert geld op voor dit project.
Een nadeel van scenario 3 is dat de toekomstige woningen pas laat worden gerealiseerd. De Partij voor de Dieren is geen voorstander van de bouw van woningen in het Daalsepark. Mens en dier snakken naar meer groen in het stenige stationsgebied. Ook in het conceptstartdocument wordt gesproken over meer groen, onder andere in verband met klimaatadaptatie. De fractie vraagt de wethouder dan ook om de bouw nog eens te bezien, mede gezien de gestegen bouwkosten en de vraag naar meer sociale huurwoningen.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) wil weten waar de Partij voor de Dieren dan wel wil bouwen (en dus geld verdienen).

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) stelt – opnieuw – voor om dekking te zoeken in fase 2 of elders in de stad.

**De heer Dekker** (GroenLinks) stelt vast dat de Partij voor de Dieren überhaupt tegen bouwen op de plek is. Maar als er dan toch gebouwd moet worden, is de fractie dan voorstander van bebouwing langs de weg of naast de bestaande bebouwing?

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) gaat niet in op deze vraag. Aan een vader stel je ook niet de vraag welke van zijn twee kinderen hij het stomst vindt. Hij vindt dat de bouw hoe dan ook niet ten koste mag gaan van bomen en groen. De ecologie moet optimaal worden versterkt.
In het conceptstartdocument staat de vraag welke bomen behouden kunnen blijven en welke niet. De fractie stelt voor om te zoeken naar manieren hoe alle bomen behouden kunnen worden en deze vraag op te nemen in het startdocument.

**De heer Te Hoonte** (VVD) heeft eerder zijn inbreng al gedeeld met de rest van de commissie. Hij stelt een alternatief voor het Daalsepark voor. Uit model D wil de VVD zoveel mogelijk bebouwing overnemen, behalve op het deel oude bomen achter de bestaande woningen. Daarmee kunnen de oude bomen en de bomen (iepen) bewaard blijven. Daarmee creëer je een park aan de voorkant, een soort open binnentuin die aansluit op het park. Daarmee ontkoppel je ook de discussie over de aanpak van de weg, van twee keer twee naar twee keer een. Dat biedt ruimte voor een discussie in de toekomst. De VVD kiest dan voor een zo zuidelijk mogelijke ligging ten opzichte van de bestaande rijbaan. Dat bespaart kosten. Daarmee komt de noordelijke tunnel vrij en kun je dat gebied groen inrichten. Daarmee kunnen bomen worden bespaard.
Het is een startdocument en nog geen bestemmingsplan. Spreker moedigt de wethouder aan om dit verder uit te werken.

**Mevrouw Assen** (PvdA) vraagt om meer context bij dit voorstel.

**De heer Te Hoonte** (VVD) legt het plan uit. Het rijtje aan de Oude Daalstraat dichtbouwen met op de hoek mogelijk een groter (appartementen)gebouw met ongeveer dertig woningen. Het behoud van die bomen is ook een leuke knipoog naar de eerder gemaakte planologische fouten in dat gebied.
De start van zijn voorstel is model D. Dat model ging uit van kleinschalige bebouwing. Daar wordt een deel vanaf geknipt waar nu nog bomen staan achter de bestaande bebouwing. Het gebouw wordt iets dikker richting de Amsterdamsestraatweg als dat mogelijk is. Daarmee komt er ruimte voor een appartementengebouw. Van alles wat vrijvalt aan infrastructuur, wordt samen met de bestaande dertien iepen, een park gemaakt. Als blijkt dat volstaan kan worden met minder asfalt op de rijbanen, stelt de VVD voor om het asfalt in zuidelijke richting op te rollen, waardoor het noordelijke deel kan worden toegevoegd aan het park.

**De heer Bakker** (D66) vraagt naar het aantal woningen in het plan van de VVD.

**De heer Te Hoonte** (VVD) deelt mee dat met vier woonlagen aan de Oude Daalstraat en (gemiddeld) vijf woonlagen aan de Amsterdamsestraatweg, je ongeveer dertig woningen kunt realiseren.

**De heer Bosch** (PVV) vindt het opvallend dat de zelfverklaarde autopartij van Utrecht voorstander is van minder asfalt. Op welke termijn gaat dat gebeuren?

**De heer Te Hoonte** (VVD) benadrukt dat het asfalt nu nog niet weg kan, omdat de effecten van de herinrichting van het Lombokplein nog niet duidelijk zijn. De fractie wil de bestaande situatie voorlopig nog respecteren. Met de bottlenecks in de omgeving zal dat geen aanzuigende werking op het verkeer hebben. Als blijkt dat het rustiger wordt, kun je maatregelen nemen. De effecten zullen echter pas over een aantal jaren duidelijk zijn.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) is verbaasd over het feit dat raadsleden kennelijk stedenbouwkundige plannen moeten voorbereiden om daadwerkelijk gehoord te worden. Dat is een verantwoordelijkheid voor stedenbouwkundige en omwonenden. Hij vraagt de VVD daarom naar de uitgangspunten en randvoorwaarden voor haar plannen.

**De heer Te Hoonte** (VVD) stelt de bomen centraal. De bestaande bomen moeten worden behouden. Er zijn al goede bomen verwijderd. Op die plek kan nu gebouwd worden. De VVD respecteert voorlopig het huidige wegprofiel totdat de mogelijkheden voor beperking van het asfalt duidelijk zijn.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) complimenteert de VVD met dit creatieve voorstel dat bomen bespaart, wonen mogelijk maakt en de plannen voor het bouwen van woningen van de aanpak van de weg ontkoppelt. Hij wil weten of de VVD openstaat voor aanpassingen, bijvoorbeeld voor meer woningen door hoger te bouwen.

**De heer Te Hoonte** (VVD) beaamt dat. Als de binnentuin onhandig is in verband met geluid door het verkeer, moet je daar verder over nadenken. Het stoort hem dat de raad model D eerder terzijde heeft gelegd. Ook de bewoners hadden niet het idee dat werd voortborduurt op model E.

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) sluit zich aan bij de complimenten voor het voorstel van de VVD met aandacht voor natuurinclusief bouwen.

**De heer Te Hoonte** (VVD) vervolgt met zijn bijdrage. Hij wil weten hoe het college omgaat met opdrachten van de raad in een vroeg stadium van dit soort trajecten. Verder is er een wirwar aan bestemmingsplannen en bijvoorbeeld verkeersverordeningen voor dit gebied. Spreker vraagt de wethouder daarom om een consistent planologisch kader.

**De heer Bosch** (PVV) merkt op dat iedereen die een auto heeft en in de realiteit leeft, ziet dat de Daalsetunnel een druk verkeersknooppunt is. Hij vindt dat je daar vooral niet moet gaan versmallen. Dat blijkt ook uit de stukken van het college. Gaan de fracties deze analyse, de feiten, negeren? En gaan ze verder met dromen van een dystopisch Utrecht?

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) is van mening dat de PVV zelf analyses negeert. Wat vindt de PVV wat wel mogelijk is als Mobiliteitsplan 2040 wordt uitgerold? Dan rijden er namelijk niet veel auto’s meer.

**De heer Bosch** (PVV) vindt dat plan een vingeroefening voor verdere dromerij. Het is niet duidelijk of dat allemaal gaat lukken. Het gaat om wensen en hoop. De heer Bosch ziet dat nog niet allemaal gebeuren.
Scenario 3 betekent dat de tunnel op de Daalsesingel een rijbaan per kant krijgt, terwijl het verkeer er nu al vaak drie rijen dik vaststaat met auto’s. De werkelijkheid is weerbarstig. Het college beaamt dat ook in de stukken. Het spreekt van een jarenlange verkeerscongestie met verregaande gevolgen voor langzaam verkeer in de hele omgeving.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vraagt de PVV naar het aantal auto’s dat door de Daalsetunnel rijdt met een bestemming in het centrum en hoeveel auto’s van de tunnel gebruikmaken die van wijk naar wijk rijden.

**De heer Bosch** (PVV) merkt op dat uit de stukken blijkt dat het om veel unieke gebruikers gaat. Veel mensen maken er niet dagelijks gebruik van.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) deelt mee dat er acht- tot negenduizend auto's naar de binnenstad rijden.

**De heer Bosch** (PVV) vindt dat de bestemming van de auto's niet zoveel uitmaakt. De PVV staat voor keuzevrijheid. Hij vindt het vreemd dat GroenLinks pleit voor een grote omweg voor deze automobilisten. Dat is slecht voor de luchtkwaliteit.
De westelijke stadsboulevard krijgt ook maar een rijbaan per kant. Dat zal ervoor zorgen dat het verkeer tijdens de spits, maar ook vaak daarbuiten, vast komt te staan met veel optrekken en remmen. Ook dat is slecht voor de luchtkwaliteit.

**Mevrouw Assen** (PvdA) merkt op dat geen enkele fractie in de raad zich voorstander heeft getoond van scenario 3. De PVV wekt de indruk dat deze fracties dit scenario snel willen gaan uitvoeren.

**De heer Bosch** (PVV) leest tussen de regels door waaruit blijkt dat mensen dat wel willen. GroenLinks zegt bijvoorbeeld dat het politiek niet haalbaar is. Dat betekent dat de fractie dat eigenlijk wel zou willen.

**Mevrouw Assen** (PvdA) stelt vast dat de PVV de andere raadsleden wegzet als mensen die niet naar de realiteit kijken. Zij benadrukt dat iedere fractie van mening is dat scenario 3 nu niet mogelijk is vanwege die realiteit.

**De heer Bosch** (PVV) vindt dat de fracties de realiteit sowieso uit het oog hebben verloren, getuige de vele plannen voor de toekomst zonder veel realiteitsgehalte.

**Mevrouw Assen** (PvdA) stelt vast dat de PVV geen verweer heeft tegen de opvatting van de fracties dat scenario 3 nu niet mogelijk is vanwege de realiteit. Dat haalt zijn eigen bijdrage onderuit.

**De heer Bosch** (PVV) bestrijdt dat laatste. Hij is het ermee eens dat scenario 3 nu niet mogelijk is, maar vindt dat het ook over vijf jaar niet mogelijk is. Een goede doorstroming en realiteit blijken niet meer belangrijk te zijn.
Een maximale snelheid van 30 km/u mag alleen maar worden ingevoerd als de weg volgens CROW-normen is ingericht. Dat is echter niet mogelijk op dit drukke verkeersknooppunt. Ook het college beaamt dat. De PVV stelt dan ook voor om de huidige Daalsetunnel te behouden. Door het schandalige bouwplan van tafel te vegen, blijft er voldoende ruimte voor groen.
De heer Bosch vindt verder dat ook anderen dan omwonenden mogen participeren. Het gaat daar dagelijks om 20.000 unieke voertuigen. De bestuurders weten niets van deze plannen. De fractie vraagt de wethouder dan ook om de participatie breder in te zetten, bijvoorbeeld door gebruik te maken van teksten langs de weg met een verwijzing naar de plannen. De PVV overweegt om daarover een motie in te dienen.

**De heer Bakker** (D66) wil weten of dan ook mensen in Utrecht die op zoek zijn naar een woning, mogen participeren.

**De heer Bosch** (PVV) beaamt dat je dit ver kunnen doortrekken. Voor hem mogen alle mensen die met de plannen worden geconfronteerd, participeren, wellicht ook mensen die er kunnen gaan wonen en niet meer met de auto naar Utrecht hoeven te rijden.

**De heer Bakker** (D66) merkt op dat mensen die er graag willen wonen, nooit worden uitgenodigd. Hij is dan ook gecharmeerd van het voorstel van de PVV om ook anderen dan omwonenden uit te nodigen.

**De heer Bosch** (PVV) weet dat plannen effect hebben voor een grotere groep mensen, ook voor mensen die elders in Utrecht wonen. Daarom steunt hij de oproep van D66.

**Mevrouw Assen** (PvdA) vindt dat ook bijvoorbeeld mensen die problemen hebben met de luchtkwaliteit, moeten kunnen participeren. Ook de PVV zal hechten aan een gezonde lucht voor de mensen die er wonen. Dat is echter in tegenspraak met de uitspraak van de fractie om de verkeerssituatie ongemoeid te laten.

**De heer Bosch** (PVV) antwoordt dat de lucht in Nederland nog nooit zo schoon is geweest als nu. Bovendien zijn er allerlei nieuwe ontwikkelingen als auto's die minder vervuilen en het wellicht toekomstige verbod op scooters. Daarmee wordt de lucht vanzelf schoner en hoeven er niet allerlei idiote maatregelen te worden genomen.

**Mevrouw Assen** (PvdA) beaamt dat de lucht nog nooit zo schoon is geweest; wellicht door ingrepen die de PVV afkeurt, zoals dit voorstel. Maar dat betekent nog niet dat de lucht voldoende schoon is. Als de PVV dit ook vindt, nodigt de PvdA haar uit om daar ook iets aan te doen.

**De heer Bosch** (PVV) vindt dat een minder schone lucht bij de stad hoort. Hij ziet uit naar nieuwe technologieën om dat te verbeteren. Dan hoeven deze plannen er niet doorgedrukt te worden.

**De heer Stellinga** (CDA) stelt voor om dit project, in verband met de afhankelijkheden over en weer, gecombineerd te behandelen met de plannen voor het Lombokplein.
In het startdocument staat dat de planvorming voor het project zich in de initiatieffase bevindt. Echter, de haalbaarheid van het project is al aangetoond. Daarom is gekozen voor een richtinggevend startdocument met een voorkeursvariant. Voor een beginnend raadslid is het Utrechts planproces moeilijk te begrijpen. Zo zou het de bedoeling moeten zijn om in een initiatieffase de raad meerdere varianten voor te leggen, zodat hij alle mogelijke alternatieven kan afwegen. In het startdocument staan veel onderzoeksvragen, maar de keuze voor model E ligt al vast. Bevindt het project zich dan al in de ontwerpfase? Het CDA wil de bomen graag behouden, maar in model E is daarvoor geen ruimte. Verder is de vormgeving van het gebouw al bekend.
De participatie heeft plaatsgevonden op basis van twee modellen, maar misschien willen de 27 omwonenden ook wel de bomen behouden en andere modellen beoordelen. Hoeveel omwonenden zijn tegen de woningbouw op de kop van de Amsterdamsestraatweg en wat zijn hun argumenten? Is het verder niet mogelijk geweest om een meer representatieve en grotere groep participanten te vinden?
Het eerste scenario voor de Daalsedijk is het enige levensvatbare scenario. Het is een van de weinige plekken om het spoor te kruisen. Daardoor leidt scenario 2 tot een puinhoop. Scenario 3 vraagt om een dure herinrichting.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) wil weten of het CDA op termijn mogelijkheden ziet om de weg te versmallen.

**De heer Stellinga** (CDA) staat open voor die optie in de verdere toekomst.

**De heer Bakker** (D66) merkt op dat het CDA in 2019 voor deze planvorming (met de inzet van een startnotitie) heeft gestemd. Het college heeft hiermee slechts uitgevoerd wat de raad gevraagd heeft.

**De heer Stellinga** (CDA) is van mening dat het niet de bedoeling was om de raad slechts variant E voor te leggen.

**De heer Bakker** (D66) deelt mee dat in de startnotitie slechts sprake is van een voorkeursmodel. Daar kan nog aan gesleuteld worden.

**De heer Stellinga** (CDA) vindt dat het college de raad in een initiatieffase meer opties moet voorleggen.

**De heer Van den Enk** (Student&Starter) geeft de voorkeur aan een zo snel mogelijke verlaging van de maximumsnelheid op de Daalseweg naar 30 km/u en meer ruimte voor groen. Helaas is dat nu niet mogelijk. Daarom kiest de fractie in eerste instantie voor variant 1 (met snelheidsbeperkende maatregelen) en in een later stadium voor variant 3. Welke mogelijkheden ziet de wethouder om de aanpassingen van de Daalsetunnel conform variant 3 naar voren te halen?
Voor het Daalsepark gaat de voorkeur van Student&Starter uit naar variant E. Dat levert het meeste groen op en dat wordt voor een deel onttrokken aan de weg, waarmee een lauwer deel groen wordt gecreëerd.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) merkt op dat met variant E de meeste bomen worden gekapt.

**De heer Van den Enk** (Student&Starter) kom daar later in zijn bijdrage op terug.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) stelt vast dat Student&Starter kiest voor bebouwing langs de weg. Daarmee krijg je geen aaneengesloten groen en dus een hiaat in de groenstructuur.

**De heer Van den Enk** (Student&Starter) is het daarmee eens, maar blijft bij zijn voorkeur voor een lauwer deel groen voor de omwonenden. Dat is beter dan recreëren langs de weg met een slechte luchtkwaliteit.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) wil het probleem van luchtvervuiling en lawaai bij de bron aanpakken door minder verkeer.

**De heer Van den Enk** (Student&Starter) is het daarmee eens. De fractie pleit dan ook voor een en-enoplossing met (ook) een uiteindelijke versmalling van de weg. Ook de variant van de VVD moet serieus worden bekeken. Student&Starter vraagt verder naar de mogelijkheden om extra woonlagen aan het plan toe te voegen. Ook wil de fractie weten welke mogelijkheden de wethouder ziet om de bomen in het Daalsepark te behouden.

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) merkt op dat Student&Starter grote bomen wil verplaatsen ten behoeve van een bebouwing. De Partij voor de Dieren stelt voor om te bouwen op plekken waar geen bomen zijn.

**De heer Van den Enk** (Student&Starter) geeft de voorkeur aan prioriteit voor woningbouw en ziet uit naar mogelijkheden om het groen te behouden.

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) deelt mee dat met de plannen van Student&Starter dertien grote iepen gekapt moeten worden.

**De heer Van den Enk** (Student&Starter) kiest dan inderdaad voor woningbouw.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) leest in de documenten dat het niet mogelijk is om de bomen te verplaatsen. Waarom kiest Student&Starter niet voor scenario D?

**De heer Van den Enk** (Student&Starter) antwoordt dat in dat scenario geen binnentuin is meegenomen. Het voorstel van de VVD met een lauwer stukje groen heeft de voorkeur.

**Mevrouw Bode** (VOLT) is blij dat de raad betrokken wordt bij de plannen voor een verlaging van de maximumsnelheid tot 30 km/u. Daarmee zijn de afwegingen en de voor- en nadelen duidelijk. VOLT kiest voor scenario 1. Bij andere scenario's ontstaan elders knelpunten. VOLT stelt dan ook net als het CDA voor om de plannen voor het hele gebied integraal te behandelen.
De fractie koestert de bomen in het park en pleit ervoor om deze te behouden. De fractie vindt het bouwplan van de VVD charmant en ziet uit naar verdere verkenningen.

**De heer Usta** (DENK) denkt dat de aanpassing van de weg van twee keer twee naar twee keer een zal zorgen voor meer knelpunten en dus voor meer uitstoot. Nu staan voor de Daalsetunnel al lange rijen auto's voor de stoplichten. Dat zal alleen maar toenemen. DENK kiest voor scenario 1, mits de tweede zin wordt geschrapt. Daarmee voorkom je ergere problemen.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) leest in het startdocument dat de raad het college de opdracht heeft gegeven voor het opstellen van een startdocument in samenwerking met de omwonenden en met aandacht voor onder andere groen. Omwonenden geven aan niet tegen bebouwing te zijn, maar vinden dat de plannen van het college alles kapot maken. Daarmee lijkt het college niet te voldoen aan de opdracht van de raad. Wat ging er mis? Hoe kan het dat het college zich niet houdt aan de opdracht van de raad?
EenUtrecht prijst het alternatief van de VVD, maar is ook benieuwd naar het alternatief van de omwonenden (niet alleen de 27) en vraagt de wethouder om dat te onderzoeken.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) vraagt EenUtrecht een reactie op de participatie.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) begrijpt van de omwonenden dat ze niet op de goede manier zijn betrokken bij de plannen. Dat moet worden hersteld. Wellicht komen de wensen van de omwonenden en van deze raad overeen.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) merkt op dat verschillende bewonersgroepen, maar ook de fracties, verschillende wensen hebben.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) kent niet alle wensen van de verschillende groepen. Hij is echter niet bang voor vele verschillende meningen. Hij heeft de ervaring dat het samenbrengen van de verschillende groepen ertoe leidt dat ze naar elkaar toe groeien met uiteindelijk een gezamenlijk geaccepteerde oplossing. Dat proces heeft echter niet plaatsgevonden.

**De heer Bosch** (PVV) wil weten of EenUtrecht het met de PVV eens is dat ook de gebruikers van de Daalseweg actief benaderd moeten worden voor participatie.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) is het ermee eens dat zowel bewoners, ondernemers als gebruikers van de weg moeten kunnen participeren.

**De voorzitter** geeft het woord aan de college voor een reactie op de bijdrage van de fracties.

**Wethouder Eerenberg** waardeert het dat velen betrokken zijn bij de ontwikkeling van dit gebied. Hij is ook blij met het debat in de eerste termijn. Het college heeft de raad om hulp gevraagd bij conflicterende wensen, onder andere op het gebied van woningbouw, de maximumsnelheid op de weg, vergroening en participatie. En wat is de volgende logische stap? De wethouder wil de fracties graag betrekken bij deze problematiek.
Als er niets gebeurt, gaat het college verder met de geldende raadskaders (scenario1 en variant E) met onder andere een Daalse tuin (in plaats van een Daals park) en de keuze voor woningbouw op die plek met – zoveel mogelijk – behoud van de meeste waardevolle bomen. Met variant E wordt het park afgeschermd van de bebouwing. Dat heeft de meeste waarde voor de gebruikers van het park. Ook kan dan de groenstructuur worden doorgetrokken richting de tunnel. De wethouder is het niet met het CDA eens dat het college de raad meerdere scenario's had moeten voorleggen. Die zijn al eerder aan de raad voorgelegd met alle plussen en minnen op het gebied van financiën, groen en bijvoorbeeld wonen. Het uiten van een voorkeursvariant nu komt ten goede aan het debat.

**De heer Stellinga** (CDA) geeft er de voorkeur aan dat het college de raad meerdere varianten voorlegt.

**Wethouder Eerenberg** herhaalt dat de fracties die verschillende varianten in de afgelopen periode al hebben ontvangen. Zo is er eerder gesproken over bijvoorbeeld een hotel en een paviljoen in dat gebied. Nu heeft de VVD in nieuwe variant toegevoegd. Dat is de winst van het debat.

**De heer Te Hoonte** (VVD) gaat ervan uit dat, als de wethouder spreekt over plussen en minnen, hij verwijst naar de modellenstudie bij het raadsbesluit uit 2019. De raad heeft daar kennis van genomen en vervolgens het college de opdracht gegeven om alle varianten verder uit te werken. Wanneer is er nu gekozen voor de voorkeursvariant E?

**Wethouder Eerenberg** legt uit dat dat slechts de openingsvariant is voor dit debat. Na dit debat zal dit, onder invloed van de bijdragen van de fracties, wellicht veranderen.
De omwonenden hebben, met allerlei mitsen en maren, een lichte voorkeur voor model E. Die voorkeur is echter afhankelijk van de plek waar je woont. De wethouder stelt nu voor om het komende halfjaar drie scenario's verder uit te werken, model E, model D en de variant van de VVD van model D (D+) en daarbij (voor een frisse blik) een jong en creatief bureau te betrekken en met aandacht voor de rol van omwonenden en onder andere de gebruikers van het gebied. Daarna is de raad aan zet om een keuze te maken.

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) vindt dat een realistisch voorstel. Hij stelt voor om ook een ecoloog te betrekken bij de verdere uitwerking.

**Wethouder Eerenberg** deelt mee dat hij de gebruikers van het gebied nog niet heeft gespecificeerd. Het kunnen automobilisten zijn, omwonenden, fietsers, spelende kinderen, maar ook biologen en ecologen.

**De heer Ten Hoonte** (VVD) vindt het mooi dat het voorstel van zijn fractie wordt meegenomen (met meer groen en iets minder woningen). Hij stelt voor om de uitgewerkte voorstellen voor te leggen aan het digitale meedenkplatform.

***Wethouder Eerenberg*** *knikt beamend.*

**Mevrouw Assen** (PvdA) stelt vast dat er in de raad weinig steun is voor model E. Zij vindt het daarom zonde om dit model (met veel kosten) verder uit te werken. Verder is er ook een aantal andere scenario's besproken. Ziet de wethouder geen reden om deze verder uit te werken?

**Wethouder Eerenberg** herhaalt dat in de verdere uitwerking gebruik zal worden gemaakt van een jonge Utrechtse onderneming met een frisse blik, waarbij wellicht ook zaken van andere scenario's worden belicht. Hij stelt voor om ook model E mee te nemen, omdat de omwonenden daar een lichte voorkeur voor hebben. Ook daar kan met de eerder genoemde frisse blik naar worden gekeken. De raad kan daar na de uitwerkingen een besluit over nemen.

**Mevrouw Assen** (PvdA) heeft in de gesprekken met de bewoners geen uitgesproken voorkeur voor model E gehoord. Ze geeft de voorkeur aan een integrale benadering met meerdere variaties.

**De voorzitter** gaat ervan uit dat de wethouder dit meeneemt.

**Wethouder Eerenberg** vervolgt. Hij beaamt dat er perspectief is op versmalling. Het college heeft echter zowel financieel als inhoudelijk geen ruimte om dat te versnellen. Daarvoor moeten in korte tijd heftige verkeersmaatregelen, met onder andere alternatieve routes, worden genomen. Dat is niet realistisch. In het meest optimistische scenario gaat het college uit van een periode van vijf tot acht jaar, gezien reeds voorgenomen maatregelen elders in de stad.
De wethouder geeft nu de voorkeur aan scenario 1 met verschillende mogelijkheden voor bebouwing. De weg wordt aangepakt zodra het kan.

**De heer Bosch** (PVV) wil weten of, als het aantal auto's met de nieuwe infrastructuur niet sterk vermindert, de voorgenomen maatregelen kunnen worden uitgesteld.

**Wethouder Eerenberg** antwoordt bevestigend; bij geen nader bericht van de raad.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) hoort van de wethouder slechts een magere reactie op de opmerkingen over het versmallen van de weg. Hij stelt voor om er nu al over na te denken.

**Wethouder Eerenberg** herhaalt dat voor de versmalling een aantal ingrijpende maatregelen nodig is om het aantal verkeersbewegingen terug te dringen. Dat is nog best een grote opgave, mede gezien mogelijke conflicten met de eerder genoemde raadsbesluiten en het Mobiliteitsplan 2040 en het gebrek aan budget voor dit doel. Hij vindt daarom oprecht dat de versmalling niet eerder dan over vijf jaar aan de orde kan zijn.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) stelt voor om eerder te starten met erover na te denken.

**Wethouder Eerenberg** deelt mee dat daar al mee gestart is. Het is mogelijk om er periodiek over te spreken, maar voor de realisatie is de genoemde termijn nodig.

**Mevrouw Assen** (PvdA) wil weten of er al een besluit is genomen om het binnen vijf tot acht jaar te realiseren.

**Wethouder Eerenberg** merkt op dat de raad de prioriteiten stelt. Zodra het technisch mogelijk is, kan de raad hierin een keuze maken en aangeven welke andere zaken een lagere prioriteit moeten krijgen.

**De heer Van Heuven** (Partij voor de Dieren) stelt voor dat de wethouder de raad daarvoor een voorstel doet.

**Wethouder Eerenberg** zegt toe de raad over anderhalf à twee jaar (als de voorliggende plannen uitgewerkt zijn) te informeren over de mogelijke mobiliteitsmaatregelen op dat moment en tegen welke kosten.
Het is evident dat de zuidelijke tunnelbuis gebruikt gaat worden voor de afwikkeling van het verkeer. De noordelijke buis wordt groen. Dat wordt een grote impuls voor het gebied.
Het zit er helaas niet in om de verdienopgave te spreiden over het hele stationsgebied. Daar is alleen nog ruimte in het Jaarbeurspleingebouw. Dat is te weinig voor de verdienopgave.

**Mevrouw Assen** (PvdA) wil weten of spreiding wel mogelijk is.

**Wethouder Eerenberg** legt uit dat dat dan ten koste gaat van de ambities van het Jaarbeurspleingebouw.

**De heer Te Hoonte** (VVD) wil weten of er nog voorzieningen in de grondexploitatie zitten die vrijvallen en of er nog risico's zijn die kleiner worden. Wellicht is daar nog wat te halen.

**Wethouder Eerenberg** deelt mee dat in die gevallen de middelen vrijvallen in de algemene reserve. De vraag die de raad moet beantwoorden: moeten er woningen worden gebouwd? De raad heeft die vraag altijd met ja beantwoord. De vraag wordt hier nu omgekeerd gesteld.

**Mevrouw Assen** (PvdA) wil voorkomen dat later blijkt dat er te weinig woningen worden gebouwd.

**Wethouder Eerenberg** stelt voor om daar, als dat later blijkt, later over te spreken. Als bijvoorbeeld een scenario mooier blijkt maar minder oplevert, kan de raad besluiten om het verschil bij te leggen ten koste van een andere ambitie.
De ChristenUnie wilde weten of de middenberm kan worden geschrapt. Dat is toekomstmuziek. Bij een maximale snelheid van 30 km/u is dat theoretisch mogelijk. Dat is een opdracht aan ontwerpers. De ambitie is zo min mogelijk asfalt.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) heeft uit een eerdere bijdrage van de wethouder begrepen dat de twee keer een zonder middenberm wordt gerealiseerd.

**Wethouder Eerenberg** heeft geen inzage in het toekomstig ontwerp met een dan wel geen middenberm. De ambitie is zoveel mogelijk groen. De invulling is onbekend.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) is voorstander van zoveel mogelijk groen door de weg zoveel mogelijk te versmallen. Daar was de wethouder het eerder mee eens. Nu trekt hij dat weer in.

**Wethouder Eerenberg** legt uit dat het krimpmodel uiteindelijk uitkomt op het gebruik van een tunnelbuis. De weg wordt dus versmald. Of er tussen de nieuwe rijbanen een middenberm komt en een maximumsnelheid van 30 km/u met een inrichting van de weg volgens de CROW-normen, is nog onbekend. De vraag is dan ook ontijdig.

**De heer Bosch** (PVV) begrijpt dat de weg bij een verlaging van de maximumsnelheid ingericht wordt volgens de CROW-normen.

**Wethouder Eerenberg** benadrukt dat dit alles hypothetisch is. Als het verkeer voldoende is gereduceerd en als iedereen het ermee eens is dat de maximumsnelheid wordt verlaagd, zal de weg natuurlijk aan de geldende normen moeten voldoen. Hij hoopt dat er dan nog ruimte in het ontwerp overblijft voor een extra stukje groen tussen de twee rijbanen.
De wethouder zegt toe het doortrekken van de fietsroutes (onder andere de Dom-tot-Damroute) op te nemen in het startdocument. In het startdocument is al opgenomen dat er aandacht moet zijn voor woningen voor starters.
De wethouder ziet uit naar de volgende stap die vlak voor de zomer van 2023 gezet zal worden.

**De voorzitter** geeft ruimte voor gemiste vragen.

**De heer Usta** (DENK) herhaalt zijn vraag over het versmallen van de rijbaan. Dat zou kunnen leiden tot meer verkeersdruk rondom de Daalsetunnel.

**Wethouder Eerenberg** heeft al gesproken over de verstrekkende gevolgen voor de mobiliteit. Hij is het dan ook eens met DENK.

**De heer Stellinga** (CDA) stelt opnieuw voor om dit project samen met de ontwikkelingen op het Lombokplein te behandelen. Wellicht moet dat eerst met de andere fracties worden besproken. Hij herhaalt verder zijn vraag over de representativiteit van de participanten.

**Wethouder Eerenberg** legt uit dat de verkeersmaatregelen aan het Lombokplein randvoorwaardelijk zijn voor het terugbrengen van de auto-infrastructuur in dit project. Wijzigingen in de verkeersmaatregelen aan het Lombokplein hebben dan ook gevolgen voor dit project. Er is veel draagvlak in de raad om de verkeersbewegingen op het plein fors te verminderen. Het is inderdaad aan de raad om aan te geven om deze twee zaken tegelijk te behandelen.
De wethouder is verder van mening dat de lange looptijd meespeelt bij de representativiteit van de participatie. Dat vraagt veel van de inwoners. Hij hoopt met korter cyclisch werken er meer bewoners bij te betrekken. Verder zijn er mensen tijdens deze lange looptijd verhuisd. Hij is het met de PVV eens dat het beter moet.

**De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt opnieuw om een samenhangend planologisch kader van dit gebied. Er is nu bijvoorbeeld sprake van een beheersverordening en diverse bestemmingsplannen.

**Wethouder Eerenberg** deelt mee dat in het kader van de Omgevingswet een omgevingsplan moet worden opgesteld. Het bouwvlak in dit gebied is echter nog niet duidelijk. Aandacht voor het omgevingsplan nu betekent dat het planologisch proces twee keer moet worden doorlopen. Hij stelt dan ook voor om nu te focussen op het startdocument. Dan is medio 2023 duidelijk welke kant het opgaat en kan er aandacht worden besteed aan het omgevingsplan.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt de wethouder opnieuw om de bewoners om een alternatief te vragen.

**Wethouder Eerenberg** deelt mee dat er al een lang proces is doorlopen. Bewoners hebben daarin kunnen meedenken. Om de bewoners nu opnieuw om een alternatief te vragen, betekent een stap terug. Hij stelt dan ook voor om de verdere uitwerkingen te beperken tot de alternatieven D, D+ (van de VVD) en E met mogelijk nieuwe ideeën. Dat wat EenUtrecht vraagt, is eerder al gebeurd.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) benadrukt dat de raad nu kaders heeft vastgesteld. Met een vraag aan de bewoners om een alternatief binnen die kaders, worden ze ook betrokken bij de verdere ontwikkelingen.

**Wethouder Eerenberg** legt uit dat binnen de uitwerking van de drie genoemde alternatieven nog veel ruimte is voor creatieve nieuwe inzichten, ook van omwonenden en bijvoorbeeld gebruikers. Het eerdere alternatief van de omwonenden was om technische redenen, in verband met het lage aantal woningen, onhaalbaar.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) herhaalt dat de omwonenden, als ze zelf een alternatief kunnen aandragen, meer betrokken raken; meer dan als ze slechts kunnen kiezen uit de genoemde drie modellen.

**Wethouder Eerenberg** herhaalt dat er ruimte is voor creativiteit en nieuwe ideeën. Bewoners kunnen dan ook meer dan alleen maar vinkjes zetten.

**Mevrouw Assen** (PvdA) herhaalt haar vraag over de relatie tussen dit project en Paardenveld en haar voorstel om Paardenveld te betrekken bij deze ontwikkelingen.

**Wethouder Eerenberg** zegt toe deze problematiek toe te voegen aan het startdocument. Hij benadrukt dat de verbinding fysiek ingewikkeld is door de tussenliggende singel, wellicht met de bouw van een brug.

**De heer Bakker** (D66) wil – opnieuw – weten of het stukje armetierige groen bij de tunnel wordt meegenomen bij de verdere uitwerking.

**Wethouder Eerenberg** beaamt dat het een ingewikkelde plek is (onder andere in verband met het grondwater), maar in alle scenario's is er aandacht voor een upgrade van de kwaliteit van het groen.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) herhaalt haar vraag over mogelijke tijdelijke maatregelen.

**Wethouder Eerenberg** benadrukt dat tijdelijke maatregelen in het gebied heftige effecten (met name congestie) kunnen hebben. Ook voor tijdelijke maatregelen heb je een sterke reductie van het aantal auto's nodig. Verkeerskundig is dat nu onverstandig. Als dat – wellicht begin 2025 – inzichtelijk is, kan het nemen van nieuwe maatregelen versneld worden.

**Mevrouw Chirino** (ChristenUnie) stelt voor om deze tijdelijke maatregelen mee te nemen als gesproken wordt over herprioritering.

**Wethouder Eerenberg** zegt dat toe, voor zover de maatregelen binnen de kaders passen en geen nadelen veroorzaken die de PVV schetst.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) heeft gevraagd naar een analyse van de bestemming van de 2400 auto's die afslaan bij de Koningsbergerstraat en welke maatregelen nodig zijn om ook op dat stuk twee keer een en een maximum snelheid van 30 km/u te realiseren.

**Wethouder Eerenberg** antwoordt dat het afhangt van het ministerie van I&W; het heeft namelijk invloed op de rijksinfrastructuur. Hij deelt de ambitie om zover mogelijk terug te gaan naar een maximumsnelheid van 30 km/u. Hij zegt toe de raad later te informeren wat mogelijk is.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) beaamt dat maatregelen consequenties kunnen hebben voor de situatie op de snelweg. Hij wil echter slechts weten welke maatregelen mogelijk zijn bij de Koningsbergerstraat.

**Wethouder Eerenberg** zegt toe ook deze vraag later te beantwoorden. Er speelt een groot aantal zaken, onder andere de landelijke invoering van de maximum snelheid van 30 km/u in de bebouwde kom.

**De voorzitter** vraagt de wethouder of hij de raad voor de zomer een RIB voorlegt met de uitwerking van de alternatieven.

**Wethouder Eerenberg** zegt dat toe.

**De heer Te Hoonte** (VVD) stelt voor om vooraf aan de uitwerking van de alternatieven met de raad te spreken over de invulling van de uitwerking, bijvoorbeeld met wel of niet een voorkeursvariant. Hij prefereert zelf drie objectieve uitwerkingen zonder voorkeursvariant van het college.

**De heer Bakker** (D66) zou het logisch vinden als het college met een of twee voorkeursvarianten richting geeft aan het debat.

**De voorzitter** stelt vast dat de raad daarmee instemt.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) heeft de wethouder horen zeggen een aantal onderzoeksvragen toe te voegen aan het startdocument. Wordt daar nog een termijn aan gekoppeld?

**De voorzitter** deelt mee dat die ook in Q2 van 2023 meegenomen worden.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat het voorliggende startdocument is gebaseerd op een van de varianten. Het wordt dan ingewikkeld als daar nu onderzoeksvragen aan worden toegevoegd. Hij stelt daarom voor om eerst de drie varianten te bespreken en pas daarna het startdocument aan te vullen met nieuwe onderzoeksvragen.

**Wethouder Eerenberg** zegt toe dat het college de raad voor de zomer van 2023 informeert over de drie uitgewerkte varianten en over het vervolg van de procedure (met een startdocument). Tot aan dat moment zullen geen nieuwe stappen worden gezet.

**De voorzitter** stelt vast dat het vervolgproces daarmee helder is.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) kondigt beraad aan met een aantal fracties over een motie in de volgende raadsvergadering voor mogelijke versnellingen.

**De voorzitter** stelt vast dat de fracties ermee instemmen om deze motie te agenderen voor de volgende raadsvergadering. De behandeltijd is 15 minuten.
De voorzitter stelt voor om voor de schorsing van het avondeten agendapunt 10 af te ronden.

## 11. Raadsvoorstel Technisch herstel verzoekbesluit onteigening Rijnvliet en A2 Hogeweide Oudenrijn

**De voorzitter** deelt mee dat het gaat om een technisch herstel van het raadsbesluit van 9 juni 2022 over de onteigeningsprocedure.

**De heer Stellinga** (CDA) vindt dat terughoudend moet worden omgegaan met de bevoegdheid om te onteigenen. Hij heeft er eerder technische vragen over gesteld. Het CDA is er nu van overtuigd dat deze onteigening noodzakelijk is. Echter, de benodigde zorgvuldigheid is niet in acht genomen. Daarom is dit technisch herstel noodzakelijk. Het CDA wil weten of het bij dit ene technische herstel blijft.

**Wethouder Eerenberg** beaamt dat het gaat om een vervelende slordigheid dat verstrekkende gevolgen heeft voor individuen. Dat had niet mogen gebeuren. Gelukkig kan het nu worden hersteld. Hij zegt toe daar de volgende keer scherp op te zijn.

**De voorzitter** stelt vast dat het onderwerp als hamerstuk geagendeerd kan worden voor de raadsvergadering.

## 9. Hoogbouwvisie dat de vergadering

**De voorzitter** deelt mee dat de hoogbouwvisie vooruitloopt op de stedenbouwvisie in 2023. De hoogbouwvisie maakt deel uit van deze stedenbouwvisie. De fracties van EenUtrecht, de VVD en het CDA hebben het onderwerp geagendeerd.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) merkt op dat Utrecht na negenhonderd jaar de lucht in gaat. Hoogbouw wordt heilig. EenUtrecht is niet tegen hoogbouw, maar je moet goed blijven nadenken over de plek en de manier waarop. De fractie heeft er enkele vragen over.

- Wordt de hoogbouwvisie in de praktijk als leidraad gebruikt?

**Mevrouw Snippe** (Partij voor de Dieren) vindt dat een technische vraag.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) heeft eerder technische vragen gesteld. Uit de beantwoording van de wethouder blijkt dat de hoogbouwvisie een concept is. De oude hoogbouwvisie blijft actueel. Dat lijkt hem echter niet aannemelijk. Het bevat bijvoorbeeld voorbeelden van bestaande gebiedsontwikkelingen. Daarom herhaalt hij de vraag.

**Mevrouw Snippe** (Partij voor de Dieren) wil weten waarom de fractie het niet aannemelijk vindt dat deze hoogbouwvisie als leidraad wordt gebruikt.

**De heer Te Hoonte** VVD) vindt het een politieke vraag. Het gaat om de vraag of het college iets hanteert wat de raad niet eerder heeft vastgesteld.

**Mevrouw Snippe** (Partij voor de Dieren) was benieuwd naar de geschiedenis van deze aanname.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) vervolgt met zijn vragen.
- Wat is de reden dat de visie twee jaar later dan afgesproken in de raad wordt behandeld? De motie hierover is al in 2020 aangenomen.
- De hoogbouwvisie leest als een mooi verhaal. Hoogbouw is een goede manier om tot een hogere dichtheid te komen. Dat is echter niet onderbouwd. Die stelling wordt ook door veel experts tegengesproken. Waarom wordt niet kritisch gekeken naar de schaduwzijden?

Volgens **de heer Te Hoonte** (VVD) wordt in het document uitgelegd hoe je met zes woonlagen ook tot hoge dichtheden kunnen komen. Daar spreekt de hoogbouwvisie zichzelf tegen.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) beaamt dat. Voorbeelden in Barcelona en Parijs tonen aan dat je hoge dichtheden juist met zes woonlagen kunt realiseren.
- Aan schaduwzijden van hoogbouw, zoals minder energiezuinig en bijvoorbeeld nadelen voor de leefomgeving, wordt geen aandacht besteed. De TU Eindhoven heeft een artikel geschreven met als titel Elf drogredenen om voor hoogbouw te kiezen. De fractie vraagt de wethouder om kritisch in te gaan op de schaduwzijden en dit toe te voegen aan de definitieve hoogbouwvisie.
- In het stuk wordt gesproken over toestemming door de gemeenteraad voor de hoogbouw. Die is nodig vanaf 105 m. EenUtrecht stelt voor om deze maximale hoogte te verlagen tot 30 m. Vanaf die hoogte moet een kwaliteitstoets leefbaarheid worden uitgevoerd. De fractie stelt voor om dat op te nemen in de visie.
- EenUtrecht vraagt tot slot om de dwingende en kaderstellende eisen van de gemeenteraad op te nemen.

**De heer Te Hoonte** (VVD) leest dat de huidige hoogbouwvisie onvoldoende houvast biedt voor nieuwe initiatieven. Dat maakt het urgent om nieuwe regels vast te stellen. Dat is opgenomen in een ambtelijk stuk. Dat was ook de opdracht van de raad. Dat wordt nu omgezet naar een stedenbouwkundige visie. Waarom wordt deze hoogbouwvisie niet gewoon beter gemaakt?
Spreker is bang dat met de maximale hoogte een soort pannenkoek in de gemeente ontstaat van ongeveer 90 m tot 105 m, terwijl in de polder wel gemakkelijk bouwwerken verschijnen van 170 m. Hij ziet uit naar de richting hiervoor in de nieuwe hoogbouwvisie.
Bij Lunetten/Koningsweg wordt overwogen om naast de snelweg tot 105 m hoogte bouwen.
Verder verbaasde het de heer Te Hoonte dat er bijvoorbeeld stadshubs moeten worden gebruikt. Dat betekent gewoon een verplaatsing van mobiliteit naar andere plekken. Hij is dan ook blij dat deze eis geen stand heeft gehouden.
De VVD mist de kaders voor deze nieuwe hoogbouwvisie. Daarmee kunnen grote plannen kaderloos worden gemaakt. Dat is slecht voor de stad en zal leiden tot succesvolle bezwaren bij de Raad van State tegen hoogbouw in bijvoorbeeld het Beurskwartier.
De VVD roept de wethouder op om – op korte termijn – een visie op te stellen die past bij de eisen en wensen van deze raad, zodat het oude document uit de omgevingsvisie kan worden verwijderd. Dan ontstaat er weer een sluitend juridisch kader en kunnen de plannen tot een goed einde worden gebracht.

**De heer Stellinga** (CDA) wacht al een tijdje op een hoogbouwvisie. De fractie heeft daarvoor in 2020 al enkele moties ingediend. De bestaande visie uit 2005 zou onvoldoende houvast bieden om te reageren op nieuwe initiatieven. De nieuwe visie had er echter al lang moeten liggen.
Het verbaast spreker dat de raad nu een ambtelijk werkdocument krijgt. Waarom geen raadsvoorstel? Staat het college niet achter de inhoud? Dit is geen juiste gang van zaken.

**De heer Bakker** (D66) maakt bezwaar tegen deze potsierlijke bijdrage van het CDA. Het college is helder geweest over de status van het document: een intern conceptwerkdocument. Het heeft dit op aandringen van de raad – zonder verdere status – gedeeld. Je kunt dan niet zeggen dat je iets anders had verwacht.

**De heer Stellinga** (CDA) benadrukt dat de stad een dergelijke visie nodig heeft en stelt voor daar aan te werken.

**De heer Bakker** (D66) antwoordt dat dat precies is wat er nu gebeurt. Het college heeft aangegeven de raad medio 2023 een stedenbouwkundige visie voor te leggen.

**De heer Stellinga** (CDA) vindt het belangrijk te weten wat het standpunt van het college is over dit document.

**De heer Bakker** (D66) herhaalt dat het college toewerkt naar een stedenbouwkundige visie. Het is aan de raad om aandachtspunten aan te dragen.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat door de raad aangenomen moties, ook na nieuwe collegeakkoorden, uitgevoerd moeten worden.

**De heer Stellinga** (CDA) is het daarmee eens. Hij vervolgt met zijn bijdrage.
Het ambtelijk document bevat een aantal goede zaken, onder andere om hoogbouw deel uit te laten maken van de stad, de menselijke maat en de gezinsvriendelijkheid.
Gelukkig staat het uitgangspunt 'niet hoger dan de Dom' nog overeind. Onder welke voorwaarden mag daarvan worden afgeweken? Zeker niet in of rondom de – kleinschalige – binnenstad om zo het zicht op de Dom te behouden.
Het CDA vroeg eerder aandacht voor de beeldkwaliteit op ooghoogte. Dat is echter niet uitgewerkt. Op welke manier kan de raad hiervoor de kaders aangeven? Het CDA vraagt ook aandacht voor verdichting en voor afstand tot bestaande woningen. Zet de hoogbouw de leefbaarheid niet onder druk? De fractie vraagt de wethouder tot slot om de gevolgen van de hoogbouw uit te werken met aandacht voor een mix van verschillende huishoudens, het voorkomen van anonimiteit en de toestand van de hoogbouw over twintig jaar.
Het CDA mist zoeklocaties voor hoogbouw. Gaat het college dit concreet uitwerken en op welke manier wordt de raad daarin meegenomen? Zijn er bijvoorbeeld logische bandbreedtes te bedenken bij verschillende hoogtes?

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) heeft in 2020 samen met enkele andere partijen de motie Hoogbouw met visie ingediend. Het is belangrijk om hoogbouw in goede banen te leiden. Er is nu al enkele jaren gewerkt aan deze visie. Het wordt nu ondergebracht in de stedenbouwkundige visie. Maar de raad heeft duidelijk opgeroepen om dit al bij de RSU te behandelen. De ChristenUnie stelt dan ook voor om delen van deze hoogbouwvisie die al staand beleid zijn, in de raad te bespreken. De andere delen van deze (goede) visie kunnen later verwerkt worden in de stedenbouwkundige visie.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) wil weten of de ChristenUnie voorstander is van een versnelde behandeling van deze hoogbouwvisie in de raad.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) legt uit dat de fractie hier nu juist mee worstelt. De fractie ziet de meerwaarde van een hoogbouwvisie binnen de stedenbouwkundige visie, want deze zaken kun je niet los van elkaar zien. De hoogbouwvisie bevat echter ook een aantal belangrijke zaken die nu goed in de praktijk kunnen worden gebruikt en waarop plannen zouden kunnen worden getoetst.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) merkt op dat ook de ChristenUnie destijds, tegelijkertijd met de aanname van het RSU, gevraagd heeft om een snelle behandeling van een hoogbouwvisie. Dat is inmiddels alweer anderhalf jaar geleden.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) geeft aan te balen van het uitstel van behandeling door allerlei redenen, bijvoorbeeld corona. Nu is het opnieuw zonde om driekwart jaar te wachten totdat de hoogbouwvisie wordt opgenomen in de stedenbouwkundige visie.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) meent te begrijpen dat de ChristenUnie toch weer opnieuw uitstel accepteert.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) herhaalt dat het logisch is om deze visie op te nemen in een stedenbouwkundig plan. Daarnaast wil hij van de wethouder weten hoe de gemeente omgaat met waardevolle zaken in de hoogbouwvisie. Kunnen die al worden toegepast? Kan de wethouder daar uitsluitsel over geven?

**De heer Te Hoonte** (VVD) deelt mee dat de raad opdrachten geeft aan het college en voorstellen doet voor wetgevingen en bijvoorbeeld beleidskaders. Iedereen in het stadskantoor moet toetsen of plannen daaraan voldoen. Nu wordt voorgesteld om van een memo beleid te maken. Daarmee staat de raad buitenspel. Met dit proces (de behandeling van deze memo) verkwanselt de raad zijn wetgevende taak.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) stelt voor om dit belangrijke debat niet af te raffelen en het na de schorsing voort te zetten.

**De voorzitter** schorst daarop om 16.50 uur de vergadering tot 20.00 uur.

Gemeente Utrecht

# Verslag openbare avondvergadering commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

| | |
|---|---|
| **Datum** | 8 december 2022 |
| **Locatie** | Raadszaal, stadhuis |
| **Verslag door** | mw. E. Wijsman (Notuleerservice Nederland) |
| **Vaststelling verslag** | |

## Aanwezigen

De voorzitter, mw. M. Al-Saqaff, de wethouders, mw. L. van Hooijdonk, de leden, dhr. H. Bakker (D66), mw. L. Bode (VOLT), dhr. F. Claassen (GL), dhr. G. Dijkstra (EenUtrecht), dhr. R. van den Enk (Student&Starter), dhr. H. Essabiri (DENK), dhr. R. v.d. Graaf (CU), mw. M. Hellevoort (GL), mw. Y. Hessel (Utrecht Solidair) (SP), dhr. M. van Heuven (PvdD), dhr. G. te Hoonte (VVD), mw. A. Oudejans (Student&Starter), mw. L. Snippe (PvdD), dhr. H. Stellinga (CDA), dhr. Y. Usta (DENK), dhr. R. v.d. Zweth (PvdA)

## Afwezigen

## Verslag vergadering commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

1. Opening en mededelingen ....37
10. Hoogbouwvisie ....37
12. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Ivoordreef, Overvecht..42
LIJST VAN TOEZEGGINGEN....55

## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** heropent de vergadering.

## 10. Hoogbouwvisie

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt zich af of beleid met slechts een memo kan worden vastgelegd**.**

De heer **Van der Graaf** (CU) zegt dat het niet om een memo gaat, maar om concepten die met de raad zijn gedeeld en die geen formele status hebben. Hij vindt het jammer als deze documenten nu niet gebruikt worden, terwijl er hard aan gewerkt is door de ambtelijke organisatie en hij vraagt zich af of hier nog dingen in staan die gebruikt zouden kunnen worden in bestemmingsplannen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) denkt dat dit dan wel via een raadsbesluit moet lopen en vraagt de wethouder hoe hieraan vormgegeven kan worden.

De heer **Van der Graaf** (CU) vraagt of er dingen zijn die eruit gehaald kunnen worden en gebruikt bij de stedenbouwkundige visie.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat de stedenbouwkundige visie al in Q1 van 2023 komt en vraagt de heer Van der Graaf of dit dan ook opgaat.

De heer **Van der Graaf** dacht dat de visie pas eind 2023 zou komen en vindt het dan zonde van dit stuk om zo lang op besluitvorming wachten.

De heer **Claassen** (GL) vraagt de heer Van der Graaf of hij het met hem eens is dat er een groot verschil is tussen de Domtoren en de Granville Tower.

De heer **Van der Graaf** (CU) bevestigt dit.

De heer **Claassen** (GL) constateert dat beide gebouwen een heel andere positie in de stad hebben en vraagt of de heer **Van der Graaf** (CU) daardoor ook anders naar de volumehoogte kijkt.

De heer **Van der Graaf** (CU) bevestigt dit en vraagt de wethouder of er onderdelen in het memo staan die kunnen worden vastgesteld die geen relatie hebben met de stedenbouwkundige visie.

De heer **Usta** (DENK) zegt dat zijn fractie niet tegen woningbouw is. Hij denkt dat hoogbouw een goede kans is om het woningtekort aan te pakken, zodat er maximaal rendement kan worden behaald.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) zegt dat je in 70 m² hoogbouw niet per definitie meer woningen kwijt kunt en vraagt waar de DENK die veronderstelling vandaan haalt. Met zes lagen hoogbouw kan je namelijk meer verdichten en kan je veel meer woningen kwijt.

De heer **Usta** (DENK) denkt dat het logisch is dat, hoe hoger je bouwt, des te meer woningen er kunnen komen.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) spreekt dit tegen en zegt dat zijn stelling wetenschappelijk bewezen is.

De heer **Usta** (DENK) denkt dat het te maken heeft met de inrichting van het gebouw en zegt dat er meer woningen kunnen worden gerealiseerd.

De heer **Claassen** (GL) verwijst naar architect Rem Koolhaas die hoogbouw de kers op de taart van het stedelijk weefsel noemde. Hij wil graag een discussie over de footprint van de stad. Hij begrijpt uit de literatuur dat, hoe dichter de stad, des te kleiner de footprint per bewoner is. Daarom zou hij niet alleen willen kijken naar de presentatie en footprint van een gebouw, maar ook naar het stedenbouwkundig geheel.

De heer **Te Hoonte** (VVD) constateert dat hoogbouw niet de benodigde eigen energie kan opwekken en vraagt of de heer Claassen het met hem eens is dat de zonnepanelen die worden neergelegd ook meegerekend moeten worden bij de footprint.

De heer **Claassen** (GL) wil niet naar het gebouw op zich kijken, maar naar de footprint van het stadsdeel.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt hoe dat gaat bij city hubs waarbij vrachtwagens buiten de stad overgeladen worden en of dit meegenomen wordt bij de footprint van een gebouw.

De heer **Claassen** (GL) denkt dat dat niet zo is en zegt dat het om footprint van de stedenbouw gaat waarvan dit onderdeel is. Het gaat dus om het ensemble van gebouwen. Met betrekking tot dichtheid zegt hij dat de ene dichtheid beter is dan de andere en hij vraagt het college hoe in Utrecht de verhoudingen tussen dichtheden en woningwaardering zit of tussen de lengte van de wachtlijsten en de dichtheid of tussen de vierkante-meter-prijs en de dichtheid. Hij vraagt of het college bereid is dat na te gaan.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt of de heer Claassens het met hem eens is dat dat de huidige hoogbouwvisie wel voordelen opsomt, maar niet kritisch kijkt naar de risico's.

De heer **Claassen** (GL) vindt ook dat de hoogbouwvisie breder moet kijken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt het bijzonder dat hier een werkdocument besproken wordt, omdat dit een stuk zonder status is.

De heer **Te Hoonte** (VVD) wat de PvdA vindt van een motie voor een hoogbouwvisie die niet wordt uitgevoerd.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat er toen nog geen ambtelijk stuk lag. Hij is blij dat er een stedenbouwkundige visie aankomt en dat er dan ook een hoogbouwvisie komt. Hoogbouw is geen doel op zich, maar er zijn wel plekken in de stad waar hoogbouw logisch is. Zo heeft hij veel sympathie voor de manier waarop hoogbouw in de Veilinghaven is toegepast. Hij hoopt in de stedenbouwkundige visie markante gebouwen in de stad terug te zien.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt of de PvdA zijn mening deelt dat er in 2020-2022 veel in gang is gezet op het gebied van hoogbouw en dat er toen belangrijke besluiten zijn genomen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) denkt dat niet, omdat een deel hoogbouw is, maar ook een deel niet.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt of de heer Van der Zweth het met hem eens is dat er in 2020 een motie is ingediend die de intentie had om te zorgen dat, voordat alles volgebouwd wordt, de raad een leidend principe vaststelt.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat er in Papendorp Noord en Groenewoud geen hoogbouw was en dat de discussie over het stationsgebied en de Merwedekanaalzone in 2020 liep. Zijn fractie wilde dat inderdaad vaststellen, maar hij vindt het geen goede zaak om plannen op te schorten, omdat de hoogbouwvisie er nog niet ligt.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt waarom de PvdA toen wel de hoogbouwvisie wilde vaststellen en nu niet.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat zijn fractie zo spoedig mogelijk een stedenbouwkundige visie wil vaststellen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) constateert dat de er in Papendorp noord en Groenewoud geen hoogbouw zou kunnen komen en vraagt daarom wat het toevoegen van hoogbouw voor zin heeft als de hoogbouw al is geschrapt.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat dat hier niet is gebeurd.

De heer **Te Hoonte** (VVD) had het fijn gevonden als in de visie had gestaan of er is wel of geen hoogbouw gewenst is. Hij vraagt hoe het komt dat de hoogbouwvisie van tafel is gevallen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat er in het verleden geen hoogbouwvisie heeft gelegen, maar zijn fractie vindt een stedenbouwkundige visie beter. Het duurt echter nog even voordat die er komt, maar hij vindt dat de plannen daar niet op moeten wachten.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zegt dat ergens tijdens de coalitieonderhandelingen de hoogbouwvisie van tafel is gerold, omdat dit een stedenbouwkundige visie zou worden. Nu blijkt dat iedereen toch vindt dat er een hoogbouwvisie moet komen.

De heer **Stellinga** (CDA) vraagt of de PvdA het met hem eens is dat, als er nu hoogbouw wordt gepleegd zonder hoogbouw of stedenbouwkundige visie, dat er dan geen samenhangend geheel ontstaat.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) deelt deze vrees niet, omdat de raad er steeds bijzit en op blijft letten, maar natuurlijk moet er een visie komen.

Mevrouw **Bode** (VOLT) vraagt of er aan de vijf kernpunten nog een zesde zou kunnen worden toegevoegd namelijk dat hoogbouw in Utrecht klimaat- en energie neutraal moet zijn.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat de werkversie die op de tafel van de ambtenaren lag, is doorgestuurd, dus zonder bestuurlijke slag eroverheen.

De heer **Stellinga** (CDA) zegt dat er een beleidsstuk uit 2005 ligt en vraagt of dit stuk zonder formele status in de praktijk gebruikt wordt als bestendige gedragslijn.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat het hier om een concept stuk gaat en dat hij hiermee de raad wil laten zien wat er moet verdwijnen. Het stuk heeft dus geen enkele status. In deze hoogbouwvisie staan opvattingen over hoe men omgaat met deelmobiliteit en stedelijke ontwikkeling. Hierin zitten dus wel inzichten die in het dagelijks werk een plek kunnen krijgen, maar dit geldt niet als kader. Het geldende kader is nog steeds de RSU en de Hoogbouwvisie uit 2005. Als daarvan wordt afgeweken, dan moet het college dat aan de raad uitleggen en dat gebeurt ook.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zegt dat de RSU helaas kan afwijken van de visie uit 2005. Dat zou worden opgelost, maar dat is nog steeds niet gebeurd.

Wethouder **Eerenberg** heeft navraag gedaan bij juristen en deze hebben aangegeven dat de status van de RSU juridisch geen risico oplevert. Er zal een visie worden gemaakt op stedenbouw, maar daarbij is gezegd dat men moet oppassen, omdat er ook een andere kant aan hoogbouw zit, omdat veel mensen in een relatief klein gebied voorzieningen nodig hebben zoals ruimte, groen et cetera. Na de RSU zouden opnieuw gesprekken worden gevoerd over hoe de stad kijkt naar de ontwikkeling van Utrecht. Daarbij zou het gaan om verdichten versus leefbaarheid. Dergelijke gesprekken kosten tijd. De planning is dat er in Q1 van 2023 een plan van aanpak per raadsbrief aan de raad wordt gezonden. Vervolgens worden die gesprekken gevoerd en de wethouder verwacht dat de visie er aan het begin van Q4 2023 is. Deze tijd is dus nodig voor de gesprekken met de stad die groots zullen worden aangepakt. Hij nodigt de raadsleden ook uit om bij een aantal sessies aanwezig te zijn. Hij vraagt of de commissieleden willen dat hij op alle gemaakte opmerkingen reflecteert, want dit zal allemaal meegenomen worden in de nieuwe visie.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) wil graag een reflectie van de wethouder.

De heer **Stellinga** (CDA) sluit zich daarbij aan.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat de beeldkwaliteit op ooghoogte in de stedenbouwkundige visie komt. Een gebouw bestaat eigenlijk uit twee lagen namelijk het gebouw van de architect en de plint. Bij de Merwedekanaalzone is een knip gemaakt en bij minder dan 10-15 m wordt er voor andere architectuur gekozen dan in de hoogte. Architectuur op hoog niveau heeft vooral te maken met het aspect van de leefbaarheid. Met betrekking tot de toetsen zal de welstand dan moeten worden aangepast en wordt er gewerkt met kwaliteitsteams die beslissen of een gebouw goed is of niet.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt of de welstandscommissie de opdracht krijgt om te kijken naar de gevel.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat de architect de opgave van welstand krijgt. De andere onderdelen van hoogbouw zijn een deel van de stedenbouwkundige visie. Met betrekking tot verdichting en afstand tot bestaande woningen zet de hoogbouw de zaken onder druk. De kwalitatieve kant is moeilijk te vatten in spelregels. De gevolgen van hoogbouw kunnen mixen, mengen en voorzien zijn, maar het is belangrijk dat voorkomen wordt dat men verzandt in anonimiteit. Met betrekking tot de zoeklocaties voor hoogbouw en bandbreedtes verwijst hij naar de RSU.

De heer **Stellinga** (CDA) bedankt de wethouder voor de uitgebreide reflectie. Hij vraagt aandacht voor het feit dat deze input gebaseerd zou zijn op het stuk, maar daarin vindt hij dit niet terug. Hij zou die zaken wel graag in een hoogbouwvisie willen laten terugkomen.

Wethouder **Eerenberg** neemt dit mee. Hij benadrukt dat het niet mogelijk is dat plannen worden doorgezet zonder kader en zegt dat de spelregels nu eigenlijk strenger zijn, omdat er per individueel plan door het college aan de raad moet worden uitgelegd wat er gedaan wordt.

De heer **Van der Graaf** (CU) constateert dat er in de geest van de visie wordt gehandeld, maar dat de onderbouwing strakker is bij bestemmingsplannen die naar de raad toe komen.

Wethouder **Eerenberg** bevestigt dit en zegt dat het college alles individueel moet toelichten. Met betrekking tot de vraag over de 30 m en de definitie van hoogbouw zegt hij dat de raad nu altijd al toestemming moet geven als er hoger gebouwd wordt dan 30 m. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of het college dat in de toekomst blijft doen, antwoordt de wethouder bevestigend, want in elk plan dat het college aan de raad stuurt moet beargumenteerd werden waarom het college dat toezendt.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt naar de leefbaarheidstoets.

Wethouder **Eerenberg** begrijpt niet waar de heer Dijkstra op doelt, maar zegt dat leefbaarheid op de ene plek anders kan uitvallen dan op de andere plek. Bij elk document geeft het college een onderbouwing waarom het college dat een goed plan vindt en dergelijke zaken dragen bij aan leefbaarheid. Hij meldt de VVD dat er geen verplichte stadshubs zijn, omdat hoogbouw altijd op plekken gebeurt waar ov-knelpunten zijn.

De heer **Te Hoonte** (VVD) sprak niet over stadshubs, maar over cityhubs voor goederenvervoer.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat in de toekomst bekeken moet worden of op elke hoogbouwplek verplicht moet worden gesteld hoe het gaat met de goederenstromen. Hij verzoekt de ChristenUnie om het niet complexer te maken door elementen eruit te halen en deze bij andere processen ter discussie te stellen. Hij zegt dat de suggesties die gedaan zijn een goede plek zullen krijgen in de visie en hij nodigt de raad uit om mee te doen met het proces dat vanaf het nieuwe jaar zal worden gestart.

De **voorzitter** constateert dat er geen vragen meer zijn en dat er geen toezeggingen zijn gedaan. Ze vraagt hoe de raad dit punt wil behandelen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) is benieuwd naar de stedenbouwkundige visie en vindt dat het debat eerder in het jaar had moeten zijn gevoerd.

De heer **Van der Graaf** (CU) vindt dat het proces niet goed gelopen is, maar bedankt de wethouder voor de toelichting. Er ligt nu voldoende om aan de slag te gaan met de stedenbouwkundige visie.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) overweegt nog of er iets gedaan wordt richting de raad.

De heer **Stellinga** (CDA) wil ook nog met zijn fractie overleggen.

De **voorzitter** constateert dat voor behandeling in de raad 10 minuten zal worden gereserveerd. Zij schorst de vergadering voor enkele minuten.

# 12. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Ivoordreef, Overvecht

De **voorzitter** heropent de vergadering en geeft een toelichting op dit punt en zegt dat dit in twee termijnen zal worden besproken.

De heer **Van Heuven** (PvdD) zegt dat het proces niet goed is verlopen, omdat in de eerste week van het zomerreces de bouwenveloppe kwam. De raad was toen niet actief. Toen dit punt werd geagendeerd, bleek er niets meer te zijn waarover nog overleg kon worden gevoerd. De plannen zijn kennelijk financieel nauwelijks haalbaar en kunnen daarom niet veranderd worden. Hij zegt dat bewoners zich overigens niet gehoord voelen als het om participatie gaat. Zijn fractie voelt zich in een hoek geduwd, omdat er niets meer aan het plan kan worden veranderd en de raad dus eigenlijk bij het kruisje moet tekenen. Hij vraagt wat de waarde van een besluit over een bestemmingsplan is als de raad niet anders kan doen dan instemmen met het voorliggende plan. Hij constateert dat het hier gaat om bouwen in stedelijke groenstructuur en dat de bouwenveloppe is vastgesteld nadat de structuur was vastgesteld. Hij vraagt zich af hoe de bomen over het hoofd gezien konden worden of dat deze doelbewust worden opgeofferd. Hij vraagt wie er heeft besloten tot het kappen van de 126 grote bomen. Hij citeert uit pagina 42 en zegt dat ook dieren en klimaat gebruik maken van de bomen. De bomen zijn op de top van hun kunnen qua klimaatadaptatie en daarom verzoekt hij de wethouder om de bomen met rust te laten. Er wordt gezegd dat de onveiligheid zal worden opgelost als de bomen gekapt worden, maar hij betwijfelt dat en denkt dat door het kappen van de bomen de wijk alleen maar ongezonder wordt. Hij vraagt de wethouder hoe deze dat ziet. Tijdens de raadinformatiebijeenkomst bleek dat, als er twee woningen niet worden gebouwd, het plan op dat gebied kan worden aangepast. Hij vraagt zich af wat de raad nu eigenlijk nog kan doen. Verder heeft hij ook problemen met de parkeergarage met een hoogte van 12 m. boven maaiveldniveau. Hij denkt dat dit geen verrijking van de buurt wordt. Met betrekking tot stikstof denkt hij dat de uitstoot tijdens de bouw omlaag kan en hij vraagt ten eerste of het college kan garanderen dat deze oplossing rechterbestendig is, want hij vermoedt dat dit zal leiden tot procederen. Ten tweede vraagt hij of de reductiemaatregelen toegepast kunnen worden op alle bouwprojecten in Utrecht, ten derde of de berekeningen met de raad gedeeld kunnen worden en ten vierde of er bij eerdere plannen wel genoeg is gedaan om de uitstoot tot een minimum te beperken. Hij vraagt de wethouder of deze blij is met de plannen of dat zij de bomen wil behouden. Hij zou graag zien dat men teruggaat naar de tekentafel en dat de bomen worden behouden.

De heer **Stellinga** (CDA) constateert dat hier tweemaal zoveel sociale huur als midden huur wordt gerealiseerd. Hij denkt dat de ambitie voor de midden huur op deze manier nooit kan worden behaald. Zijn fractie is niet overtuigd van de noodzaak tot het kappen van de bomen en hij denkt dat, als er twee woningen worden geschrapt, de bomen kunnen blijven staan. Hij vraagt wat er misgaat als deze woningen worden weggehaald, want daarop kwam eerder geen duidelijk antwoord. Het raadsvoorstel stelt dat een heroverweging niet meer mogelijk is. Dit betekent dat de raad dus eigenlijk het bestemmingsplan al dan niet kan vaststellen. Zijn fractie ziet geen reden om ervoor te stemmen.

De heer **Bakker** (D66) is bang dat er een vertraging van drie jaar ontstaat als het plan gewijzigd wordt. Bij de huidige woningcrisis vindt hij dat geen goede zaak. Hij vraagt wat het CDA daarvan vindt.

De heer **Stellinga** (CDA) vindt dat de woningcrisis moet worden aangepakt, maar het lijkt er nu op dat het lastig is om de plannen nog bij te stellen en dat vindt hij moeilijk te accepteren.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat Overvecht de groenste wijk van Utrecht is. Hij wijst erop dat het terrein nu braak ligt en vraagt de heer Stellinga naar zijn reden.

De heer **Stellinga** (CDA) denkt dat daar wel weer woningbouw komt, maar hij ziet geen noodzaak om de bomen te kappen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vreest dat, als de plannen gewijzigd moeten worden, er jaren vertraging komt. Hij vindt dat het CDA een nieuw standpunt inneemt.

De heer **Stellinga** (CDA) zegt dat zijn fractie er niet van overtuigd is dat de bomen moeten worden gekapt voor deze woningbouw. Hij wil eigenlijk allebei en hij is er niet van overtuigd dat Bo-ex gelijk heeft.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) is niet gewend dat het CDA zegt dat het langer mag duren.

De heer **Stellinga** (CDA) zegt dat zijn fractie in dezen meegaat met de Partij voor de Dieren en, hoewel dat vertraging oplevert, vindt hij dat de woningen die hier komen niet ten koste mogen gaan van de bomen.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) zegt dat de sociale woningbouw woningen van 50 m² kippenhokken worden in plaats van ruime appartementen. Mensen worden opgesloten in kippenhokken zonder balkon die een ingang hebben aan de Einsteindreef. Ze vindt het ook vreemd dat daar de uitgang komt. Zij zegt dat het dus niet alleen om de bomen gaat. Ze denkt ook dat de sociale woningbouw in eerste instantie voor alleenstaanden is, maar die mensen gaan samenwonen en krijgen kinderen en dan kunnen de gezinnen nergens heen. Daarom vindt zij het een slecht plan. Zij hoopt dat de bomen alsnog bewaard kunnen blijven en dat het plan menswaardiger wordt.

De heer **Bakker** (D66) vindt dan mevrouw Hessel veel stellige uitspraken doet over mensen die daar komen wonen en vraagt waar zij haar uitspraken op baseert.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) zegt dat ruime appartementen voor gezinnen worden vervangen door twee kamerappartementen met een inpandig balkon. Haar fractie vindt dat er grenzen zijn aan hoe je mensen kunt behandelen, zeker in de sociale woningbouw.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat er behoefte is aan woningen voor alleenstaanden. Natuurlijk zullen er kinderen geboren worden en daarom is de doorstroom ook belangrijk. Er komen nu 74 midden huurwoningen.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) zegt dat de kippenhokken aan de Einsteindreef komen en in de zomer wordt het daar heet als de groenstructuur wordt weggehaald. Zij wil daarom graag grotere sociale woningbouw en kleinere koophuizen, zodat elke Utrechter een kans krijgt. Zij vindt dat hier sprake is van gentrificatie en daar schrikt zij van in Utrecht.

De heer **Te Hoonte** (VVD) heeft ook in een woning met een inpandig balkon gewoond en zegt dat dat vaker voorkomt. Hij vraagt waar mevrouw Hessel haar uitspraken op baseert en waarom zij vindt dat de sociale woningbouw anders wordt behandeld dan de koopwoningen daar aan de overkant.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) zegt dat de koopwoningen aan de overkant nog wel een stuk groen hebben en verder van de weg afstaan.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat de bewoners daar ongeveer een jaar geleden zijn weggegaan. Om het plan nu af te schieten, zou betekenen dat de sloop van de huizen eigenlijk voor niets is geweest. Dit geluid heeft hij de afgelopen weken ook gehoord.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) zegt dat het terrein sinds april braak ligt. Zij vindt dat de raad zich niet langer moet laten chanteren en moet gaan voor menswaardige woningen en het kappen van bomen moet stoppen. Zij hoopt dat de raad zich niet voor het blok laat zetten.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt het ook belangrijk dat het goede woningen worden, maar mevrouw Hessel wil nu dat het langer gaat duren, omdat ze het geen goed plan meer vindt. Hij denkt dat het op deze manier voor de bewoners erg ingewikkeld wordt.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) zegt dat zij ook het woord voert namens de bewoners, omdat de oude bewoners niet terug kunnen in de twee kamers. Er worden nu zelfs al geluidsarme kamers gebouwd en ze vraagt of men wel weet wat het betekent om in twee kamers opgesloten te zitten.

De **voorzitter** constateert dat het een emotioneel debat wordt en vraagt de deelnemers rustig aan te doen.

De heer **Van de-Enk** (Student&Starter) vraagt naar het belang van de toekomstige bewoners.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) zegt dat mensen bij sociale woningbouw vaak al blij zijn dat ze een dak boven hun hoofd hebben, maar ze vindt dat de raad ook voor goede woningen moet zorgen.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) is tegen het plan, omdat de bewoners niet hebben kunnen participeren op de kern van het plan en hij vindt dat het niet kappen van bomen een harde toezegging had moeten zijn. Hij verzoekt de wethouder om toe te zeggen dat er geen bomen gekapt zullen worden en dat de bewoners aan het eind tevreden zullen zijn.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat deze plannen al veel te lang lopen namelijk 10-12 jaar. De bewoners zijn weggegaan, omdat de woningen gesloopt werden en nu gebeurt er niets. Hij vindt wel dat het kappen van de bomen grote gevolgen heeft en verwijst naar de motie Geen groen zonder poen die heel duidelijk was.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) constateert dat de PvdA kennelijk elk plan goedkeurt, ook als er geen participatie is geweest en er bomen gekapt moeten worden.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat zijn fractie een plan met 75% betaalbare woningen steunt en dat de wijk Overvecht deze woningen nodig heeft. Daarom kiest zijn fractie ervoor om de bomen te kappen, maar hij vindt het wel ingewikkeld.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) is perplex en vraagt of het doel de middelen heiligt.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat zijn fractie de plannen steunt die ten goede komen aan de stad en de wijk. Dit is geen carte blanche voor plannen in de toekomst.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vindt het teleurstellend dat, sinds de PvdA in het college zit, er geen oog meer is voor participatie en bomen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) noemt dat totale onzin en zegt dat wat de heer Dijkstra zegt niet klopt.

De heer **Stellinga** (CDA) is het eens dat het gaat om de wenselijkheid van betaalbare huur en dat daar nu een plan voor ligt. CDA en PvdA zijn het zelfs met elkaar eens dat er een plan mogelijk is voor voldoende betaalbare woningen en handhaving van de bomen, maar niet over de vraag of de bomen mogen blijven. Hij vraagt of dat het enige is in dit traject.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zou ook graag zien dat er minder bomen worden gekapt, maar om het terrein vier of vijf jaar braak te laten liggen vindt zijn fractie geen goede zaak.

De heer **Stellinga** (CDA) erkent dat er een woningcrisis is, maar zegt dat er een aangepast bestemmingsplan nodig is.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) constateert dat er dan de komende 4-5 jaar slechts weinig zal gebeuren en daarom zal zijn partij het voorstel steunen.

De heer **Stellinga** (CDA) denkt dat er een nieuw bestemmingsplan kan worden gemaakt waarbij de bomen blijven staan en er betaalbare huurwoningen komen. Dit hoeft geen 4-5 jaar te duren.

De heer **El Abassi** (DENK) vraagt de heer Van der Zweth of hij in het plan een vorm van gentrificatie hij ziet.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) ontkent dit, omdat bijna alle sociale huurwoningen terugkomen. Voor de midden huur zijn er voorrangsregelingen voor mensen uit de wijk zelf en de

koopwoningen zijn weliswaar duurder, maar veel Overvechters willen in de wijk blijven wonen en komen niet in aanmerking voor een sociale huurwoning.

De heer **El Abassi** (DENK) vindt dat er een behoorlijk aantal sociale huurwoningen minder komt en vraagt of de heer Van der Zweth hier in geen gentrificatie in ziet.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) ontkent dat, maar constateert dat, als de redenering van DENK wordt doorgetrokken, er nooit meer koopwoningen in Overvecht gebouwd zullen kunnen worden.

De heer **El Abassi** (DENK) snapt niet dat de heer Van der Zweth hierin geen gentrificatie ziet.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat hier juist heel serieus werk van wordt gemaakt om gentrificatie tegen te gaan. De heer Elabassi maakt het nu heel groot en ingewikkeld, maar dat klopt niet.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) is het eens met het CDA en denkt dat de bomen kunnen blijven staan met een eenvoudige ingreep. Ze vraagt welk bezwaar de heer Van der Zweth heeft als de bomen blijven staan en hoe de PvdA de bewoners verdedigt, want zij herkent niet wat de heer Van der Zweth zegt.

De heer **El Abassi** (DENK) heeft een punt van orde. Hij vindt het vervelend dat hij geblaat hoort als mevrouw Hessel een vraag stelt aan de heer Van der Zweth.

De heer **Te Hoonte** (VVD) heeft een punt van orde en zegt dat er geen drie vragen in een interruptie mogen worden gesteld. Hij constateert dat, sinds de heer Elabassi hier aanwezig is het er niet rustiger op wordt en hij wil nu graag alleen praten over het bestemmingsplan.

De **voorzitter** roept op om netjes naar elkaar te zijn en naar elkaar te luisteren.

De heer **El Abassi** (DENK) erkent het geluid van mevrouw Hessel en is blij dat zij dat laat horen.

De **voorzitter** roept op tot respect voor elkaar.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) heeft ook met mensen uit Overvecht gesproken en doet dat zelfs vaak. Hij deelt de zorg van de heer Elabassi en mevrouw Hessel en juist daarom zijn er bepaalde keuzes gemaakt en zijn fractie steunt die. Hij vindt de bomenkap ingewikkeld.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) constateert dat men het niet met elkaar eens is.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt dat de nieuwbouw ten goede moet komen aan de bewoners van Overvecht en hij denkt dat dat nu ook zo is. Een jaar geleden is geprobeerd om het aantal sociale woningen gelijk te houden. Daarvoor was toen geen steun in de raad en dat ziet men nu terug in het bestemmingsplan. Wat hier gedaan wordt is nieuw, maar dit is een goede trend en er wordt geprobeerd om nieuwbouw ten goede te laten komen van de wijk. Zijn fractie deelt de zorg dat het om kleine woningen gaat en daarom vindt hij het gemiddelde aantal vierkante meter dat in het coalitieakkoord is vastgesteld heel belangrijk. De sociale huurwoningen zullen een geluidswal vormen bij een drukke weg en hij noemt dat funest. Hij roept de wethouder op om daar iets aan te doen, zodat het leefbare woningen worden.

De heer **Van Heuven** (PvdD) zegt dat dit inderdaad een geluidsmuur wordt en dat komt door het kappen van de bomen. Hij vraagt de heer Van der Zweth of het klopt dat hierover nooit eerder door de raad een besluit is genomen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat er een jaar geleden een uitgebreid debat over is geweest. Daarnaast ligt er een startnotitie uit 2015 waarop de raad ook heeft kunnen reageren.

De heer **Van Heuven** (PvdD) zegt dat er inderdaad een startnotitie ligt, maar daaruit was niet duidelijk wat dat betekent voor het kappen van bomen. De bouwenveloppe werd weggemoffeld in het zomerreces en hij denkt dat die vraag nooit aan de orde is geweest.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat dat niet klopt. De raad heeft daarin zelf een positie en kan daar zelf op acteren. Een jaar geleden heeft mevrouw Sasbrink het debat terecht aangesneden. Zijn fractie heeft de Partij voor de Dieren toen gesteund en er is toen een motie ingediend.

De heer **Van Heuven** (PvdD) zegt dat in de steunnotitie de gevolgen voor de bomen niet duidelijk waren. Toen zijn fractie dit punt vorig jaar agendeerde, bleken de plannen niet meer te kunnen worden aangepast en daarom noemt hij het een slecht plan.

In **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat hier een jaar geleden een debat over is gevoerd en dat de raad dus heeft kunnen bijsturen.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat het bestemmingsplan een uitwerking is van de bouwenveloppe van vorig jaar. De woningen zijn inmiddels gesloopt. Daarom is er nu actie nodig. Zijn fractie wil graag de 370 woningen toevoegen en vindt dat het een mooie mix is van woningen, dat er mooie speelplekken zijn, et cetera.

De heer **Stellinga** (CDA) vindt de mix ook mooi en zegt dat er tweemaal zoveel sociale huur is als midden huur. Hij vraagt wat de heer Bakker daarvan vindt.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat het erop lijkt alsof elke ambitie in Overvecht op die plek moet worden opgelost. Hij vraagt zich af of dat realistisch is. Er lagen aanvankelijk helemaal geen plannen en daarom vindt zijn fractie het plan al mooi, maar hij vindt dat dat in de toekomst nog wel wat meer mag worden.

De heer **Stellinga** (CDA) zegt dat zijn vraag beantwoord is, maar dat de midden huur steeds het ondergeschoven kindje is.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat de koopwoningen in Overvecht 550.000 euro kosten voor 127 m². Hij vraagt waarom er niet gekozen is voor kleinere en betaalbare koopwoningen. Bij het volgende woningbouwplan wil hij daar graag een betere focus op hebben. De behoefte aan betaalbare huurwoningen is groot. Na de raadsinformatiebijeenkomst bleek dat het blok middenhuur vijfhoog zou worden. Hij vraagt of er mogelijkheden zijn om nog een of twee lagen eraan toe te voegen en wat daartegen de bezwaren zijn.

De heer **Te Hoonte** (VVD) verwijst naar de prijs van de koopwoningen van 550.000 euro en zegt dat er op Kanaleneiland al twee laags woningen zijn voor die prijs. Hij vraagt wat er mis is als mensen dat bedrag willen betalen om in Overvecht te gaan wonen.

De heer **Bakker** (D66) vindt dat op zich niet erg, maar vindt dat er een betere mix kan worden gemaakt van betaalbare woningen. Hij constateert dat er een voorrecht is voor Overvechters van 65 jaar en ouder om in de wijk terug te keren. Hij juicht die ambitie toe, maar vraagt hoe dit precies is geregeld en hoe dat bij volgende plannen gaat.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) vraagt wat D66 ervan vindt dat het enige argument om bomen te kappen de onveiligheid is. Haar fractie wil een noord-zuidverbinding en zij vraagt wat de heer Bakker daarvan vindt.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat, gezien het plan, het kappen van bomen niet gewijzigd kan worden. Wel zal er een compensatie komen van de bomen die worden gekapt. Hij wil graag snelle voortgang van het project met 307 woningen.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) vindt dat dit steeds weer onder valse voorwendselen gaat. Nu worden de onveiligheid en de noord-zuidverbinding genoemd. Het lijkt erop dat men nu niet meer terug kan.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat er in Overvecht een gesprek is geweest over groen in de wijk en de recreatiefunctie, waar de raad ook voor uitgenodigd was. Hij is het eens met Utrecht Solidair dat je niet moet zwabberen in de redenering.

Mevrouw **Bode** (VOLT) vraagt D66 of, als aan de wensen voldaan wordt, D66 dan akkoord zou gaan. Zij zou graag zien dat de twee koopwoningen verplaatst worden en dat de bomen behouden blijven.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat het nog maar de vraag is of het dan betaalbaar wordt. Het lijkt hem niet realistisch. Daarnaast vraagt hij zich af wat die vertraging zou betekenen en zijn fractie vindt dat eigenlijk onverantwoord.

De heer **Van Heuven** (PvdD) onderschrijft de vraag van mevrouw Bode. Hij vindt het jammer dat de gemeente aangeeft dat er geen aanpassingen mogelijk zijn en hij vraagt de wethouder of het plan alsnog kan worden aangepast.

De heer **Van der Graaf** (CU) vindt het een ingewikkeld plan. Hij zou graag de bomen willen sparen, maar de woningen willen plaatsen. Hij vraagt de wethouder of de bomen verplaatst kunnen worden.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt of de ChristenUnie het met hem eens is dat het verstandig is om nog wat tijd te nemen om nog een keer te proberen om de bomen te behouden en de participatie te herstellen.

De heer **Van der Graaf** (CU) denkt dat dat dat veel tijd kost en wijst op de woningcrisis.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt of de ChristenUnie een handtekening zal zetten onder iets waarvan de ChristenUnie niet zeker weet of het in drie of zes maanden kan.

De heer **Van der Graaf** (CU) zegt dat in de raadsinformatiebijeenkomst werd aangegeven dat dat meer tijd dan 3-6 maanden zou kosten. Hij vindt dat bouwen urgent is en het lijkt alsof de raad dat niet beseft.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vindt het gevaarlijk om ja te zeggen, omdat je dan ook ja zegt tegen het kappen van bomen en tegen slechte participatie. Hij denkt dat dat niet verstandig is. Wellicht is het beter om een keer duidelijk nee te zeggen.

De heer **Van der Graaf** (CU) zegt dat dit op meerdere momenten in de raad is besproken en dat de belangen moeten worden afgewogen. De ChristenUnie wil graag investeren in woningen op deze plek om een bijdrage te doen aan de woningcrisis.

De heer **Stellinga** (CDA) denkt dat beide zaken mogelijk zijn, dus het handhaven van de bomen en sociale en midden huurwoningen neerzetten op deze plek. Hij vraagt of de ChristenUnie dat met hem eens is en hij wijst op mogelijke vertragingen.

De heer **Bakker** (D66) denkt dat dit vertraging oplevert en dat die tijd is er niet.

De heer **Stellinga** (CDA) verwijst naar de bouw in Rijnenburg indertijd.

De heer **Van der Graaf** (CU) ziet geen relatie met Rijnenburg.

De heer **Stellinga** (CDA) zegt dat zijn fractie die link wel legt, maar in Rijnenburg kon er meer en sneller. Het ligt dus niet zo ongenuanceerd.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) denkt dat er dan beter gebouwd zou kunnen worden in Rijnenburg.

De **voorzitter** constateert dat geen interruptie is.

De heer **Van der Graaf** (CU) zegt dat het nu om Overvecht gaan. Het terrein braak laten liggen is zonde en als het plan nu niet doorgaat, dan zal dat terrein een aantal jaren braak liggen.

Mevrouw **Hessel** (Utrecht Solidair) zegt dat de grond nog maar net braak ligt. Bij de participatie in 2018 kregen de bewoners een ander plan voorgelegd en werd alleen de vraag gesteld of de mensen terug wilden keren.

De heer **El Abassi** (DENK) vraagt wat de ChristenUnie vindt van het feit dat bij veel projecten de woningen kleiner worden en daar dus minder mensen kunnen wonen.

De heer **Van der Graaf** (CU) zegt dat zijn fractie voor verschillende groepen wil bouwen. Er is behoefte aan kleinere woningen en doorstroming.

De heer **El Abassi** (DENK) vraagt aan de ChristenUnie wat deze ervan vindt dat er kleine sociale huurwoningen terugkomen.

De heer **Van der Graaf** (CU) zegt dat zijn fractie natuurlijk ook liefst grotere woningen ziet, maar dat kan nu eenmaal niet.

De heer **El Abassi** (DENK) vraagt of de ChristenUnie, als naar het totaal aantal projecten wordt gekeken, tegen is. Hij constateert dat, als er sociale huurwoningen verdwijnen, daar kleinere woningen voor terugkomen.

De heer **Van der Graaf** (CU) wijst op het coalitieakkoord waarin de minimale eis voor appartementen staat. Op dit moment is er een woningcrisis in de stad en daarom zal er gebouwd moeten worden. Daarbij moet je soms keuzes maken die je liever niet zou willen maken.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) zegt dat het plan op een aantal punten goed is, maar dat haar fractie ook liever geen bomen zou willen kappen. Zij wijst op de petitie die vanmiddag is ingediend en denkt dat een noodrem nog wel mogelijk is. GroenLinks heeft er vorig jaar een poging toe gedaan maar helaas was er toen geen meerderheid te vinden. Het bestemmingsplan wordt nu weer besproken, maar GroenLinks ziet niets in een vertraging. Als aandachtspunten noemt zij het proces waarbij bleek dat twee beleidsvisies niet op elkaar aansluiten. Er moet gewerkt worden aan de omgevingsvisie en ze vraagt de wethouder wanneer die komt en wat de rol van de bewoners daarbij is.

De heer **Stellinga** (CDA) vraagt wat er nodig is om GroenLinks aan de noodrem te laten trekken.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) zegt dat haar fractie dat eerder heeft gedaan, maar dat deze nu kiest voor doorgaan.

De heer **Van Heuven** (PvdD) zegt dat GroenLinks weliswaar opkomt voor het behoud van bomen. Hij vraagt wat er gebeurt als de bomen gespaard worden en er op het braakliggende terrein tijdelijke woningen worden neergezet.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) denkt dat dat niet zo eenvoudig is. Haar fractie wil daar permanente woningen en kiest er daarom voor om het nu zo te doen.

Mevrouw **Bode** (VOLT) zegt met betrekking tot het aan de noodrem trekken dat zij nu een kans voor GroenLinks ziet die effect kan hebben.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) vindt dat je twee belangen moet afwegen, namelijk de bomen behouden of snel woningen bouwen. Haar fractie kiest voor snel bouwen vanwege de woningnood. Op een vraag van mevrouw **Bode** (VOLT) wat er nu anders is, zegt spreekster dat de woningnood nog steeds toeneemt. Wijzigen van het plan zal jaren duren. Zij vindt de voorrang voor Overvechters een goede zaak en vraagt de wethouder om toe te lichten hoe ervoor gezorgd kan worden dat de verschillende groepen een plek krijgen. Zij wijst erop dat er hoge prijzen voor koopwoningen worden gevraagd, verwijst naar de pilot en vraagt of deze ook mogelijk is voor koopwoningen.

De heer **El Abassi** (DENK) vraagt naar de voorrang voor alle Overvechters die daar een huis hadden.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) zegt dat het gaat om alle Overvechters die in deze woningen hebben gewoond.

De heer **El Abassi** (DENK) zegt dat de woningen 50 m² groot zijn en vraagt aan welke Overvechters er dan voorrang wordt gegeven.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) denkt dat dit vast niet de goede plek voor alle Overvechters is, maar er zijn Overvechters die wel geïnteresseerd zijn. Zij vindt verkeersveiligheid nog een aandachtspunt in Overvecht en dat bewoners zich zorgen maken over “opstoppingen richting het winkelcentrum”. Ze vraagt of de wethouder deze zorg deelt en of daar nog iets aan te doen is.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt wat GroenLinks vindt van de parkeergarage van 12 m boven maaihoogte die in de buurt komt.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) heeft daar geen mening over.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt of dit wel past in de visie van GroenLinks.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) is het daarmee eens, maar zij weet niet of het plan nog aangepast kan worden.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt of zij van mening is dat het plan moet worden aangepast.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) ontkent dit.
)
De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vraagt GroenLinks hoe deze terugkijkt op participatie en de situatie rondom de bomen.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) zegt dat haar fractie daar niet erg enthousiast over is. De twee visies waren strijdig met elkaar en bij de bouwenveloppe is iets misgegaan.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) zegt dat er heel veel is misgegaan en hij vraagt GroenLinks te bevestigen dat het hiervoor verantwoordelijk is.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) zegt dat de raad voor veel zaken gezamenlijk verantwoordelijk is en dat dit een lastige vraag is.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) neemt hier geen verantwoordelijkheid voor en stemt tegen. Hij verzoekt GroenLinks mee te denken over de vraag of er binnen een paar maanden tijd een verbeterplan kan komen met meer bomen en participatie.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) denkt dat dat niet kan in een paar maanden, maar anders zou ze wel mee willen denken.

De heer **Bakker** (D66) refereert aan de parkeergarage en het feit dat dit gebied autovrij wordt en vraagt wat GroenLinks daarvan vindt.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) kan zich vinden in deze suggestie.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zegt dat de vier coalitiepartijen ervoor kiezen om de bomen te kappen. Voor zijn fractie hoeft dat niet, maar hij vindt het nu wel erg laat om daar nog iets aan te doen. Bouwen doet nu eenmaal soms pijn, voor dit plan is er geen alternatief en dan is het goedkeuren of niet goedkeuren. Het is weliswaar complex, maar dit is nu eenmaal de consequentie als je binnenstedelijk bouwt. Dit plan is niet gestart met de vraag hoeveel bomen er behouden zouden kunnen worden. Hij ziet geen oplossing om binnen afzienbare tijd dit plan nog te wijzigen, want dan moet het bestemmingsplan opnieuw ter inzage worden gelegd en dan duurt het zeker nog drie jaar voordat alles rond kan zijn. Dat vindt hij geen goed idee, maar hij vindt wel dat dit in de toekomst anders moet. Het gaat hier om de openbare ruimte die betrokken wordt bij een bouwkavel en hij denkt dat de raad dan al in een eerder stadium over iets dergelijks moet beslissen. In dit geval is dat niet gebeurt en hij betreurt dat.

De heer **Van de-Enk** (Student&Starter) vindt dat het plan geen vertraging mag oplopen. De woningnood is nu eenmaal heel hoog en langer wachten helpt niet. Hij vindt het plan goed, want het is een mix van verschillende woningen die betaalbaar zijn en hij vindt het mooi dat de woningen terugkomen in Overvecht. Zijn fractie is blij dat ook starters en studenten zijn meegenomen als onderdeel van de sociale volkshuisvesting. Hij is het eens met D66 dat bekeken moet worden of er extra woonlagen kunnen komen. Hij vindt het jammer dat er bomen moeten worden gekapt en vraagt de wethouder om zoveel mogelijk bomen te sparen zonder dat het plan vertraagt.

De heer **El Abassi** (DENK) geeft een definitie van gentrificatie en zegt dat dat hier aan de orde is, omdat hier aan de knoppen gedraaid wordt. Hij zegt dat het gemiddelde inkomen in Overvecht laag is, dat er relatief veel grote gezinnen wonen en dat de bewoners afhankelijk zijn van de auto. Dit zijn drie structurele zaken en daar wordt geen rekening mee gehouden.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt de heer Elabassi of hij nu echt denkt dat er bij een plan met minder parkeerplekken sprake is van gentrificatie.

De heer **El Abassi** (DENK) zegt dat de mensen in deze wijk afhankelijk zijn van de auto en deze hard nodig hebben. Sommige mensen hebben geen idee wat er in de wijk gebeurt.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat er ook bewoners in Overvecht zijn die meer verdienen en daardoor een andere woning in de wijk kunnen betalen.

De heer **El Abassi** (DENK) zegt dat dat die groepen niet worden weggejaagd. De auto wordt echter wel weggejaagd evenals de grote gezinnen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat er voor de grote middenhuurwoningen een voorrangsregel komt voor mensen uit die wijk en hij vraagt of de heer Elabassi dat ook goed vindt.

De heer **El Abassi** (DENK) verwijst naar de huisvestingsverordening waarin staat dat er voorrang geboden moet worden aan mensen met een groot gezin.

De heer **Bakker** (D66) is verbaasd over wat DENK naar voren brengt en vraagt hoe het dan zit met de mensen in Overvecht die te veel verdienen voor een sociale huurwoning. Hij vraagt of deze mensen uit Overvecht dan uit de wijk moeten vertrekken.

De heer **El Abassi** (DENK) vraagt wat er anders moet worden gedaan waardoor gentrificatie minder wordt.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat er in Overvecht veel behoefte is aan een- of tweepersoons huurwoningen. Overvechters willen in de wijk blijven wonen, maar als zij aangewezen zijn op het middensegment, dan kan dat maar op een plek in Overvecht.

De heer **El Abassi** (DENK) vindt dat er in Overvecht sprake is van gentrificatie en denkt dat D66 aan de knoppen draait.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat gentrificatie nergens op gebaseerd is. Er wordt hier een doembeeld opgebracht door DENK.

De heer **El Abassi** (DENK) zegt dat dit in Kanaleneiland ook is gebeurd.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zegt dat er nu wordt gedaan alsof het slecht is om te investeren in een wijk, zodat mensen met een hoger inkomen naar de wijk toekomen. Hij denkt echter dat dat juist moet gebeuren. Daarbij komen hier haast alle sociale huurwoningen terug, dus hij vraagt zich af wat het probleem is en of iemand in Overvecht geen wooncarrière mag maken.

De heer **El Abassi** (DENK) wil graag dat men eerlijk is naar de burgers toe en dat er wordt gezegd dat er aan de knoppen wordt gedraaid.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zegt dat erom gaat dat DENK niet gelooft dat mensen in Overvecht zich kunnen ontwikkelen naar een betere woning.

De heer **El Abassi** (DENK) blijft bij zijn verhaal dat men aan de knoppen draait.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vindt dat DENK op deze manier het debat platslaat met iets waarvoor zij in de kijker willen staan en hij past daarvoor.

De heer **El Abassi** (DENK) schrikt ervan dat er 15 sociale huurwoningen minder zijn en dat er een daling is van het aantal vierkante meters. Hij noemt de nieuwe woningen van 50 m² kippenhokken en zegt dat een alleenstaande student daar nog niet alleen in wil wonen. Zo worden gezinnen weggejaagd en hij vraagt het college wat het gemiddelde aantal vierkante meters in de oude situatie en in de nieuwe situatie is.

De heer **Van de Enk** (Student&Starter) vraagt waar de heer Elabassi het vandaan haalt dat studenten daar niet willen wonen. Hij zou zelf erg blij zijn met zo'n woning.

De heer **El Abassi** (DENK) zegt dat dat beeldspraak was. Er zijn mensen met 3-4 woningen, maar mensen met een kleine portemonnee moeten het dan hiermee doen.

Mevrouw **Bode** (VOLT) zegt dat het proces vele jaren heeft geduurd en dat er nu een slecht plan ligt. Ze vindt het flauw dat er alleen maar ingestemd kan worden vanwege de vertraging. Hiervoor was er een gesprek over de Daalsetunnel en daar zijn ook mogelijkheden om met een ander scenario door te gaan zonder dat er vertraging optreedt.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat de Daalsetunnel een andere procedure is, omdat de ruimtelijke processen werken als een trechter.

Mevrouw **Bode** (VOLT) vindt dat dit proces ook net een lange smalle tunnel is. Zij gelooft niet in de vertraging en daarom moet daarover gesproken worden.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat het een feit is dat een wijziging 3-5 jaar vertraging oplevert en daarom maken sommige partijen een andere afweging.

Mevrouw **Bode** (VOLT) denkt dat een vertraging van een paar jaar er nu ook nog wel bij kan.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat dan de opvolgers in de raad het plan vast zullen stellen en hij vraagt of mevrouw Bode dat oké vindt. Ook wil hij weten waar mevrouw Bode het op baseert dat het sneller kan.

Mevrouw **Bode** (VOLT) wil kijken naar het woonprogramma en wellicht kunnen er berekeningen gemaakt worden over wat er aan verlies is als er twee koopwoningen worden opgeofferd.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat je dan schuift met koopwoningen. Hij vraagt waar mevrouw Bode dit precies op baseert.

Mevrouw **Bode** (VOLT) zegt dat ze dan in herhaling vervalt.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) snapt niet waarom het sneller zou kunnen en noemt dat luchtfietserij.

De heer **Te Hoonte** (VVD) volgt mevrouw Bode wel, maar zegt dat het niet kan, omdat dat plan dan een nieuwe cyclus in moet. Hij vraagt mevrouw Bode of zij bij haar standpunt blijft dat het anders kan.

Mevrouw **Bode** (VOLT) blijft bij haar standpunt.

De heer **Te Hoonte** (VVD) constateert dat VOLT dan maar liever mensen twee jaar laat wachten.

Mevrouw **Bode** (VOLT) bevestigt dat en zegt dat de gezinnen niet terug kunnen, omdat er geen ruimte voor hen is. Voor heel veel mensen is dit dus geen optie.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat er in 2015 een ruimtelijke visie voor Overvecht is gemaakt en deze is nog steeds vigerend. Er is toen gekozen om dit gebied opnieuw te ontwikkelen en om de groenstrook te versmallen. In 2009 is een en ander gespecificeerd en in 2015 is dit project gestart. In 2017-2018 is er een nieuwe groenstructuur voor de stad gemaakt en vanaf 2018 is men gestart met participatie. In 2021 kwam de bouwenveloppe en in 2022 het bestemmingsplan. Zij denkt inderdaad dat, als de raad eerder in het proces een besluit had genomen, dat beter was geweest. Zij zegt, als het gaat om de groenstructuur, dat de kaderstelling van de raad uit 2005 niet door een deur kan met de kaderstelling van de raad uit 2018. Zij vindt dat het proces anders had gemoeten. Zij vindt de vraag van mevrouw Hellevoort of de omgevingsvisie zo spoedig mogelijk kan komen een terechte vraag, maar vraagt zich af hoe dat gedefinieerd kan worden. Het college wil dat wel zo spoedig mogelijk doen. In het coalitieakkoord staat dat een en ander in 2023 af moet zijn, maar zij vreest dat het later wordt. De rol van de bewoners veroorzaakt spanning. Het is goed om het proces snel te doorlopen, maar belangrijker is dat je de mensen niet verliest. Daarvoor moeten nu een proces en de participatie platform worden gemaakt. Met betrekking tot de bouwenveloppe die in de zomer van 2021 werd bezorgd, kan ze weinig zeggen, omdat haar voorganger daar toen bij betrokken was. Dit is overigens wel in de raad ingebracht, maar toen werd gezegd dat men door wilde en dat het licht op groen stond. Dat was de opdracht aan het college en vervolgens werd er groen licht gegeven voor sloop. Met betrekking tot de participatie zegt zij dat er in de bouwenveloppe uitgebreid verslag is gedaan van de momenten en dat daar over heel veel zaken is gesproken. Het plan uit 2018 is echter niet hetzelfde als het plan uit 2022. Voor de participatie zijn honderden mensen uitgenodigd en er zou een klankbordgroep intensief betrokken zijn geweest bij de gesprekken. Over de mix aan woningbouw zegt zij dat de slogan ‘Plezierig wonen in een gemengde wijk’ algemeen is geaccepteerd. Het college wil de sociale woningvoorraad in stand houden, maar tegelijkertijd toe naar menging om zo het aantal woningen nog te laten stijgen. Veel mensen, 88% van de woningzoekenden, zijn op zoek naar een huis in Overvecht, voor een- tot tweepersoonshuishoudens.

De heer **Van der Graaf** (CU) zou graag willen weten uit welke bron de wethouder dit heeft gehaald.

Wethouder **Van Hooijdonk** moet het antwoord daarop schuldig blijven. Zij benadrukt wel dat de cijfers van Overvecht niet veel afwijken van die in de rest van de stad. Daarnaast blijkt dat huishoudens ook steeds kleiner worden.

De heer **El Abassi** (DENK) wil graag voor de tweede termijn de bron van de wethouder weten, omdat zijn beeld anders is. Hij vraagt of de wethouder wil zeggen dat er te veel grote woningen in Overvecht zijn.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat er een tekort aan woningen is; dan komt er lange tijd niets en daarna komt er een mismatch met wat woningzoekenden nu precies zoeken. Afgelopen zomer bleek er bij de huisvesting van statushouders eenzelfde beeld te ontstaan, namelijk dat er een tekort is aan kleine woningen in Overvecht.

De heer **El Abassi** (DENK) vraagt waarom het tekort nu wordt vergroot ten nadele van gezinnen.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat het aantal woningen toeneemt, maar dat er een tekort is aan alles.

De heer **El Abassi** (DENK) vraagt of de wethouder niet bang is dat, als er aan de knoppen wordt gedraaid, de buurt verandert, terwijl deze een eigen identiteit heeft.

Wethouder **Van Hooijdonk** constateert dat de heer Elabassi denkt dat vanuit Overvecht geen vraag is naar een- en tweepersoonshuishoudens en dat vindt zij merkwaardig. Met betrekking tot de voorrang heeft zij aangegeven dat er een voorstel ligt dat uitgewerkt wordt en waarbij een deel van de middenhuurwoningen ter gunste komt van mensen uit Overvecht. Mevrouw Hellevoort vroeg of dat ook zou gelden voor koopwoningen; dat signaal heeft het college inmiddels ontvangen. Zij constateert dat mensen vanuit Overvecht naar de Leidse Rijn zijn gegaan en vindt

dat een verarming voor Overvecht. Zij meldt de heer Bakker dat het college een voorstel wil uitwerken van midden huur, onder andere voor ouderen.

De heer **Bakker** (D66) vindt dat een goed idee en vraagt hoe dat dan weer bij de raad komt.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat, als men daaraan toe is, de raad daarover geïnformeerd zal worden. Dit zal waarschijnlijk in de loop van Q2 van 2023 zijn.

De heer **El Abassi** (DENK) vraagt of slechts 20% van de mensen in Overvecht uit gezinnen bestaat.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat het getal van 88% gaat over de woningzoekenden.

De **voorzitter** meldt dat de heer Elabassi door zijn spreektijd heen is.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat de cijfers die ze noemt afkomstig zijn van WoningNet. Zij merkt op dat de prijzen van koopwoningen wellicht anders zijn, maar dat men alles nodig heeft in Overvecht. Er is behoefte aan alle soorten koopwoningen. Zij maakt bezwaar tegen het betitelen van de woningen van 50 m² als kippenhok. De heer Elabassi heeft gevraagd of het klopt dat het aantal vierkante meters sociale huur verminderd is, maar dat klopt niet, omdat dat juist is gegroeid. Met betrekking tot de stedenbouwkundige keuzes zegt zij dat, als de twee woningen niet worden gebouwd, dat geen oplossing is. Dat is ook al gezegd in de raadsinformatiebijeenkomst. Daarmee zou men wellicht 10 bomen niet hoeven kappen aan de Einsteindreef, maar dit zou dan wel weer leiden tot verlies van andere bomen aan de Kasaidreef. Daarnaast zou de huurderving bij Bo-ex neerkomen op 1 miljoen euro per jaar. Een jaar geleden was er de exclusieve weging waarbij toen groen licht is gegeven om te gaan slopen en daarmee is de teller van de huurderving gaan lopen.

De heer **Stellinga** (CDA) denkt dat de bomen aan de Ivoordreef en de Kasaidreef ook belangrijk zijn.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat aan de Einsteindreef 67 bomen gekapt moeten worden, 10 kunnen gered worden en 10 zullen verloren gaan. Op een vraag van de heer **Stellinga** (CDA) of het om bestaande bomen gaat, zegt de wethouder dat ze denkt dat de bomen aan de Kasaidreef al bestaan. De 10 bomen die behouden worden zijn echter niet de beste in de set. Wat de tijd betreft zegt zij dat, als de raad ja zegt tegen het bestemmingsplan, in Q1 2023 de vergunning zal worden aangevraagd, in Q2 wordt dan de grond bouwrijp gemaakt en in Q3 zal de bouw starten. Het is niet mogelijk om nog zaken te wijzigen, omdat de trein binnenkort gaan lopen. Ophogen van het blokje midden huur zal tot vertraging in het proces leiden en dat leidt weer tot vergroting van de parkeervraag Dit zou dan weer leiden tot een extra verdieping op de parkeergarage en vertraging. De reden van de parkeergarage is tweeledig; er is een ambitie om het gebied autovrij te maken en het heeft te maken met de financiën, omdat ondergronds bouwen nu eenmaal duur is. Deze plek heeft veel geluidsbelasting en dit gebouw als buffer inzetten is een stedenbouwkundige oplossing daarvoor. Het gebouw moet daartoe dan wel worden uitgerust met een stille gevel en dit zal ook gebeuren met de commerciële huur en koopwoningen.

De heer **Van Heuven** (PvdD) vraagt naar het fijnstof en zegt dat de bomen dat zouden kunnen tegenhouden.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat er in 2005 in de ruimtelijke visie voor gekozen is om de groenstrook smaller te maken. Met betrekking tot de gezondheid zegt zij dat het een mooi plan is waarin veel spellen en sporten kunnen worden ingepast. Er wordt gewerkt aan gezondheid, leefgemeenschap, verbindingen en leefbaarheid. Met betrekking tot de opmerking van mevrouw Hellevoort over de verkeersveiligheid zegt zij erop te vertrouwen dat de uitrit van de parkeergarage veilig zal zijn. In 2005 is er besloten om de bomen te kappen vanuit sociale veiligheid. Toch zal worden geprobeerd om de bomen zoveel mogelijk te verplaatsen en zij meldt dat 17 bomen in ieder geval verplaatst kunnen worden. Overigens zijn er echt de uiterste pogingen gedaan om de bomen te sparen. Met betrekking tot stikstof kan zij geen garanties geven. Zij zal zorgen dat de berekeningen nog worden gedeeld en dat de griffier deze morgen verspreidt. De stikstofreductie moet ook bij andere projecten plaatsvinden en technisch is dat ook

mogelijk. Een rapport opstellen zoals in dit project kan echter niet direct voor alle projecten in Utrecht. Zij wijst erop dat het gebruikelijk is dat aan de hand van de bestemmingsplannen bekeken is of het plan uitvoerbaar is en het antwoord daarop was ja en dat blijft ja.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) ziet nergens in de ruimtelijke visie 2005 dat er sprake is van een versmalling.

Wethouder **Van Hooijdonk** wijst hem op bladzijde 23 waar staat “de bebouwing staat dichter op de Einsteindreef”.

De **voorzitter** vraagt of er nog gemiste vragen zijn.

De heer **Stellinga** (CDA) vraagt naar de ambitie van 25 of 35% middenhuur uit het coalitieakkoord, waarmee nu niets gebeurt.

Wethouder **Van Hooijdonk** is ingegaan op de mix in het coalitieakkoord. Deze verdeling geldt niet voor Overvecht, want dat is de enige uitzondering. Dit moet vastgelegd worden in de Omgevingsvisie. Daarnaast is het niet altijd meer mogelijk om een oude planning te wijzigen. Utrecht wil de sociale woningvoorraad gelijk houden en relatief meer gaan mixen. Zij denkt dat er een goede stap wordt gezet, maar in de wijk wordt daar wel verschillend over gedacht. De wethouder meldt dat uiterlijk in het vierde kwartaal van 2023 de zaken van start gaan. Het is de bedoeling dat de verordening over de midden huur en de koopwoningen op 1 juli 2023 klaar zal zijn. Daarna zal het voorstel worden gemaakt. Verder meldt zij dat, met het oog op de stikstofberekeningen die nog zullen worden toegestuurd, de passage, voorafgaand aan de raadsbehandeling, nog zal moeten worden aangepast.

Tweede termijn

De heer **Van Heuven** (PvdD) constateert dat de wethouder twee fouten heeft toegegeven, namelijk dat de raad moet vragen om een kader stellend besluit en dat de raad geïnformeerd moet worden over de groenstructuur. Vorig jaar was de planning al zover dat het plan niet meer verder te optimaliseren viel. Hij vraagt of het klopt dat de raad uiteindelijk niets te kiezen heeft gehad.

De heer **Stellinga** (CDA) wil nog met zijn fractie overleggen over een eventuele motie over de bomen en zegt dat zijn fractie waarschijnlijk niet voor zal stemmen.

De heer **Bakker** (D66) is blij met en benieuwd naar de voorrangsregeling. Hij overweegt een motie over het stimuleren van betaalbare koop in nieuwe projecten.

Wethouder **Van Hooijdonk** meldt de heer Van Heuven dat er van grof naar fijn wordt gewerkt. De beïnvloedingsruimte wordt daardoor steeds kleiner. Het plan was vorig jaar geoptimaliseerd, maar er was nog niet gesloopt. Inmiddels is dat wel gebeurd. Er waren toen meerdere moties, maar de raad wilde niet dat het plan terugging naar de tekentafel. Nu is de situatie anders. Het was beter geweest als er eerder een raadsvoorstel had gelegen, maar er is overigens wel correspondentie geweest. De raad heeft nu nog steeds een keus, maar in deze situatie zitten daar wel gevolgen aan vast.

De heer **Van Heuven** (PvdD) zegt dat er geen open keuze is als een wethouder een motie ernstig ontraadt.

Wethouder **Van Hooijdonk** zegt dat het al een bouwenveloppe was, want het startdocument was er al in 2015-2016. Vorig jaar zat men al ver in het proces. Er was wel eerder correspondentie hierover; er is dus wel degelijk iets gedeeld met de raad.

De **voorzitter** constateert dat er een toezegging is gedaan namelijk dat er in Q4 2023 een brief aan de raad zal worden gezonden over hoe de voorrang wordt georganiseerd voor de midden huur en mogelijke koopwoningen. Dit is afhankelijk van gesprekken met de ontwikkelaar. Daarnaast komt er een vervangend raadsvoorstel waar de stikstofberekeningen aan toegevoegd zijn. Er is een aantal moties aangekondigd en daarom stelt zij voor om de raadsbehandeling op 30 minuten houden. Allen gaan daarmee akkoord.

De heer **Van Heuven** (PvdD) kan nog niet zeggen welke moties zijn fractie gaat indienen, dus hij zou graag meer dan 30 minuten willen hebben voor de behandeling in de raad.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat er vandaag 14 uur gedebatteerd is en hij zou daarom graag zien dat de raadsleden zich tijdens de raadsvergadering beperken tot moties, amendementen en besluitvorming.

De **voorzitter** constateert dat het tijdsbestek voor behandeling in de raad 30 minuten zal blijven en roept de commissieleden op zich daar ook aan te houden.

De **voorzitter** sluit de vergadering om 23.30 uur en wenst de aanwezigen wel thuis.

# LIJST VAN TOEZEGGINGEN

**Wethouder Eerenberg**

zal met betrekking tot agendapunt 8, Raadsbrief Onderzoek en vervolg ontwikkeling parkeerterrein Rachmaninoffplantsoen:

- de commissie in het vierde kwartaal van 2023 informeren over de stand van zaken met betrekking tot het overnemen van de KPMG-aanbevelingen.

**Wethouder Eerenberg**

**Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project Kop ASW**

- Aan de hand van de bespreking zegt wethouder Eerenberg toe in Q2 aan de raad een verdere uitwerking toe te zenden van de varianten D en E inclusief de D variant die door de VVD fractie naar voren is gebracht.
- Wethouder Eerenberg zegt toe eind 2024/ begin 2025 de raad een brief toe te zenden inzake de Daalsetunnel/ Daalsedijk voor wat betreft de mobiliteitsaspecten. Dit is inclusief de financiële consequenties en inclusief de tijdelijke maatregelen die nodig zijn.

**Wethouder Van Hooijdonk**

Zegt m.b.t. agendapunt 12 toe:

- Er Toezeggingen: Wethouder Van Hooijdonk zegt toe de raad in uiterlijk Q4 van 2023 te informeren hoe ten aanzien van het project Ivoordreef de voorrangregels voor wijkbewoners Overvecht voor de middenhuurwoningen kan worden georganiseerd. In overleg met de ontwikkelaar wordt ook bekeken of koop van de middenhuurwoningen mogelijk is en wordt de raad daarover geïnformeerd.

# Verslag openbare middagvergadering commissie Ruimtelijke ordening en Grondzaken

| | |
|---|---|
| **Datum** | 12 januari 2023 |
| **Locatie** | Raadzaal, stadhuis |
| **Verslag door** | mw. I.B. Koren (Notuleerservice Nederland) |
| **Vaststelling verslag** | |

## Aanwezigen

De voorzitter, dhr. J. Vasters, de wethouder, dhr. E. Eerenberg, de leden, dhr. G-J. te Hoonte (VVD), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), mw. M. Vermeulen (GroenLinks), dhr. H. Bakker (D66), mw. L. Bode (Volt), lid. M. Minnaert (BIJ1), dhr. R. van der Zweth (PvdA), dhr. G. Dijkstra (EenUtrecht), dhr. M. Usta (DENK), dhr. R. van den Enk (Student&Starter), dhr. H. Stellinga (CDA), mw. J. Zwinkels (CDA), dhr. M. van Heuven (PvdD), dhr. R. van der Graaf (ChristenUnie), de commissiegriffier, dhr. F. de Kok.

## Afwezigen

Er zijn geen afwezigen gemeld.

## Verslag commissie Ruimtelijke ordening en Grondzaken


1. Opening en mededelingen ....1
2. Vaststellen van de agenda van 12 januari en 26 januari 2023 ....2
3. Vaststellen van ingekomen agenderingen (Procedure) ....2
4. Verslagen ....3
5. Toezeggingen/moties ....3
6. Ingekomen stukken ....3
7. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Lombokplein, Lombok ....3


## 1. Opening en mededelingen

**De voorzitter** opent de vergadering om 14.00 uur en heet iedereen van harte welkom.

**De heer Bakker** (D66) geeft aan dat op vrijdag 24 februari 2023 op excursie naar Rotterdam zal worden gegaan. Een officiële uitnodiging volgt.

## 2. Vaststellen van de agenda van 12 januari en 26 januari 2023

**De voorzitter** constateert dat via de appgroep is gebleken dat een meerderheid voorstander is van bespreking van agendapunt 10, Raadsbrief Tussenstand herontwikkeling Jan van Galenstraat vandaag en niet op 26 januari. Agendapunt 9, Toekomst Papier Recycling Utrecht zal dan op 26 januari worden besproken. De voorzitter concludeert dat de agenda met inachtneming van deze wijzigingen is vastgesteld. Tot slot wijst hij op de geplande informele bijeenkomst van deze commissie op 26 januari van 19.30 tot 20.30 uur. Er volgt nog een notitie hiervoor.

## 3. Vaststellen van ingekomen agenderingen (Procedure)

**De voorzitter** loopt de lijst met agenderingen langs.

3.1. Raadsvoorstel Aanvraag voorbereidingskrediet Mobiliteitshub XL Papendorp-Noord
**De voorzitter** constateert dat het voorstel is, om dit raadsvoorstel te agenderen voor de commissie van 9 februari met een duur van 30 minuten.

**De heer Te Hoonte** (VVD) constateert dat bij een voorbereidingskrediet vaak geheime stukken zitten. Als mogelijk een geheime vergadering nodig is, dan is een half uur bespreektijd kort. Kan die 45 minuten worden?

**De voorzitter** concludeert na inventarisatie dat de bespreektijd 45 minuten wordt.

3.2. Raadsvoorstel Aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040)
**De voorzitter** constateert dat het voorstel is, om dit raadsvoorstel te agenderen voor de commissie van 9 februari met een duur van 120 minuten.

**De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt of 180 minuten in plaats van 120 minuten kunnen worden gereserveerd.

**De voorzitter** concludeert na inventarisatie, dat een bespreektijd van 180 minuten zal worden gereserveerd.

3.3. Raadsvoorstel Vaststelling Facetbestemmingsplan Gasleiding Reijerscop de Meern Zuid
**De voorzitter** constateert dat dit een technisch raadsvoorstel is en dat er geen zienswijzen zijn ingediend. Het voorstel is, om dit agendapunt als A-punt door te geleiden naar de raadsvergadering.

**De heer Van Heuven** (PvdD) geeft aan dat dit raadsvoorstel een A-punt kan worden en dat het fijn is dat er een uitbreiding op de bomenparagraaf is gekomen.

**De voorzitter** concludeert dat dit agendapunt als A-punt wordt doorgeleid naar de raadsvergadering.

3.4. Agenderingen ter plaatse op basis van de lijst ingekomen raadsbrieven
**De heer Dekkers** (GroenLinks) geeft aan dat hij een mailtje heeft rondgestuurd voor de bespreking van de herijking van het masterplan voor de Jaarbeurs. Ambtenaren stellen voor een werkbezoek af te leggen aan de Jaarbeurs gecombineerd met een informeel overleg in het stadskantoor. Dit zou begin maart kunnen plaatsvinden en in de commissie van maart zouden dan politieke uitspraken gedaan kunnen worden.

**De voorzitter** concludeert dat agendapunt Herijking masterplan Jaarbeurs wordt geagendeerd voor de commissievergadering die half maart plaatsvindt.

**De heer Te Hoonte** (VVD) geeft aan nog bezig te zijn met het opstellen van schriftelijke vragen. Het is fijn als deze vragen beantwoord zijn voor de commissiebehandeling.

**De voorzitter** inventariseert hoeveel tijd gereserveerd moet worden voor de bespreking.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) stelt 60 minuten voor.

**De voorzitter** concludeert dat een bespreektijd van 60 minuten wordt gereserveerd.

**De heer Dijkstra** (EenUtrecht) gaat in op de raadsbrief RSU van 14 oktober. EenUtrecht wil graag op 9 februari 60 minuten spreken over een eerste aanzet voor een kwaliteitstoets/barcode in de commissie.

**De voorzitter** concludeert dat dit agendapunt Raadsbrief RSU apart op de agenda wordt gezet. Er zal een behandeltijd van 30 minuten worden gereserveerd.

# 4. Verslagen

Ter vaststelling:
Het verslag van 8 december zal tijdens de commissie van 9 februari worden behandeld.

**De voorzitter** constateert dat het verslag nog niet is ontvangen. Het zal op 9 februari aan de commissie worden voorgelegd.

# 5. Toezeggingen/moties

**De voorzitter** inventariseert of er vragen of opmerkingen zijn.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) merkt op dat er een aantal toezeggingen openstaat voor september, juni of maart 2022. Kan de lijst op orde worden gebracht?

**Wethouder Eerenberg** merkt op dat hieraan wordt gewerkt. De volgende vergadering zal de lijst zijn bijgewerkt.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) gaat in op toezegging 22T63 over het stedenbouwkundig programma van eisen Papendorp. Wanneer hoort de commissie iets in verband met deze toezegging?

**Wethouder Eerenberg** antwoordt dat in het meest gunstige geval in het derde kwartaal van 2023 meer duidelijkheid komt.

# 6. Ingekomen stukken

Openbare lijst van ingekomen stukken voor commissie ROGV 12 januari 2023.

Nr. 1 Mail van 31 oktober 2023 inzake Papier en Metaal recycling Utrecht
Nr. 2 Mail van 25 november 2022 inzake Eelderdiephof

Het ingekomen stuk met het afdoeningsvoorstel staat conform de AVG, in iBabs achter een slotje.

**De voorzitter** concludeert dat de commissie akkoord is met het afdoeningsvoorstel.

# 7. Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Lombokplein, Lombok

**De voorzitter** constateert dat in het raadsvoorstel wordt voorgesteld om het bestemmingsplan voor het Lombokplein, inmiddels het Westplein, vast te stellen. Het gaat ook over een deel van de Graadt van Roggenweg en over de herstructurering van het gebied en de bouw van maximaal 400 woningen. Tijdens de ter inzagelegging zijn 19 zienswijzen ingediend. Het college stelt voor naar aanleiding daarvan enkele wijzigingen in het bestemmingsplan door te voeren. Ten slotte vond op 20 december een raadsinformatiebijeenkomst plaats waarbij de indieners van de zienswijzen in de gelegenheid zijn gesteld een toelichting te geven op de zienswijzen.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) geeft aan dat hij zijn collega Chirino vervangt. Hij vertelt dat de ChristenUnie blij is met de komst van de woningen, de toevoeging van groen, het doortrekken van de Leidse Rijn en de herinrichting van de Graadt van Roggenweg. De fractie ziet

uit naar de nieuwe bouwblokken met vierhonderd woningen en bijbehorende voorzieningen. Bij de voorzieningen dient er expliciete aandacht te zijn voor de behoefte van senioren. Verder dienen de woningen klimaat adaptief te zijn. Wordt er bijvoorbeeld rekening gehouden met extreme hitte in de zomer?

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat er veel bezonningsstudies zijn gedaan. Wat mist de ChristenUnie?

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) geeft aan dat de bezonning zorgt voor een deel van de hitte. Het gaat ook om opwarming in het algemeen. Hij vervolgt zijn bijdrage. De fractie is blij met de nieuwe inzet op de gelijkvloerse oversteek bij de HOV-baan en is benieuwd naar de brief met de huidige stand van zaken. Wanneer wordt de commissie geïnformeerd en kan in kaart worden gebracht wat de ongelijkvloerse oversteek voor niet-voertuigen betekent?

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat nu een weg wordt gemaakt langs Leidsche Rijn en een weg parallel aan de busbaan. De VVD kan zich voorstellen dat dit geen goede oplossingen zijn en dat doorgestudeerd moet worden op een andere oplossing.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) meent dat de oplossingen die de heer Te Hoonte noemt niet wenselijk zijn maar wel open gehouden moeten worden.

**De heer Te Hoonte** (VVD) wijst erop dat de weg van het minste risico, de weg door het park is.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) zegt dat de ChristenUnie dit niet de wenselijke oplossing vindt. Een en ander is een ingewikkelde knoop en de commissie dient hier goed over te worden geïnformeerd.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vraagt of de ChristenUnie ook vindt dat het van belang is om het parkeren bij het hotel en het Smakkelaarsveld te beperken.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) antwoordt dat de ChristenUnie het toejuicht om autoverkeer terug te dringen in de stad, zeker als hiermee een weg door het park wordt voorkomen.

**De heer Stellinga** (CDA) vraagt of de ChristenUnie het met het CDA eens is, dat er beter een keuze gemaakt kan worden.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) vindt dat opties niet nu al uitgesloten moeten worden.

**De heer Stellinga** (CDA) merkt op dat de raad kan zeggen dat er geen ongelijkvloerse kruising moet komen.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) denkt dat het niet helpt, ook niet in het gesprek met de Provincie, om bij voorbaat opties uit te sluiten. Gezamenlijk kan tot een goed besluit worden gekomen. Hij vervolgt zijn bijdrage met de Graadt van Roggenweg. Het valt de ChristenUnie op dat wordt gesproken over de twee-keer-een-weg. De ChristenUnie ziet graag een inzet op een langer stuk tweemaal-een-rijstrook. Het is dan mogelijk om het noordelijke deel van de Graadt van Roggenweg, de stad uit, ook tot een 30-kilometer rijbaan te maken.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat er nog bussen over de Graadt van Roggenweg gaan.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) zegt dat de ChristenUnie op plekken waar het kan, minder asfalt wil toestaan. Het openbaar vervoer kan meer geclusterd worden.

**De heer Te Hoonte** (VVD) meent dat uit studies niet is gebleken dat de bussen via Papendorp kunnen rijden. Hij is benieuwd naar de reactie van de wethouder.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) zegt dat de ChristenUnie ook benieuwd is naar de reactie van de wethouder. Ten slotte twee korte vragen over risico's. Een aantal risico's wordt helder beschreven maar de consequenties die daarmee gepaard gaan niet. Welke mogelijkheden

worden misgelopen bij de inrichting wanneer het NH-hotel toch niet uitbreidt? En wat zijn de consequenties als de grondruil niet doorgaat?

**De heer Stellinga** (CDA) geeft aan dat de CDA-fractie eerder een aantal voorstellen ter verbetering heeft gedaan. Een belangrijk punt voor het CDA was de oversteek voor voetgangers bij de Graadt van Roggenweg. Hierover is eerder een motie aangenomen. De fractie heeft geconstateerd dat deze niet in het bestemmingsplan is verwerkt en heeft hier vragen over gesteld. De wethouder heeft deze beantwoord maar met het oog op de leefbaarheid vindt de fractie dat de oversteek er nog steeds moet komen als brug of tunnel. Graag reactie.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vindt de verbinding tussen het Beursgebied en het Lombokgebied ook van belang. Hij vraagt zich alleen af waar een voetgangersoversteek tussen Koningsbergerweg en de Verlengde Damstraat naartoe gaat. Wat verbindt die oversteek?

**De heer Stellinga** (CDA) merkt op dat in de toekomst in het Jaarbeurskwartier wordt bijgebouwd en dat aan de andere kant Lombok ligt.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) merkt op dat aan beide kanten geen doorgangen zijn, geen aansluitingen op de oversteek.

**De heer Stellinga** (CDA) merkt op dat twee stadsdelen worden doorsneden door de Graadt van Roggenweg. Er is geen duidelijk voelbare verbinding tussen die stadsdelen en dat vindt het CDA in strijd met de leefbaarheid.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat bij de Verlengde Damstraat een voetgangersoversteek komt. Hij vraagt of het CDA hier blij mee is.

**De heer Stellinga** (CDA) antwoordt dat het CDA daar blij mee is.

**De heer Van der Graaf** (ChristenUnie) vraagt of het CDA ook vindt dat het de oversteekbaarheid helpt als naar minder rijstroken wordt gegaan op de Graadt van Roggenweg.

**De heer Stellinga** (CDA) antwoordt dat het op termijn goed is om daar naar minder rijstroken te gaan.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) wijst erop dat daar een tramlijn ligt.

**De heer Stellinga** (CDA) geeft aan dat het CDA ook kritisch is geweest op de mogelijke bouw van een ongelijkvloerse kruising bij de fietsroute Leidseweg Sijpesteijnkade. Bewoners willen de kruising graag gelijkvloers houden. Uit de toelichting bij het bestemmingsplan leidt de fractie af, dat gelijkvloers ook de voorkeur heeft van het college maar dat gelet op de begrenzing van het bestemmingsplan beide mogelijkheden planologisch mogelijk gemaakt worden. De fractie constateert dat het bestemmingsplan daarmee op twee gedachten hinkt en vindt dat het noodzakelijk is om een keuze te maken. De fractie is voornemens een amendement in te dienen waarmee de keuze valt op een gelijkvloerse kruising. Graag een reactie.

**De heer Bakker** (D66) vraagt of het CDA weet wat daar de consequenties van zijn.

**De heer Stellinga** (CDA) antwoordt dat als ongelijkvloers wordt gegaan, dat een nieuwe planologische procedure wordt gestart. Er wordt dan vanzelf teruggekomen bij de raad.

**De heer Bakker** (D66) vraagt wat hier het voordeel van is.

**De heer Stellinga** (CDA) geeft aan dat de raad gebruikmaakt van zijn bevoegdheid om een en ander te bepalen. Op dit moment wordt de regie bij de Provincie gelegd.

**De heer Bakker** (D66) vraagt aan de wethouder wat de consequenties zijn.

**De heer Te Hoonte** (VVD) opteert ervoor om de twee lange lussen eruit te halen. Beoogt het CDA dit als doelstelling van het amendement?

**De heer Stellinga** (CDA) geeft aan dit nog niet te kunnen zeggen.

**De heer Te Hoonte** (VVD) zegt dat de VVD graag wil, dat als de toekomstige situatie wordt geschrapt, dat de bestaande situatie gehandhaafd wordt.

**De heer Stellinga** (CDA) zegt het daarmee eens te zijn.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vraagt wat het CDA vindt van de suggestie van GroenLinks om nadrukkelijk politiek uit te spreken dat de raad voor een gelijkvloerse oversteek is. Een alternatief dient alleen te kunnen gebeuren als de raad zich daar nadrukkelijk over uitspreekt.

**De heer Stellinga** (CDA) zegt het eens te zijn met de achterliggende gedachte van GroenLinks. Het CDA blijft alleen een probleem houden met het feit dat men hetzelfde vindt maar dat procedureel de uitwerking anders is. Het is hierom dat een amendement wordt ingediend.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) zegt dat GroenLinks blij is, dat met bestemmingsplan Lombokplein de uitvoering van een mooi plan mogelijk wordt gemaakt. De ontwikkelvisie Lombokplein en omgeving was een van de eerste co creatieprocessen in Utrecht en is uitgebreid besproken in de raad en is vastgesteld door het college. GroenLinks vindt het vreemd dat deze ontwikkelvisie niet is genoemd in de besluithistorie bij het raadsvoorstel en ook niet bij de toelichting bij het bestemmingsplan. Hoe zorgt het college dat de ontwikkelvisie Lombokplein en omgeving alsnog in de besluithistorie en het bestemmingsplan wordt verwerkt? Uiteindelijk is gekozen voor een stadsstraat. Voor GroenLinks is en was het heel belangrijk dat het aantal autobewegingen onder de 15.000 blijft. Het is hierom dat de Motie Tweemaal een 30-kilometer per uur belangrijk is. De maximaal 15.000 vervoersbewegingen worden helaas nog steeds niet bereikt. In het voorlopig ontwerp is slechts een heel kort deel van de Graadt van Roggenweg echt tweemaal een rijbaan. Bij de kruising met de Koningsbergerweg wordt de zuidelijke rijbaan de stad in, vijfbaans. Dit vindt GroenLinks onbegrijpelijk en vraagt of met dit bestemmingsplan ook een smallere tweemaal een stadstraat mogelijk is. De fractie vraagt of het klopt, dat er nog tot eind 2024 tijd is om een definitief besluit hierover te nemen.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat de heer Dekkers voorstelt, om het profiel van de weg ter discussie te stellen. Dit had hij niet verwacht.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) geeft aan dat een motie is aangenomen om te kijken of de tweemaal een, 30-kilometer per uur, gerealiseerd kan worden. Deze is nog niet uitgevoerd. GroenLinks stelt voor de ambitie uit te spreken, dat zo snel mogelijk de Graadt van Roggenweg vanaf de Overste Den Oudstenlaan als een tweemaal een stadstraat, 30-kilometer per uur, wordt ingericht. Uiterlijk 2024 dient dan de knoop doorgehakt te worden over of dan ook gelijker tijd de herinrichting wordt gedaan. De tijd dient dan gebruikt te worden om goed te analyseren waar precies de verkeersdruk vandaan komt en welke maatregelen echt nodig zijn om de tweemaal een 30-kilometer per uur mogelijk te maken.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat de straat grof teruggebracht wordt qua capaciteit en volume. Wanneer is het voor GroenLinks genoeg?

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vindt dat de consequentie genomen moet worden van de keuze die is gemaakt.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat de weg tot aan de versmalling een andere functie heeft.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) wijst erop dat er maatregelen mogelijk zijn voor het verkeer dat naar het gebied toegaat om de autobewegingen en het parkeren te verminderen. Hij vervolgt zijn bijdrage met de veiligheidsanalyse voor de omkering van de rijrichting op de Leidse weg. Deze is niet echt overtuigend en daarbij is nog niet eens rekening gehouden met slecht zicht door laag zonlicht in de avondspits. Waarom wordt de doorsteek bij de Leidse Poort niet behouden?

**De heer Bakker** (D66) zegt verrast te zijn door het standpunt van GroenLinks. Wat maakt dat het onveiliger is?

**De heer Dekkers** (GroenLinks) zegt dat bij de raadsinformatiebijeenkomst de verkeersambtenaar heeft aangegeven dat de veiligheidsanalyse geen zwaar kwantitatieve analyse is geweest. Er wordt een vergelijking gemaakt met andere delen weg waar een veel lagere verkeersintensiteit is.

**De heer Bakker** (D66) vraagt aan de wethouder of dit soort berekeningen kwantitatief niet worden gemaakt. D66 heeft geen bewijs dat de optie onveilig is.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vindt het niet vreemd dat een bushalte of parkeerplaats aan de rechterkant van de weg wordt gemaakt. Verder heeft volgens hem de ambtenaar aangegeven dat het geen kwantitatieve analyse is geweest. De noodzaak voor de omkering zit in het schrappen van de doorsteek bij de Leidse Poort. Ten slotte nog twee punten. Ten eerste vindt GroenLinks de verdunning van fietsroutes ten westen van het station maar matig uitgewerkt en ten tweede dient de raad uit te spreken tegen de alternatieven voor de oversteek te zijn en dient afgesproken te worden dat de mogelijkheid in het bestemmingsplan alleen geconsumeerd mag worden als de raad dit expliciet heeft toegestaan.

**De heer Te Hoonte** (VVD) zegt dat de VVD blij is dat het bestemmingsplan er eindelijk ligt. De partij is ook grotendeels blij met de dingen die verwerkt zijn in het bestemmingsplan. Er is ook een voorlopig ontwerp gekomen voor de Graadt van Roggenweg. Kan in het vervolg bij een bestemmingsplan de status van het ontwerp worden aangegeven? Vervolgens nog een paar punten. Het omdraaien van de rijrichting op de Leidse weg is niet logisch. Het is goed dat er een extra toegang komt tot deze weg maar de stad uit dient dezelfde richting te worden aangehouden. Daarnaast dient een stukje Damstraat ingericht te worden met twee rijrichtingen met netjes aangegeven fietsasfalt. Dit betekent dat er een stukje groen af gaat. In het bestemmingsplan stond echter dat dit stukje groen niet zeker was omdat er mogelijk een warmteleiding van Eneco doorheen gaat. De VVD stelt voor de vijf bomen te verplaatsen naar het stukje nog uit te werken groen bij het NH-hotel.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vraagt of de VVD ook vindt dat als gekozen wordt voor een oplossing via de Verlengde Damstraat, dat auto's dan alleen gefaciliteerd moeten worden met een afslag de stad uit.

**De heer Te Hoonte** (VVD) antwoordt dat in eerste instantie de auto's beide kanten op mogen maar dat de VVD in dit geval voorstelt dat de auto's de stad uit moeten kunnen. Dit is omdat de uitgang die er nu is, ook alleen de stad uitgaat. Hij vervolgt zijn betoog. De internationale bushalte verdwijnt en in het bestemmingsplan staat dat deze bij het station Leidsche Rijn centrum terugkomt. Waar komt deze dan precies? Verder lijkt de Daalsetunnel nog niet helemaal aan te sluiten op de zuidkant. Kan hier naar gekeken worden? Verder staat er nog een rijtje bomen bij de Graadt van Roggenweg. Deze worden echter vrij gemakkelijk terzijde geschoven voor een fietspad. Kan het fietspad niet iets worden opgeschoven? De bomen kunnen dan blijven staan. Dan de onderdoorgang. Wat de VVD betreft gaat deze uit het bestemmingsplan. Graag een toezegging.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vraagt of de VVD nog iets wil zeggen over de onderdoorgang bij de kruising waar nu gelijkvloerse oversteek gepland is.

**De heer Te Hoonte** (VVD) zegt dat de VVD zich kan voorstellen dat bij die kruising een tunneltje gemaakt zou kunnen worden naar Parkplaza. Er is alleen een lastig hoogteprofiel aldaar. Uitgangspunt dient te zijn, dat een en ander niet ten koste gaat van meters in het park.

**De heer Bakker** (D66) zegt dat D66 enthousiast is over het plan. Allereerst merkt de fractie met betrekking tot de HOV-oversteek en de gelijkvloerse kruising op, dat druk op de Provincie gelegd moet worden om een en ander niet te laten gebeuren zoals de Provincie wil. Ten tweede gaan ontwikkelingen in de markt snel en dit is een risico voor grote projecten. In het raadsvoorstel staat dat de businesscase voor de uitbreiding van het NH-hotel nog niet rond is. De fractie sluit aan bij vragen die de ChristenUnie hierover heeft gesteld.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat opvalt bij het voorlopig ontwerp, dat bijna alle materialen nieuw worden ingekocht. Zou een deel van de materialen niet beter hergebruikt kunnen worden?

**De heer Bakker** (D66) vindt dat waar mogelijk, dit gedaan moet worden. Verder is D66 positief over de woningbouw. De fractie vraagt of in het middensegment ook een deel betaalbare koop toegevoegd kan worden. Wil de wethouder toezeggen hier extra actie op te zetten?

**De heer Stellinga** (CDA) vraagt of het vaststellen van een bestemmingsplan om een ongelijkvloerse kruising niet mogelijk te maken, niet een goed drukmiddel is richting de Provincie.

**De heer Bakker** (D66) antwoordt dat dit wel zo klinkt. Hij kan niet beoordelen of dit inderdaad ook zo is. Wellicht snijdt de gemeente zich juist in de vingers.

**De heer Stellinga** (CDA) vraagt waarom de gemeente zich in de vingers zou snijden.

**De heer Bakker** (D66) zegt zich te kunnen voorstellen dat het bijvoorbeeld meer tijd kost. Hij geeft aan de beantwoording van de wethouder af te wachten.

**De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt hoe meer betaalbaar wonen gedekt gaat worden.

**De heer Bakker** (D66) wijst op het fonds Betaalbare koop.

**De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt zich af of met deze locatie niet juist verdiend moet worden voor het fonds Betaalbare koop.

**De heer Bakker** (D66) wijst op het grote tekort aan betaalbare woningen. Het is goed als bekeken wordt of die er zouden kunnen komen. Hij wacht de beantwoording van de wethouder af en vervolgt zijn betoog met het doortrekken van de Leidse Rijn. Dit is mooi maar er dient een goede oplossing te komen voor de waterkruising bij de Munt waar mensen zwemmen en roeien. Wanneer komt de toegezegde informatie hierover? Ten slotte het gebied waar nu Hotel Park Plaza is. In 2036 loopt daar de erfpacht af en het is goed om na te denken over wat daar gewild wordt. D66 wil de discussie hierover op tijd aanzwengelen en overweegt een motie.

**De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt of D66 nu al tegen de ondernemers van het hotel gaat zeggen dat zij straks niet meer welkom zijn.

**De heer Bakker** (D66) antwoordt dat met de ondernemer al nagedacht kan worden over wat er moet komen.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vraagt of de grondruil niet in gevaar wordt gebracht.

**De heer Bakker** (D66) vindt dit een vraag voor het college.

**De heer Van Heuven** (PvdD) merkt op dat het bestemmingsplan een herkenbare doorvertaling is van het integraal programma van eisen van vorig jaar. De PvdD ziet weinig nieuws maar vindt goed aan het plan dat er duurzaam, circulair en diervriendelijk wordt gebouwd. Ook is goed dat er veel groen bij komt inclusief een groene verblijfsplek. De PvdD heeft verder nog een aantal bezwaren. Er blijven nog teveel auto's rijden in het gebied. Er dient gestuurd te worden op veel minder autobewegingen, minder dan de 15.000 waar GroenLinks het over had. De PvdD blijft ook tegen de onderdoorgang voor fietsers bij Leidse kade Van Sijpesteijnkade. De gelijkvloerse kruising heeft minder asfalt nodig en kost ook minder. De ongelijkvloerse kruising bij de HOV-baan wil de PvdD ook niet. Op deze plek worden vijftig bomen gekapt. Het is de PvdD niet duidelijk of er bomen worden gekapt voor het rechttrekken van verkeersroutes. Met betrekking tot de nieuwe bomen vraagt de fractie of de wethouder kan toezeggen dat het gaat om volwassen bomen die gaan bijdragen aan de biodiversiteit. De PvdD vindt dat vaak te veel oude bomen weggaan en dat te veel twijgjes terugkomen. Wil de wethouder met een goed natuur inclusief plan komen waarbij bestaande bomen uitgangspunt zijn van planvorming? Dan de uitbreiding van het hotel. De eigenaar overweegt dit niet te gaan doen vanwege financiële boetes en risico's. De PvdD wil graag weten wat er gaat gebeuren als de uitbreiding niet doorgaat en hoe de raad in positie kan worden gebracht. Ten slotte drie kleine punten. Er komt horeca bij en het college wil meer gaan sturen op gezonde voeding in het stationsgebied. In hoeverre kan dit al gebeuren bij het Lombokplein? Er komt ook meer water bij met natuurvriendelijke oevers. Kan de wethouder

toezeggen om fauna uittreedplaatsen (fups) te gaan realiseren? Tot slot wordt de Leidse Rijn doorgetrokken en verbreed. Betekent dit dan ook, dat dit als nieuw water kan worden beschouwd en dat hengelen daar niet wordt toegestaan?

**De heer Van der Zweth** (PvdA) geeft aan zijn collega mevrouw Assen te vervangen. De PvdA-fractie is positief over het plan. Ten aanzien van de woningen neemt de fractie aan, dat de betaalbare woningen aan corporaties gegund gaan worden en dat een hoge ambitie gesteld gaat worden op het huisvesten van kwetsbare groepen. Verder kiest de PvdA voor de gelijkvloerse kruising. Als een en ander anders gedaan moet worden, dan dient de raad hier expliciet een besluit over te nemen. Met betrekking tot het omdraaien van de rijrichting bij de Leidse weg vraagt de fractie zich af of dit echt veilig genoeg is. Zij ziet uit naar de beantwoording van de wethouder. Tot slot wordt specifiek aandacht gegeven aan jongeren. Kunnen jongeren niet in positie worden gebracht om mee te denken?

**De heer Van den Enk** (Student&Starter) zegt dat de fractie erg blij is met het bestemmingsplan. Complimenten voor de betrokken ambtenaren. Het doortrekken van de Leidse Rijn en het toevoegen van groen zorgt voor meer leefbaarheid. Daarnaast komen er veel mogelijkheden voor recreatie in en rondom het water. Verder komen er vierhonderd woningen bij. 45% sociale huur waarvan 10% bestemd wordt voor studenten. Hiermee worden de doelstellingen uit het coalitieakkoord behaald. Student&Starter is ook tevreden over de 30% een à tweepersoons starterwoningen. Dan het onderwerp mobiliteit. De fractie volgt de beslissing om de rijrichting op de Leidse weg om te draaien. De Graadt van Roggenweg ziet de fractie, net als GroenLinks, graag naar tweemaal een baan, 30-kilometer per uur, gaan op het moment dat de congestie dit toelaat. Tot slot de HOV-baan. Student&Starter wil graag dat er een gelijkvloerse kruising komt en sluit aan bij de punten die door andere partijen hierover zijn gemaakt. Het besluit hieromtrent dient bij de raad te liggen.

**De heer Usta** (DENK) zegt dat DENK blij is met de komst van vierhonderd nieuwe woningen maar dat de partij graag 50% sociale huur ziet. 10% daarvan kan aan bijzondere doelgroepen worden toegewezen. Daarnaast pleit DENK voor 45% midden huur en 15% duurder segment woningen. Graag een toezegging. Tot slot is de fractie benieuwd naar het woonoppervlak van de woningen.

**De voorzitter** schorst de vergadering voor vijf minuten.

**Wethouder Eerenberg** gaat allereerst in op het geschil met de Provincie over het wel of niet gelijkvloers kunnen kruisen van de trambaan. De gemeente zit nu in een traject onder begeleiding van een externe. Dit proces is bezig en moet nog even met rust worden gelaten. Het is de wethouder helder dat het kader van de commissie is, dat de uitkomst daarvan niet kan zijn dat er een ongelijkvloerse kruising moet komen. Het standpunt van het college is precies hetzelfde omdat dan terug naar de tekentafel moet worden gegaan. Als er iets uit het proces komt dat gedragen kan worden, dan zal hiervoor worden gegaan. Verder heeft de Provincie gezegd dat als de safetyboard adviseert dat een en ander onveilig is, dat dit dan automatisch het standpunt van de Provincie zal zijn. Het is hierom dat beide opties in het bestemmingsplan zijn opgenomen. Er kan dan tenminste verder gegaan worden met elkaar. Als de raad nu de optie ongelijkvloerse kruising schrapt, dan wordt daarmee het proces doorkruist. Komt uit het proces een uitkomst die ongelijkvloersheid behelst, dan komt de wethouder terug bij de commissie want het bestemmingsplan geeft niet het kader voor het college om bij ongelijkvloersheid te zeggen dat dit aangelegd kan worden.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) vraagt of het schrappen van de optie van de ongelijkvloerse kruising ook iets betekent voor het eigen proces.

**Wethouder Eerenberg** geeft aan niet te willen speculeren op wat er zou kunnen gebeuren. Hij geeft in algemene zin aan, dat de Provincie toezichthouder is op een aantal ruimtelijke procedures. Vanuit die rol zou de Provincie een opvatting kunnen hebben.

**De heer Stellinga** (CDA) vindt dat het bestemmingsplan hinkt op twee gedachten: gelijkvloers en ongelijkvloers. De motivering is echter geheel gericht op het gelijkvloerse. Waar is de noodzakelijke motivering om ook ongelijkvloers toe te staan?

**Wethouder Eerenberg** wijst erop dat op een punt van het bestemmingsplan nog geen overstemming is met de partners, in dit geval de Provincie. Hierdoor kan nog geen definitieve keuze worden gemaakt. Om toch voortgang te boeken zijn beide uitersten van het spectrum in het bestemmingsplan verwerkt met een duiding met betrekking tot het voorkeurscenario.

**De heer Stellinga** (CDA) merkt op dat dit praktische argumenten zijn en geen ruimtelijke argumenten. Hij constateert dat de raad bijna unaniem is in de afwijzing van een ongelijkvloerse kruising en dat het college het hiermee eens is.

**De heer Te Hoonte** (VVD) vindt dat de raad zijn eigen democratische procedures moet doorlopen.

**Wethouder Eerenberg** antwoordt dat niemand iemand iets aan het ontnemen is. Hij wijst erop dat vaker in bestemmingsplannen meer mogelijkheden worden gegeven dan feitelijk worden gebruikt. Als de raad een en ander anders weegt, dan is dit het democratisch recht van de raad.
**De heer Dekkers** (GroenLinks) vraagt of hij goed begrijpt, dat formeel een en ander mogelijk wordt gemaakt maar dat als de uitkomst is, een weg door het park, dat de raad daar dan een uitspraak over moet doen.

**Wethouder Eerenberg** antwoordt bevestigend.

**De heer Te Hoonte** (VVD) vraagt of niet volstaat dat de tijdelijke situatie gehandhaafd kan worden.

**Wethouder Eerenberg** stelt voor dit naar de tweede termijn te verplaatsen. De wethouder merkt wel op dat bij een afwijking een geheel nieuwe planologische procedure nodig is. Hij vervolgt zijn beantwoording met het onderwerp woningbouw en bedankt voor de complimenten. DENK vroeg of 50% sociale huur mogelijk is. De wethouder geeft aan dat dit in principe zou kunnen maar dat dit wel ten koste van iets anders gaat. Binnen de kaders kan 50% sociale huur nu niet worden toegezegd. Vervolgens gaat de wethouder in op de grootte van de woningen in het sociale segment. Twee derde krijgt een oppervlakte van 40m$^2$, een derde 65m$^2$, studentenwoningen 20m$^2$ en midden categorie woningen 65m$^2$. Dit past niet bij de norm die staat in het huidige coalitieakkoord. Dit komt doordat het plan van een eerder moment is. De PvdA vroeg of het corporatiewoningen worden. Dit is de inzet. De PvdA vroeg ook of meer dan 30% bestemd kan worden voor kwetsbare groepen. Hier kan het gesprek nog over gevoerd worden. De wethouder geeft wel aan dat het totaal aantal woningen laag is en als de bouwblokken kleiner zijn dan leert de ervaring dat het percentage lager moet zijn om een en ander in sociaal opzicht te laten werken.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) vraagt of uitgegaan kan worden van in ieder geval 30%.

**Wethouder Eerenberg** antwoordt bevestigend. Dan de vragen van D66 over betaalbare koop. Er zit 35% middensegment in het plan en dit kan huur of koop zijn. Vervolgens het onderwerp mobiliteit. Er is gevraagd waarom de Graadt van Roggenweg niet overal tweemaal een rijbaan is. Dit heeft ermee te maken dat het bestemmingsplan af en toe ruimte laat en het heeft te maken met de capaciteit van kruisingen. De 15.000 verkeersbewegingen gelden overigens voor het Lombokplein en niet voor Graadt van Roggenweg. De wethouder geeft aan dat alles wat gewisseld is bij het debat over de Daalsetunnel hier als ingevoegd beschouwd kan worden. Bij het Daalsepark is toegezegd dat in 2026 de thermometer er opnieuw in wordt gestopt. In 2024 kan bij de Graadt van Roggenweg opnieuw naar een en ander worden gekeken.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) geeft aan dat hij een aantal maatregelen heeft genoemd voor het beperken van het verkeer rond de Graadt van Roggenweg en het Jaarbeursplein.

**Wethouder Eerenberg** geeft eerst aan dat de toezegging ingeboekt kan worden op december 2024. Verder noemt GroenLinks maatregelen die zeker zullen bijdragen maar die soms ook ingewikkeld zijn. Hij vervolgt zijn beantwoording met de omgekeerde rijrichting bij de Leidse weg. Als de rijrichting wordt omgedraaid, dan kan de Verlengde Damstraat versmald worden en kan er groen worden toegevoegd. De kruising richting Croeselaan kan dan verkleind worden wat bouwblokken oplevert. Als de rijrichting niet wordt omgedraaid, dan heeft dit dus effect op een

heel aantal andere doelstellingen. Hetzelfde geldt voor de Leidse Poort. Dit gaat ten koste van groen en bouwoppervlak.

**De heer Te Hoonte** (VVD) zegt dat het de VVD gaat om het beter afwikkelen van het fietsverkeer.

**Wethouder Eerenberg** legt uit dat er een ontwerp is gemaakt met een zo smal mogelijk profiel waardoor er zoveel mogelijk ruimte is voor groen en het bouwblok gerealiseerd kan worden. Dit vergt een wijziging van de rijrichting maar er komt maar beperkt verkeer. Een bureau heeft hiernaar gekeken en heeft geconcludeerd dat de wijziging van de rijrichting niet onveiliger is.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat een en ander met betrekking tot de bomen onderzocht kan worden. De VVD wil graag een veiliger fietsverbinding over de Damstraat en vijf bomen op een andere plek.

**Wethouder Eerenberg** gaat in op de bomen. Het zou kunnen dat vanwege de ondergrond er geen bomen geplaatst kunnen worden. Dit betekent niet, dat er geen ander groen kan worden toegevoegd.

**De heer Te Hoonte** (VVD) merkt op dat de bomen in het IPvE staan en in het functioneel ontwerp maar de groenstrook niet. De groenstrook is toegevoegd in het concept voorlopig ontwerp dat er nu ligt.

**Wethouder Eerenberg** merkt op dat hoe een en ander gaat, niet ongebruikelijk is. Er wordt ook nog steeds gewerkt aan het ontwerp.

**De heer Dekkers** (GroenLinks) vraagt of de wethouder het oordeel van GroenLinks deelt, dat er vraagtekens te plaatsen zijn bij de veiligheidsanalyse.

**Wethouder Eerenberg** merkt op dat een bureau is ingehuurd dat verstand van zaken heeft. Hij heeft wel naar andere voorbeelden in het land gekeken. Indien gewenst, kan hier informatie over worden toegestuurd. De wethouder herhaalt dat er geen aanwijzing is dat de situatie onveiliger wordt. Vervolgens het spreiden van de fietsers. Binnen dit plangebied is niet veel meer mogelijk qua spreiding van de fietsers.

**De heer Te Hoonte** (VVD) oppert dat de Damstraat tweerichtingsverkeer gemaakt kan worden.

**Wethouder Eerenberg** stelt voor dat dit soort concrete suggesties richting het raadsdebat voorzien worden van een kaartje en een redenatie. De suggestie van de VVD staat genoteerd en er komt een brief waarin technisch op een en ander wordt gereflecteerd. In dezelfde brief zal ook iets worden opgenomen over de inventarisatieronde door het land. Vervolgens gaat de wethouder in op de vraag of het niet te druk wordt bij de Muntbrug. Dit onderkent het college. Er dient richting De Munt een remmingswerk te worden geplaatst. De snelheid van de boten gaat dan omlaag en dit remmingswerk is terug te vinden in de visie op het stadswater. Dan de fauna uittreedplaatsen (fups). De wethouder geeft aan dat die een stap terug zouden zijn omdat er natuurvriendelijke oevers worden gemaakt.

**De heer Van Heuven** (PvdD) vraagt of er fups komen op de plekken waar er wel stenen kades zijn.

**Wethouder Eerenberg** legt uit dat de natuurvriendelijke oevers aan de Lombokkant komen. Aan de andere kant van het water ziet de wethouder niet hoe daar fups gerealiseerd kunnen worden gezien het hoogteverschil. Het college staat open voor suggesties. Dan de vraag of vissen verboden wordt. Dit wordt niet geregeld in het bestemmingsplan. Het gemeentelijk beleid wordt hierin gevolgd.

**De heer Van Heuven** (PvdD) merkt op dat het staat of valt met het feit of het nieuw water is.

**Wethouder Eerenberg** antwoordt dat er een stukje nieuw water komt. De vraag rijst dan of het gehele water dan ook als nieuw wordt bestempeld. Vervolgens gaat de wethouder in op de oversteek op de Graadt van Roggenweg. Er zijn een aantal redenen waarom de oversteek daar

beter niet kan komen. Dit heeft bijvoorbeeld te maken met de groenstructuur, de esthetische kwaliteit en het geld. Met betrekking tot de internationale bushalte merkt de wethouder op, dat zijn collega Van Hooijdonk hiermee bezig is. Er wordt gedacht aan Leidsche Rijn centrum en het idee is, dat hier dit jaar nog een tussenstand over wordt gegeven. Dan het hotel. Als het niet lukt dan zal er een ander plan ontwikkeld gaan worden. Hoe dat plan eruit ziet, weet de wethouder niet. Als de grondruil niet lukt, dan zou dit niet fijn zijn omdat dan een stukje van het water niet gerealiseerd kan worden en een stuk van de oever niet openbaar kan worden gemaakt. Alles op alles moet worden gezet om de gronddeal rond te laten komen. De wethouder herhaalt de toezegging dat met het hotel een gesprek zal worden gevoerd zodra zeker is dat de grondruil wordt gedaan.

**De heer Te Hoonte** (VVD) constateert dat er een NH-Hotel is en een Park Plaza Hotel en dat de wethouder doet alsof het om een kavel gaat.

**Wethouder Eerenberg** verontschuldigt zich. Het stukje ging inderdaad over twee hotels. Verder is gevraagd naar hoe omgegaan wordt met hete zomers. In de tender zal hierop in worden gegaan. Ten aanzien van de horeca merkt hij op, dat het gaat om laagdrempelige horeca waar iedereen welkom is. D66 heeft gevraagd of kosten gedrukt kunnen worden door circulaire modellen. Dit zal moeten blijken maar klinkers of asfalt zullen worden hergebruikt. Vervolgens gaat hij in op het kappen van bomen om wegen recht te trekken. Hij wijst erop dat een fietspad om een boom is gelegd om een boom te laten staan. De bomen langs de Graadt van Roggenweg waarvan ingeschat wordt dat deze weg moeten, hebben te maken met de verbreding en niet zozeer met de esthetiek. Verder zal ook gekeken worden naar de stoep die daar ligt. Ten slotte wordt uitgegaan van grote bomen met een stamomtrek van 30 tot 35 cm en zal gezonde voeding als uitgangspunt worden opgenomen in het programma van eisen.

## Gemiste vragen

**De heer Dekkers** (GroenLinks) heeft gevraagd of het college ervoor kan zorgen dat de ontwikkelvisie Lombokplein wordt opgenomen in besluithistorie en de toelichting in het bestemmingsplan.

**Wethouder Eerenberg** geeft aan dat het niet zo is, dat hier afstand van genomen zou worden. Het is juist een cadeau voor de gemeente dat er bewoners zijn die meedenken. De wethouder zegt toe dat bekeken wordt of de ontwikkelvisie Lombokplein kan worden toegevoegd of dat er een strekt ter vervanging komt.

**De heer Van der Zweth** (PvdA) heeft gevraagd om jongeren te betrekken bij de voorzieningen.

**De voorzitter** concludeert dat de bespreking in de avondvergadering verder gaat. Hij schorst de vergadering om 16.50 uur.

# Verslag openbare avondvergadering commissie Ruimtelijke ordening en Grondzaken

**Datum** 12 januari 2023
**Locatie** Raadszaal, stadhuis
**Verslag door** mw. E. Wijsman (Notuleerservice Nederland)
**Vaststelling verslag**

## Aanwezigen

De voorzitter, dhr. J. Vesters, de wethouders, mw. S. Schilderman en E. Eerenberg, de leden, dhr. H. Bakker (D66), mw. L. Bode (VOLT), dhr. F. Dekkers (GL), dhr. G. Dijkstra (EenUtrecht), dhr. R. v.d. Enk (Student&Starter), dhr. R. v.d. Graaf (CU), mw. M. Hellevoort (GL), dhr. G. te Hoonte (VVD), mw. T. Meerding (VVD), mw. M. Minnaert (Bij1), mw. A. Oudejans (Student&Starter), mw. L. Snippe (PvdD), dhr. H. Stellinga (CDA), dhr. Y. Usta (DENK), dhr. R. v.d. Zweth (PvdA), mw. J. Zwinkels (CDA)

Afwezigen

Er staan gele arceringen op pagina 2, 4, 10 en 15.

## Verslag commissie Ruimtelijke ordening en Grondzaken


1. Opening en mededelingen ....13
7. Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Lombokplein, Lombok ....13
8. Raadsvoorstel vaststelling Chw-bestemmingsplan algemene regels Utrecht....14
10. Raadsbrief tussenstand herontwikkeling Jan van Galenstraat ....18
LIJST VAN TOEZEGGINGEN....26


## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter** heropent de vergadering.

## 7. Raadsvoorstel vaststelling bestemmingsplan Lombokplein, Lombok

De **voorzitter** geeft aan dat, voor de schorsing, nog twee commissieleden hebben aangegeven dat zij enkele antwoorden hebben gemist.

De heer **Stellinga** (CDA) heeft zijn vragen tijdens de schorsing aan de wethouder gezonden.

Wethouder **Eerenberg** refereert aan de eerder aangenomen motie 217-242 over de ontwikkeling van het Lombokplein en zegt dat de observatie van de heer Stellinga (CDA) daarmee in lijn is. Het aantal parkeerplekken is 108, in bestaande garages aan de Croeselaan 55, er komen 13 plekken voor deelauto's en eventueel is er nog ruimte voor 55 extra parkeerplekken onder het Leidse blok of het hotelblok; de woningen zullen in 2030 worden opgeleverd. Dat betekent dat er nog ruim tijd is om te bekijken hoe een en ander zich ontwikkelt. De vraag van de heer Van der Zweth over Street Life beantwoordt hij bevestigend.

Tweede termijn

De heer **Bakker** (D66) is blij met de antwoorden van de wethouder. Hij overweegt een motie in te dienen over ParkPlaza, maar wil dat nog wel met zijn fractie overleggen. Naar aanleiding van het antwoord van de wethouder over veiligheid op het water refereert hij aan motie M56-2021, die oproept om e.e.a. goed te regelen. Hij vraagt zich af wat men nu precies krijgt.

De heer **Stellinga** (CDA) merkt op dat de tijd niet correct wordt bijgehouden.

De **voorzitter** schorst de vergadering om dit recht te zetten.

De **voorzitter** heropent de vergadering.

De heer **Dekkers** (GL) overweegt een motie over de oversteek en over de 30 km/u op de Graadt van Roggenweg. Hij beraadt zich nog op een actie m.b.t. de inrichting van het verkeer op de Leidseweg.

De heer **Te Hoonte** (VVD) wil in het kader van de aangekondigde motie ook nog kijken naar de Leidseweg en de inrichting. Hij twijfelt wel aan de cijfers omtrent het gebruik van personenauto's die totaal iets anders zeggen dan de wethouder aangeeft en hij wijst erop dat het aantal personenauto's tussen 2017 en heden in Utrecht intussen is gegroeid van 615.000 naar 742.000.

De heer **Stellinga** (CDA) zal namens de fractie een amendement indienen en wil tevens meedenken over de motie van GroenLinks en D66.

Wethouder **Eerenberg** verwijst naar de genoemde motie over de drukte op het water en de verschillende types watergebruikers en zegt dat dit een ongedekte motie was. Beide maatregelen vallen straks onder de visie Stadswater. Zijn redenatie geldt dus voor beide aspecten. Met betrekking tot de vervanging zal hij zorgen voor een terugverwijzing naar het oorspronkelijke plan. Bij het eventueel legaliseren van de huidige situatie moet bekeken worden welke risico's dat met zich meebrengt. Dit is vooral lastig bij het doortrekken van de Leidse Rijn en het verleggen van de terugverwijzen infra op het Westplein. Er zou dan wel een nieuw bestemmingsplan nodig zijn. Daarnaast zal de nieuwe Omgevingswet hierop invloed hebben.

De **voorzitter** constateert dat dit punt als B-punt naar de raad kan met een behandelduur van dertig minuten. De wethouder heeft geen formele toezeggingen gedaan, maar zal nog wel een raadsbrief aan de raad zenden over hetgeen vandaag in de commissievergadering naar voren is gekomen.

De heer **Dekkers** (GL) vult aan dat er wel formeel een toezegging is gedaan over 30 km/u aan het einde van het eerste kwartaal van 2024.

De **voorzitter** bevestigt dit.

## 8. Raadsvoorstel vaststelling Chw-bestemmingsplan algemene regels Utrecht

De **voorzitter** heropent de vergadering en geeft een toelichting op dit punt. Het voorstel zal behandeld worden in twee termijnen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt de wethouder hoe dit juridisch stand houdt en wat er gebeurt als de Omgevingswet onverhoopt niet wordt ingevoerd en hij vraagt de wethouder om een toezegging omtrent de algemene regels. Tevens verzoekt hij de wethouder om nog eens goed naar de terminologie in het stuk te kijken. Zo vraagt hij zich af of bij de term 'betaalde logies' het dan nog wel is toegestaan dat bewoners iemand bij hen laten logeren. Hij zou graag op termijn nog uitgebreider willen spreken over de flitsbezorging en hoe dat op lange termijn in Utrecht zal worden gedaan en vraagt of dit nu de definitieve uitwerking is.

De heer **Stellinga** (CDA) is, mede met het oog op de komende Omgevingswet, blij met de uniformering van de ruimtelijke regels, waardoor in de stad overal dezelfde regels zullen gelden en juridisch steekt dit ook goed in elkaar. Hij vraagt de wethouder hoe het nu precies zit met het nieuwe voorbereidingsbesluit en de inwerkingtreding, maar vindt het ook belangrijk om te weten of er nog aanvragen liggen die door het eerste voorbereidingsbesluit zijn aangehouden. Hij vraagt waarom het eerste voorbereidingsbesluit niet van toepassing is verklaard op het kappen van bomen en hoelang het duurt voordat de stukken voor alle beheersverordeningsgebieden zijn gemaakt. Hij voorziet problemen, omdat binnen een jaar alle bestemmingsplannen gemaakt dienen te worden. Hij vraagt ook waarom de vijf bestemmingsplannen niet gelijk aangepast worden aan de algemene regels en wil weten hoe men omgaat met mensen die een zienswijze hebben ingediend tegen deze plannen.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) verwijst naar besluit 3 van het raadsvoorstel inzake de wijziging van de regels voor het kappen van bomen en de herplantplicht die vier jaar geldt. Zij denkt dat er nog een aantal verbeteringen mogelijk is en heeft vanmorgen al een schriftelijk overzicht hierover gestuurd aan de wethouder Openbare Ruimte. Haar fractie heeft vijf wensen, namelijk dat er zo snel mogelijk wordt overgegaan tot herplanting, dat de reden van kap als weigeringsgrond wordt opgenomen, dat in plaats van 'onevenredige schade' 'schade aan bomen' als weigeringsgrond wordt genomen, dat bij illegaal kappen een herplantplicht wordt ingevoerd waarbij zo spoedig mogelijk minimaal gelijkwaardige bomen worden geplant en dat wordt opgenomen dat de aanplant altijd gelijkwaardig moet zijn. Deze vijf wensen leiden tot negen wijzigingsvoorstellen, die zij inmiddels heeft rondgestuurd. Zij verzoekt de wethouder toe te zeggen om deze negen wijzigingsvoorstellen over te nemen. Mocht dat niet gebeuren, dan wil zij weten waarom dat niet gebeurt.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) verzoekt de wethouder met betrekking tot de motie over natuurinclusief en diervriendelijk bouwen om een toezegging dat de mogelijkheden maximaal ingezet worden en vraagt hoe het college erop kan toezien dat dit zo goed mogelijk gebeurt. Zij vraagt ook of bij bomenkap de klimaatwaarde wel voldoende wordt meegenomen. Voor een perceel van minder dan 300 m² zou geen kapvergunning nodig zijn voor bomen jonger dan 30 jaar. In dat kader vraagt zij of het mogelijk is om de oppervlakte daarvan kleiner te maken. Op een vraag van mevrouw **Snippe** (PvdD) of spreekster het document van haar fractie kent, antwoordt zij bevestigend, maar zij is benieuwd naar de reactie van de wethouder. Op een vraag van mevrouw **Snippe** (PvdD) of spreekster samen met de PvdD een amendement wil indienen, antwoordt zij dat zij daar zeker voor open staat.

De heer **Bakker** (D66) wil onderling contact in de wijk stimuleren door bijvoorbeeld sportevenementen, het vieren van oud en nieuw etc. Hij vindt daarom het verlenen van een ontheffing voor vier dagen per jaar een goede zaak. Dan zou de horeca echter niet om 23.00 uur al moeten sluiten en daarom verzoekt hij om ruimere openingstijden in dergelijke situaties en hij vraagt de wethouder of dat kan. Met betrekking tot de dakopbouwen vindt hij dat hiervoor makkelijker toestemming moet worden gegeven. Hij verwijst naar de rode kaartjes die dat vaak niet mogelijk maken en hij betreurt dat. Hij vraagt de wethouder hoe een en ander met elkaar te rijmen valt.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) is benieuwd naar de reactie van de wethouder. Met betrekking tot flitsbezorging verzoekt hij terughoudend te zijn met het afgeven van vergunningen totdat een en ander op een goede manier is geregeld.

Mevrouw **Bode** (VOLT) vindt het stuk helder verwoord en geeft daarvoor haar complimenten. Zij is het eens met de PvdD als het gaat om de kapvergunningen. Met betrekking tot flitsbezorging hoopt zij dat de nieuwe regels snel af zijn en ze verzoekt de wethouder om een update.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) is het eens met de kritische vragen van VVD en CDA en steunt het voorstel voor een amendement van de PvdD. Zij is benieuwd naar de reactie van de wethouder.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor enkele minuten.

De **voorzitter** heropent de vergadering.

Wethouder **Schilderman** zegt dat er voor de zomer van 2023 nog een volledige uitwerking komt over de flitsbezorging. In het eerste kwartaal van 2023 komt hierover nog een brief naar de raad. Met betrekking tot het nieuwe voorbereidingsbesluit zegt zij dat het college op 21 oktober 2022 een raadsvoorstel aan de raad heeft gezonden en zij had verwacht dat hierover voor het einde van 2022 besloten zou zijn. Dat is echter niet het geval en daarom is er een aanvullend voorbereidingsbesluit nodig. Zij meldt verder dat er geen aangehouden aanvragen liggen. Zij zegt dat er slechts een vergunningstelsel is met betrekking tot het kappen van bomen. Zij zou graag in het tweede kwartaal van 2023 willen terugkomen op de punten van PvdD en GroenLinks, omdat er dan een evaluatie over de bomen ligt met een voorstel hoe daarmee kan worden omgegaan.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) denkt dat het beter is om op dit moment hierover te praten en dit in de algemene regels op te nemen. Wachten op een evaluatie lijkt haar een gemiste kans.

Wethouder **Schilderman** denkt dat er dan pas een goed debat kan worden gevoerd, omdat er een evaluatie ligt. Wel kunnen de wijzigingen daardoor pas later doorgevoerd worden in de APV.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) zegt dat haar fractie dit al heel lang vraagt en niet wil wachten op een nieuw debat.

Wethouder **Schilderman** zegt dat het aan de raad is om hierover te besluiten, maar zij denkt dat een en ander beter kan worden afgewogen als er een evaluatie op tafel ligt. Zij biedt aan om de punten van mevrouw Snippe nu langs te lopen.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) wil graag dat zij ingaat op de punten in het verzonden document.

De heer **Van der Graaf** (CU) is laat binnengekomen en maakt hiervoor zijn excuses. Hij vraagt wat een volgend moment zou zijn om de wijzigingen in de APV te verwerken.

Wethouder **Schilderman** zegt dat er in het tweede kwartaal gesproken zal worden over het bomenbeleid. Wanneer dit verwerkt wordt in de APV kan zij nog niet zeggen, maar zij komt daar nog op terug. Met betrekking tot punt 1 van de PvdD zegt zij over het indienen van vergunningen dat de gemeente geen informatie mag opvragen die deze zelf al heeft. Het college stelt voor om dat niet te wijzigen, omdat de gemeente dit niet mag opleggen. Op een vraag van mevrouw **Snippe** (PvdD) hoe voorkomen kan worden dat iemand een kapvergunning krijgt voor bomen die niet van die persoon zijn, zegt zij dat dat in recente aanvragen niet is gebeurd en daarom weegt het college het risico anders dan de PvdD. Uiteraard dient er wel een formulier te worden ingediend waarin naar een aantal van deze zaken wordt gevraagd. Op een vraag van mevrouw **Snippe** (PvdD) waarom de wethouder hier nu eigenlijk niets aan wil doen, terwijl het risico wel bestaat, herhaalt zij dat de gemeente geen informatie mag vragen die deze zelf al heeft en daardoor niets hiermee kan. Met betrekking tot punt 2, het opnemen van een aantal zaken als weigeringsgrond, zegt hij dat het college dit niet zal overnemen, omdat iedereen recht heeft om een aanvraag voor een vergunning in te dienen. De reden daarvan mag geen aanleiding zijn om het al dan niet in behandeling te nemen, maar de aanleiding wordt overigens wel meegenomen in de weging. Met betrekking tot punt 3, het beoordelen van de aanvragen, zegt zij dat weging van het maatschappelijk belang al gebeurt en dat die aanpassing daarom niet nodig is. Met betrekking tot punt 4, het woord ‘onevenredige’ eruit halen, zegt zij dat het college dat woord wil laten staan, omdat het artikel hierdoor juist strenger is en dit de gemeente meer ruimte geeft om aan te geven dat er schade is. Over punt 5, het vergunningsvoorschrift inzake herplant en het verzoek om de termijn van 36 maanden terug te brengen naar 8 maanden zegt zij niet te kunnen garanderen dat

dat op zo korte termijn mogelijk is. Zij snapt wel dat de PvdD de termijn wil verkorten en zegt toe om bij de bespreking van het bomenbeleid hierop te zullen terugkomen. Met betrekking tot punt 6, herplanten en compensatie, van een gelijkwaardige klasse zegt zij dat dit tegen uitvoeringsproblemen aanloopt, omdat gelijkwaardigheid meten lastig is. Het college snapt overigens de gedachte wel en vraagt zich af of dit de juiste manier is om dat te doen. Zij vreest namelijk dat opname hiervan niet tot het gewenste resultaat zal leiden. Met betrekking tot punt 7, illegale kap, zegt zij dat de definitie niet alleen daarover gaat, maar ook over bomen die onopzettelijk teniet zijn gedaan. Het college vindt het voorstel van PvdD niet erg passend en zal zich daarom, bij de evaluatie van het bomenbeleid, beraden op de termijn. Met betrekking tot punt 8, herplant bij illegale kap, zegt zij dat dit meegenomen zal worden bij het bomenbeleid. Zij wil daarover nog overleggen met haar collega Voortman, omdat dit wel dieper ingaat op het groen. Met betrekking tot punt 9 zegt zij dat het woordje ‘kan’ moet blijven staan, omdat in het bestemmingsplan geen gebodsbepalingen opgenomen mogen worden. Daarbij komt nog dat er anders nooit meer een uitzondering kan worden gemaakt. Met betrekking tot de vragen van GroenLinks verwijst zij naar haar antwoorden aan de PvdD. Zij zegt dat het met name om beleidsregels gaat die niet in dit voorstel geregeld behoeven te worden. Over het verkleinen van de oppervlakte van de regel voor een perceel van maximaal 300 m² zegt zij dat hier in het verleden voor gekozen is om de rompslomp te beperken. Zij wijst erop dat er voor bomen die ouder zijn dan 50 jaar en op kleinere percelen staan, wel een vergunningsplicht bestaat. Op de vraag van D66 over ‘de vermaakjes’ zegt zij niet de indruk te hebben dat de horecaondernemers hier tegenaan lopen, maar zij suggereert om hiervoor een amendement in te dienen. Dit moet waarschijnlijk nog wel meegenomen worden bij de vergunningsaanvraag. Met betrekking tot de vraag over de termijn van wijziging in de APV zegt zij hier nog op terug te zullen komen.

Wethouder **Eerenberg** wijst de raadsleden erop dat zij altijd technische vragen mogen stellen. Met betrekking tot de vraag van de VVD over hoe men nu weet of dit werkt als er geen Omgevingswet is, zegt hij dat deze geldt naast het bestemmingsplan en er dus bij komt. Over de woordkeus zegt hij dat deze moet aansluiten bij de eigen beleidstermen, bij wat juridisch feitelijk gebruikt wordt en bij de jurisprudentie. Met betrekking tot het woord ‘logies’ zegt hij dat het niet gaat om privélogeerpartijen, maar om verhuur van kamers en faciliteiten. Voor bevestiging van technische zaken verwijst hij naar de tabel. Hij bevestigt de uitlating van de VVD over dat er geen nieuwe bestemmingsplannen zijn en zegt dat de reeds eerder genomen besluiten gelden. Met betrekking tot de vraag van het CDA over de beheerverordeningen zegt hij dat er zes goed gaan. In totaal moeten er twintig beheerverordeningen worden omgezet naar bestemmingsplannen.

De heer **Stellinga** (CDA) vraagt of, als er nu een besluit genomen wordt, de bestemmingsplannen op tijd vastgesteld kunnen worden.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat het de ambitie is om alle beheerverordeningen om te zetten naar bestemmingsplannen. Er is een toelichting aangepast naar aanleiding van de zienswijze begraafplaats en een en ander is administratief verwerkt. Hij meldt GroenLinks dat, als de Omgevingswet er is, deze in strijd kan zijn met de wensen die er zijn. Met betrekking tot de dakopbouw en de rode gebieden zegt hij dat dit voortkomt uit eerdere bestemmingsplannen, maar dat het beleid zal worden herzien en dat daarover in dit kwartaal nog een startnotitie komt.

Tweede termijn

De heer **Van der Graaf** (CU) is blij dat er nieuwe kapregels zijn. Met betrekking tot de voorwaarden voor de aanvraag van vergunningen vraagt zijn fractie zich af of het wel verstandig is om zoveel aanvragen voor het kappen van bomen te hebben, omdat de bomen de longen van de stad zijn. Hij vraagt zich af of de uitzonderingen nog steeds gelden in deze tijd van bescherming van het klimaat en of de drempel voor het kappen nog hoger moet worden gemaakt. Hij verzoekt de wethouder daarop te reflecteren en vindt dat haast geboden is.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) begrijpt dat de wethouder een en ander bij de bijeenkomst over het bomenbeleid wil bespreken, maar zij hoopt ook dat dan niet gezegd wordt dat hier al eerder over gesproken is en dat de regels net zijn vastgesteld. Zij vraagt de wethouder hoe dat zit.

Wethouder **Schilderman** begrijpt dat partijen de regels voor het bomenbeleid willen wijzigen. Het is niet haar inzet om een en ander nu vast te stellen en het er daarna niet meer over te hebben,

maar zij wil juist graag de evaluatie betrekken bij eventuele wijzigingen. Zij wijst erop dat de nieuwe Omgevingswet in 2024 komt, maar zij wil een aantal zaken graag versnellen en zal daarom nog voor de raadsvergadering aan de raad laten weten hoe dat wellicht mogelijk is. Met betrekking tot de flitsbezorging meldt zij het CDA dat het de bedoeling is dat dit afgerond is binnen de tijd van het nieuwe voorbereidingsbesluit en zij zal een en ander tijdig rondsturen. Het college deelt de mening van de ChristenUnie dat er met de bril van de nieuwe klimaatcrisis naar de kapregels gekeken moet worden, maar dan is er wel een goede onderbouwing nodig. De oppervlakte van 300 m² is gekozen op basis van eerdere ervaringen en ze roept op om niet te veel regels op te werpen, ook al vanwege de handhaving.

De heer **Van der Graaf** (CU) vraagt wanneer de participatie voor het perceel met een oppervlakte van 300 m² heeft plaatsgevonden. Hij vindt het prima als dit meegenomen wordt in de brief.

Wethouder **Schilderman** zegt dat dit waarschijnlijk is gebeurd toen voor de eerste keer het bomenbeleid werd vastgesteld; dat is drie tot vijf jaar geleden.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) kondigt aan dat haar fractie een amendement overweegt.

De heer **Van der Graaf** (CU) zegt dat zijn fractie wellicht met een amendement komt.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat zijn fractie een amendement overweegt aangaande de horeca.

De **voorzitter** constateert dat dit punt als B-punt naar de raad wordt gestuurd met een behandeltijd van dertig minuten. Er is toegezegd dat de startnotitie Dakopbouw dit kwartaal nog aan de raad zal worden gezonden en dat voorafgaand aan de behandeling in de raad nog bekeken zal worden wat de termijn is voor aanpassing van de APV inzake het bomenbeleid.

Wethouder **Schilderman** vult aan dat zij heeft toegezegd om op alle punten van PvdD terug te komen bij de bespreking van het bomenbeleid en vraagt de PvdD of dat akkoord is.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) zal nog overleggen met haar collega.

Wethouder **Schilderman** zal nog een-op-een contact hebben met de fractie van de PvdD.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor enkele minuten.

## 10. Raadsbrief tussenstand herontwikkeling Jan van Galenstraat

De **voorzitter** heropent de vergadering en geeft een toelichting op dit punt dat dit in twee termijnen zal worden besproken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) is blij dat er vanavond, voordat dit plan ter inzage wordt gelegd, over dit punt gesproken wordt. Eigenlijk had deze bespreking al direct na de raadsinformatie-bijeenkomst gehouden moeten worden, maar door een misverstand is dat niet gebeurd. Met name de komst van een discountsupermarkt blijkt op grote weerstand te stuiten in de buurt, ook al omdat dit veel autoverkeersbewegingen en vrachtverkeersbewegingen zal veroorzaken en juist op de drukke wegen daar is dat niet gewenst. Men ziet liever een levendige kleine plint en daarom verzoekt hij de wethouder om het voorstel voor een supermarktdiscounter van tafel te halen. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) waarom de PvdA afstapt van de komst van een kleinschalige supermarkt, zegt hij dat een winkelplint tot problemen zou kunnen leiden en dat ook financieel een en ander niet rond zou komen. Hij zou daarom graag zien dat de discounter eruit gaat en dat er naar een alternatief gekeken wordt. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of de PvdA daar liever woningen wil zetten, antwoordt spreker bevestigend. Hij denkt dat andere winkels in de plint geen optie is, omdat men daar de laatste jaren al niet uit is gekomen. Woningen zijn dan een alternatief en hij verzoekt de wethouder toe te zeggen dat de discounter eruit gaat en dat er gekeken wordt naar een alternatief voor de invulling van de plint. Anders zal de PvdA met een voorstel komen. Met betrekking tot sloop en nieuwbouw zegt hij dat zijn fractie graag wil dat

dat alleen gebeurt als de bewoners daarmee instemmen. Hij verzoekt de wethouder dat te bevestigen. Zijn fractie zou, als de bewoners niet instemmen, willen overgaan tot renovatie.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) verwijst naar de brief van de bewonerscommissies van 5 januari 2023 waarin acht punten staan. Hij vraagt of de fractie van de PvdA dat een goede lijst vindt en of deze het goed vindt dat de wethouder op alle acht punten ingaat.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt dat een goed idee. Zijn fractie heeft de draagvlakmeting er uitgelicht, omdat dat een sleutel is. De bewoners en huurders hebben zich georganiseerd in bewonerscommissies. Bij sloop/nieuwbouw krijgen bewoners een terugkeergarantie, maar terugkeer is wel afhankelijk van de grootte van de nieuwe woningen. Hij vraagt of de wethouder dit punt met hem deelt. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) wat de wensen van de PvdA zijn ten aanzien van de grootte van de woningen, zegt hij dat er voldoende woningen van formaat moeten zijn en dat dit hoort bij een terugkeergarantie. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of de PvdA vindt dat het een-op-een mogelijk moet zijn voor mensen om terug te keren, antwoordt hij bevestigend en hij vindt dat de terugkeergarantie gestand moet worden gedaan. In de praktijk blijkt dat een aantal mensen daar gebruik van maakt, maar als bewoners een kleinere woning terugkrijgen, dan is dat geen terugkeergarantie. Mochten er van de plint woningen gemaakt worden, dan wil hij graag dat dit betaalbare woningen zijn en bij voorkeur sociale huurwoningen. Op een vraag van de heer **Bakker** (D66) wat de PvdA van de betaalbaarheid denkt als de discountsupermarkt wordt geschrapt, zegt hij benieuwd te zijn naar wat de wethouder van de mogelijkheden zegt.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) heeft veel e-mails ontvangen van buurtbewoners en waardeert deze input. Bewoners voelen zich niet gehoord en maken zich veel zorgen over de komst van een discountsupermarkt vanwege de verkeersveiligheid en tevens over de sloop en de nieuwbouw. Haar fractie denkt dat de discounter niet nodig is, omdat er voldoende winkels in de buurt zijn en deze ook extra verkeersbewegingen opleveren op de fietsstraat. Zij vraagt de wethouder waarom het college dit eigenlijk wil. Zij denkt dat hiervoor onvoldoende draagvlak is en vraagt of de wethouder dat wil schrappen. Haar fractie ziet de komst van een parkeerkelder niet zitten, omdat deze de stad zoveel mogelijk autoluw wil hebben. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of de PvdD het met haar eens is dat, als er woningen worden toegevoegd, er ook parkeerplekken moeten komen, antwoordt zij ontkennend. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of de PvdD begrijpt dat er veel parkeerplekken op de begane grond verdwijnen als er een parkeergarage komt, zegt zij dat haar fractie zo min mogelijk parkeerplekken in de stad wil hebben en blij is met elke parkeerplek die verdwijnt. Dit is weliswaar jammer voor de bewoners, maar beter voor het milieu. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of de PvdD niet vindt dat de behoefte aan parkeerplekken moet worden gepeild, zegt zij dat haar fractie minder auto's in de stad wil hebben. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of, als er vijftig parkeerplaatsen netto verdwijnen, de PvdD vindt dat het beeld duidelijker moet zijn, antwoordt zij dat haar fractie minder auto's in de stad wil en daarom kiest voor deelmobiliteit en het wegdoen van de eigen auto. Zij zegt dat EenUtrecht zich een groene partij noemt, maar volledig voorbijgaat aan het klimaat en de milieubewegingen. Met betrekking tot de Jan van Galenstraat en de Van Ginnekenlaan zegt zij dat het onderhoud aan deze woningen jarenlang is verwaarloosd en dat de omgang met de bewoners kwalijk is. Het slopen van woningen noemt zij kapitaalvernietiging en haar fractie wil daarom graag renovatie, omdat de bewoners dan weten wat zij terugkrijgen, namelijk hun eigen woning. Zij sluit zich aan bij de vraag van de PvdA over de draagvlakmeting en vraagt de wethouder hoe opnieuw verwaarlozing van woningen aan de Jan van Galenstraat en de Van Ginnekenlaan kan worden voorkomen. Op een vraag van mevrouw **Bode** (VOLT) wat er moet gebeuren als het merendeel van de bewoners voor het slopen van woningen is, zegt zij van mening te zijn dat de buurtbewoners voor renovatie zijn. Zo niet, dan moet daar opnieuw naar gekeken worden, maar sloop heeft niet de voorkeur van haar fractie. Zij is wel van mening dat een draagvlakmeting gevolgd moet worden.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat hierover vorig jaar ook vragen zijn gesteld. De woningen zijn in een slechte staat en hij vraagt de PvdD hoe deze dat beoordeelt, omdat het hier om particulier eigendom gaat.

Mevrouw **Snippe** (PvdD) kent deze vragen niet en kan ze ook niet in iBabs terugvinden, maar zegt dat verwaarlozing vaker voorkomt. Zij vindt het kwalijk hoe er met bewoners wordt omgegaan

en vindt dat er sprake is van kapitaalvernietiging. Haar fractie maakt zich zorgen om de afname van het openbaar groen als er grotere gebouwen komen en daarom verzoekt zij de wethouder toe te zeggen dat de bomen die worden toegevoegd aan de Jan van Galenstraat er ook echt komen.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) zegt dat er vanuit de bewoners veel zorgen zijn. Haar fractie wil liever geen grote supermarkt vanwege de verkeersveiligheid. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) wanneer bij GroenLinks het inzicht kwam dat een grote discounter daar niet op zijn plek is, zegt zij dat haar fractie al langer geen voorstander van een discounter is. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) wat zij vindt van de twee scenario's van het college met een supermarkt of met een heel grote supermarkt zegt zij dat ze daar nog op terugkomt. Het is de vraag wat het betekent als de supermarkt uit de plint wordt gehaald en zij zou graag zien dat dit in de scenario's wordt meegenomen. Op een vraag van de heer **Van der Zweth** (PvdA) of GroenLinks het een goed idee vindt als in plaats van maatschappelijke voorzieningen er voor een groot deel woningen komen, noemt zij dat een dilemma, omdat er weliswaar woningen nodig zijn, maar anderzijds vergroot de strip de levendigheid van de wijk. Zij neigt echter naar een akkoord als er woningen komen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) deelt die mening, maar is bang dat de discounter toch onderdeel van het gesprek zal blijven.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) refereert aan een toezeggingsbrief over het sociaal plan voor sociale huurwoningen en vraagt de wethouder hoe dat zit. Zij wil weten welke afspraken er met de ontwikkelaar zijn gemaakt en kan zich vinden in het standpunt van de PvdA over de terugkeergarantie. Op een vraag van de heer **Van der Zweth** (PvdA) of GroenLinks ook vindt dat sloop mogelijk is als er een draagvlakmeting komt bij Kerckebosch, antwoordt zij bevestigend.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is blij dat hier nu al over gesproken wordt. Het lijkt een slecht participatieproces te zijn geweest en ze vraagt of de wethouder dit erkent. Zij vraagt de wethouder welke randvoorwaarden en eisen er aan de ontwikkelaar zijn meegegeven, waar het idee van een supermarkt vandaan komt en waarom het college niet inzet op renovatie in plaats van op sloop. Zij denkt dat er voorbijgegaan wordt aan de mening van de buurt en begrijpt niet hoe gezegd kan worden dat een discounter daar op zijn plaats is. Ze vraagt zich af of het college de eigen wijk wel kent. Met betrekking tot terugkeer van gezinnen in de eigen woning verzoekt zij de wethouder om binnen twee weken een helder plaatje aan te leveren. Zij zou graag zien dat er scenario's met extra maatschappelijke functies worden uitgewerkt. Met betrekking tot parkeren vraagt zij wat er gebeurt als er geen supermarkt komt, waardoor de parkeerdruk niet wordt verhoogd en of de bevoorrading aan de Kardinaal de Jongweg een betere optie zou zijn vanwege de veiligheid op de fietsstraat. Ook wil ze weten of de openbare ruimte aan de Huizingalaan kan worden gesitueerd en zij ziet dan zelfs mogelijkheden voor een mooi plein met een terras. Wellicht dient haar fractie daartoe een motie in. Haar fractie vindt dat de gemeente de zaken niet op orde heeft en dat de raadsbrief van 22 januari geen nieuwe koers laat zien.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) is van mening dat het CDA wel wat bombastisch reageert. Hij wijst erop dat er debatten zijn geweest, maar dat er nooit een uitspraak door de raad is gedaan om het anders te doen. Hij denkt dat het college dan ook niets verweten kan worden.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is van mening dat er genoeg momenten zijn geweest dat het college had kunnen ingrijpen. De maatschappelijke gevoeligheid van het project is onderschat. Zij had na de verkiezingen andere plannen verwacht. Zij wil graag een verbeterplan zien waar de inbreng van de buurt in is meegenomen in plaats van dat de raad nu ingrijpt, omdat zij vreest dat anders zal worden doorgegaan op de ingeslagen koers.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) wijst erop dat er in de vorige raad geen meerderheid voor heeft gestemd en vraagt wat mevrouw Zwinkels nu precies bedoelt.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is hoopvol gestemd, omdat ook andere partijen de komst van een discounter niet zien zitten. Zij verwijt het het college dat er een vervroegd debat in de commissie nodig is om bij te sturen. De buurtbewoners denken dat de komst van een grote supermarkt vanuit de gemeente wordt gepusht en daarom gebruikt zij vanavond ook grote woorden daarvoor.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) denkt dat er terecht grote woorden worden gebruikt en vraagt welke motie het CDA wil indienen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) zegt dat dit een motie over prijsstrategie wordt en wil een kwaliteitsimpuls voor de buurt om zo te komen tot een samenhangend geheel.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) zegt dat, als de motie het college oproept om samen met de vastgoedeigenaren en de bewoners te bezien wat men in de plannen kwijt kan, hij daarin meegaat en hij vraagt of dat zo is.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) bevestigt dit en zegt dat zij wil dat er nagedacht wordt over groen en ontmoetingsruimtes.

De heer **Bakker** (D66) constateert dat de komst van een grote supermarkt niet gewenst lijkt vanwege de grote hoeveelheid auto's die dit aantrekt waardoor de Huizingalaan onveilig wordt. Hij zou graag zien dat er opties worden uitgewerkt voor de plint van het blok. Hij denkt dat er een pas op de plaats nodig is en verzoekt de wethouder om samen met de buurt terug te gaan naar de tekentafel.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt wat de heer Bakker van een discountsupermarkt vindt.

De heer **Bakker** (D66) zou daarmee wel verder willen gaan, maar wil ook kijken of er andere opties mogelijk zijn.

Mevrouw **Bode** (VOLT) zegt dat er veel reacties zijn gekomen op de plannen voor de Jan van Galenstraat. Zij is blij dat er nog bijgestuurd kan worden en constateert dat er geen behoefte is aan een grote discounter. Zij vraagt zich af wat er dan wel kan en denkt aan een kleine supermarkt zonder parkeerplekken. Zij vindt laden en lossen op een drukke fietsstraat een absurd idee. Haar fractie is voor renovatie, maar is er nog niet uit wat prevaleert als de bewoners kiezen voor sloop en denkt daar nog over na.

De heer **Bakker** (D66) vraagt hoe duurzaamheid en levensloopbestendig bouwen wordt beoordeeld.

Mevrouw **Bode** (VOLT) zegt dat het pand naast het bedoelde gebouw al is gerenoveerd tot volle tevredenheid van de bewoners en zij denkt daarom dat dat een goede oplossing is.

De heer **Bakker** (D66) zegt dat dit geen vergelijkbare situatie is, omdat de particuliere eigenaar die mening niet is toegedaan.

Mevrouw **Bode** (VOLT) denkt dat, als uit de draagvlakmeting komt dat men voor renovatie is, daar dan ook over gesproken dient te worden.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vindt dit een triest voorbeeld van hoe er in deze stad op veel plaatsen projecten worden ontwikkeld. Vaak wordt er te weinig overlegd met omwonenden en bewoners en dat is ook nu het geval. In 2019 is er een intentieverklaring gesloten met de vastgoedeigenaren en vanaf dat moment is er door gemeente en vastgoedeigenaar geduwd op een oplossing die vanaf het begin al vast leek te staan. Hij noemt dit een voorbeeld van hoe er tweeënhalf jaar lang is geduwd op een oplossing met een grote supermarkt die leidt tot een gevaarlijke verkeersituatie en een woonoplossing waar de bewoners niet op zitten te wachten. Het lijkt erop dat de bewoners al tweeënhalf jaar niet gehoord worden. Hij noemt dat triest en hoopt dat dat niet meer gebeurt. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of de heer Dijkstra het met haar eens is dat deze frustraties onnodig zijn geweest, omdat veel mensen hadden willen meedenken, antwoordt hij bevestigend. Vastgoedeigenaar Kerckebosch had waarschijnlijk ook al eerder hierover willen spreken. Hij verwijst naar een e-doc waarin het college een bepaalde richting uitduwt en hij had het beter gevonden als de mening van de bewoners en omwonenden al eerder was gepeild. Hij vraagt of de wethouder het met hem eens is dat dit een extra aansporing moet zijn om in het vervolg bij vergelijkbare trajecten met bewoners en omwonenden te spreken en hij vraagt de wethouder toe te zeggen dat het vanaf nu op een andere manier gebeurt. Hij

verzoekt de wethouder ook om te laten weten of hij zich kan vinden in de acht punten in de brief van de bewonerscommissie en of de wethouder kan toezeggen om in die lijn te gaan handelen.

De **voorzitter** meldt dat het college deze brief niet heeft ontvangen.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) zal de brief aan het college doorsturen. Hij zegt dat de gemeente twee jaar lang is meegegaan in de keuze voor sloop en vraagt waarom dat is gebeurd en welke argumenten de gemeente daarvoor heeft. Hij wil weten of het college nu ook vindt dat renovatie van beide locaties de beste oplossing is. Met betrekking tot de supermarkt roept hij de raad op om niet alles al in te vullen. Hij zou graag zien dat de wethouder, samen met de vastgoedeigenaren en de buurtbewoners, kijkt welke kleinschalige buurtvoorzieningen er kunnen komen en hij verzoekt de wethouder om dat te doen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat de raad soms vindt dat bepaalde voorzieningen in een wijk moeten terugkomen en hij vraagt wat de heer Dijkstra belangrijk vindt voor de buurt.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) ziet graag dat er kleinschalige buurtvoorzieningen komen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat er voorzieningen zijn die nu eenmaal ergens af en toe moeten landen en dat mist hij in het verhaal van de heer Dijkstra.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) zegt dat zijn fractie terughoudend is met het voorschrijven van wat er moet komen, omdat hij graag wil dat de buurt aangeeft wat er nodig is. Stedelijke voorzieningen moeten gespreid worden, maar hij denkt dat die niet op deze plek moeten worden geplaatst.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) kijkt uit naar een debat over de stadsvoorzieningen waarbij de heer Dijkstra zegt dat die nodig zijn voor de stad.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) zegt dat dat nog lang kan duren. Met betrekking tot parkeren verzoekt hij de wethouder om een toezegging om een nulmeting te doen over het totale aantal parkeerplaatsen in de buurt. Met betrekking tot het groen in de wijk vindt hij het fijn dat dit toeneemt, maar hij zou liever zien dat het om openbaar groen gaat dan om groene daken en parkeerdekken. Hij verzoekt de wethouder die richting op te gaan. Tevens verzoekt hij de wethouder om een bevestiging dat de verkeersveiligheid in de gaten worden gehouden. Hij verwijst naar de brief van een bewoner van 8 januari 2023 en noemt het vreemd dat een gemeente achter een oplossing staat waarvan de bewoners zeggen dat het om een gevaarlijke verkeersontsluiting gaat. Hij verzoekt de wethouder om een reactie. Hij bedankt de bewoners voor hun tomeloze inzet van de afgelopen tweeënhalf jaar.

De heer **Bakker** (D66) vraagt hoe de heer Dijkstra, als hij wethouder was geweest, hierop zou willen sturen, omdat dit particulier eigendom is.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) zou dan sturen op renovatie. Soms is alleen slopen nog mogelijk, maar dan zijn de bewoners daar meestal ook wel van overtuigd, omdat de woningen dan eigenlijk niet meer te renoveren zijn. Dat lijkt hier niet het geval te zijn. Hij denkt dat de wethouder in een dergelijk geval de vastgoedeigenaar op de juiste route moet zetten.

De heer **Bakker** (D66) vraagt zich af hoe het hier met het dwingende karakter zit.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) zegt dat er voor sloop een onttrekkingsvergunning nodig is en dat de gemeente hierin dus wel degelijk een positie heeft.

De heer **Van der Graaf** (CU) vindt het goed dat dit punt is geagendeerd en zegt dat de bewoners erg betrokken zijn, evenals de ambtelijke organisatie. Het lijkt nu alsof de participatie niet goed is gegaan, maar hij betwijfelt dat, omdat men wel degelijk met allerlei partijen in gesprek is gegaan. Hij is blij dat hier vanavond over wordt gedebatteerd en dat er punten meegegeven kunnen worden aan het college. Op een opmerking van mevrouw **Zwinkels** (CDA) dat zij vindt dat de raad het college ter verantwoording moeten kunnen roepen en de vraag of de heer Van der Graaf de punten die zijn ingebracht herkent, zegt spreker dat ook hij van mening is dat het college ter

verantwoording geroepen moet kunnen worden, maar hij vindt niet dat de signalen niet zijn opgepakt en dat de participatie niet geslaagd zou zijn.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) zegt dat er veel is geïnvesteerd, maar dat dit niet veel heeft opgeleverd, omdat er geen wijziging is geweest van het originele plan van tweeënhalf jaar geleden. Daarom denkt zij dat de participatie niet is geslaagd en ze vraagt wat de heer Van der Graaf vindt.

De heer **Van der Graaf** (CU) vindt dat hier niet over gesproken behoeft te worden. De raad moet hier iets van vinden; dat ligt nu op tafel en daarover moet nu een inhoudelijk gesprek worden gevoerd.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) zegt dat het hier niet om signalen maar om noodkreten gaat, omdat mensen zich niet gehoord voelen. Ze vindt het verontrustend dat er nu punten besproken worden die het college al lang in het plan had kunnen verwerken. Zij had graag gezien dat dit al was meegenomen in het plan, want pas dan kun je praten over geslaagde participatie.

De heer **Van der Graaf** (CU) heeft het niet over geslaagde participatie.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vindt het wel belangrijk, omdat het gaat over de cultuur in de stad. Hij vraagt wat de ChristenUnie ervan vindt dat bewoners al tweeënhalf jaar lang denken dat de gemeente werk doet voor de vastgoedeigenaar. Dat is niet de manier waarop in deze stad met participatie moet worden omgegaan en hij vraagt of de ChristenUnie dat ook zo ziet.

De heer **Van der Graaf** (CU) vindt het goed dat er met de buurt wordt gesproken, maar bestrijdt dat zaken al per definitie zouden vastliggen. Hier is echter wel sprake van een particuliere eigenaar.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) heeft een punt van orde en vindt dat er wel erg veel lange interrupties zijn en dat is tegen de afspraken.

De heer **Dijkstra** (EenUtrecht) vindt dat men af moet van de cultuur dat de gemeente in opdracht van de markt werkt.

De heer **Van der Graaf** (CU) zegt dat dat hier niet het geval is. Het college werkt voor de raad en hier wordt vanavond aan gewerkt. Hij sluit zich aan bij de fractie van D66 die aangeeft dat het plan moet kloppen en mogelijk moet zijn. Een trekker is vaak nodig voor de groei van andere winkels en hij vraagt zich af of dat nog iets anders zou kunnen zijn.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) zegt dat men daar in vorige discussies niet is uitgekomen en hij vraagt zich af of het doel is om de hele plint te vullen.

De heer **Van der Graaf** (CU) is benieuwd of de ondernemers ook gehoord zijn.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt wat de heer Van der Graaf vindt van het neerzetten van woningen met een dergelijk formaat dat bewoners ook kunnen terugkeren.

De heer **Van der Graaf** (CU) vindt dat het scenario samen met bewoners en ondernemers moet worden opgesteld.

Mevrouw **Meerding** (VVD) zegt dat er veel zorgen zijn bij de bewoners en dat er een welles-nietesdiscussie is ontstaan over de discountsupermarkt. Het lijkt erop dat Noordoost als verzorgingsgebied wordt gezien, maar er zijn veel winkels in de buurt van de Jan van Galenstraat. Zij vraagt de wethouder of een plek in de wijk Noordoost wellicht logischer zou zijn. Daarnaast deelt haar fractie de zorgen van de bewoners over de parkeerdruk.

Lid Minnaert (BIJ1) vindt het onbegrijpelijk dat er een plan ligt voor sloop en dat woningcorporaties woningen zouden verwaarlozen. Ze vraagt de wethouder hoe dat kan en hoe dat voorkomen kan worden. Zij sluit aan bij de vraag van de PvdA over de draagvlakmeting en de terugkeergarantie

voor bewoners en zou in deze wijk graag meer sociale huurwoningen willen zien dan nu het geval is. Woningen hebben de voorkeur van haar fractie boven een grote supermarkt.

De heer **Bakker** (D66) benadrukt dat het hier niet gaat om corporatiewoningen, maar om particuliere woningen en vraagt of BIJ1 dan het standpunt wijzigt.

Lid Minnaert (BIJ1) vindt het niet terecht dat woningeigenaren woningen zo kunnen verwaarlozen, dat ze gesloopt moeten worden.

Mevrouw **Oudejans** (Student&Starter) zegt dat de buurtbewoners niet tevreden zijn over de plannen en denkt dat de buurtbewoners aan de voorkant niet goed zijn meegenomen. Zij verzoekt de wethouder om reflectie op het participatieproces. Zij is het eens met de PvdA over de komst van de discounter en met GroenLinks over de invulling van de plint. In het coalitieakkoord zijn er uitspraken gedaan over inzetten op renovatie en zij zou graag zien dat bekeken wordt hoe dit het beste kan worden ingezet. Zij verzoekt de gemeente om met Kerckebosch in gesprek te gaan over renovatie en, als dat niet mogelijk is, over sloop en nieuwbouw. Op een vraag van de heer **Van der Zweth** (PvdA) of zij een draagvlakmeting wil, zegt zij dat het hier om een particuliere eigenaar gaat en dat de gemeente daar niet te sterk bovenop kan zitten. De raad moet uiteindelijk de afweging maken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) denkt dat een draagvlakmeting nodig is om een goed plan te krijgen.

Mevrouw **Oudejans** (Student&Starter) bevestigt dat.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) zou graag nog een keer in gesprek willen gaan met de eigenaar van het pand. Mocht de ervaring met renovatie van de ontwikkelaar beperkt zijn, dan kan de gemeente wellicht ondersteuning aanbieden. Zij vraagt of mevrouw Oudejans dat met haar eens is.

Mevrouw **Oudejans** (Student&Starter) zegt dat Kerckebosch aanvankelijk expertise had en een afdeling Renovatie, maar deze zijn wegbezuinigd. Het zou mooi zijn als er vanuit de gemeente expertise wordt gedeeld.

De heer **Usta** (DENK) zou graag zien dat er 50% sociale huurwoningen komen. Hij wijst erop dat in het coalitieakkoord een percentage van 40% wordt genoemd en vraagt het college of dat mogelijk is. Hij benadrukt dat de hoeveelheid vierkante meters woonoppervlak niet mogen afnemen en verzoekt de wethouder om een toezegging.

De **voorzitter** schorst de vergadering voor enkele minuten.

De **voorzitter** heropent de vergadering.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat de vragen uiteenvallen in drie onderdelen: het proces, de supermarkt en de woningen. Met betrekking tot het proces zegt hij dat het college excuses heeft aangeboden aan de bewoners over de participatie, omdat dit niet goed is gegaan. Hij is van mening dat de initiatiefnemer de participatie had moeten organiseren. Toen bleek dat dat niet goed liep, heeft de gemeente dit naar zich toe getrokken, zijn er gesprekken gevoerd en zijn de plannen naar aanleiding daarvan meerdere keren aangepast. Het is natuurlijk wel mogelijk dat men aan het eind van het proces ontevreden is daarover. Op een vraag van de heer **Dijkstra** (EenUtrecht) of de wethouder kan toezeggen dat bewoners vanaf nu als gelijkwaardige partners kunnen meepraten op de verschillende onderdelen, zegt hij dat bewoners en ondernemers altijd gelijkwaardige gesprekspartners zijn voor de gemeente. Het feit dat hierover nu een debat gevoerd wordt, betekent dat het college dit heel serieus neemt. Hij is zelf langs geweest bij bewoners, maar wilde niet voor het debat al met allerlei opvattingen komen. Hij vindt het goed dat er op de pauzeknop is gedrukt en het college wil daarmee aangeven dat het deze zaken zeer serieus neemt. Met betrekking tot de belangen die het college heeft afgewogen, zegt hij dat er een bewonersbelang is, maar dat er ook andere belangen zijn, zoals die van de ondernemers en de wijkeconomie. Zo zorgt een winkelstrip voor werkgelegenheid in de wijk en voor de nabijheid van functies. Voor veel bewoners zijn de winkels aan de Kardinaal de Jongweg een barrière. Hij verwijst naar het RSU waarin een kaartje staat met retailfuncties en daarop staat de strip vermeld

als voorziening voor de buurt. Daarnaast is er bepaalde traffic nodig voor andere ondernemers in verband met de levendigheid van de strip. Met de bewoners is gesproken over de mogelijkheid van een supermarkt zonder parkeergelegenheid, waardoor er geen extra verkeer wordt aangetrokken. Daarnaast moet nog wel gesproken worden over de bevoorrading, maar die zou kunnen worden gedaan aan de Kardinaal de Jongweg waar een bushalte doorgetrokken zou kunnen worden. Een ander scenario is dat er geen supermarkt komt en dus ook geen retail en dat er meer woningen of voorzieningen komen. Op een vraag van mevrouw **Zwinkels** (CDA) of, als er geen supermarkt komt, dit ook betekent dat er geen retail komt, zegt hij dat zonder supermarkt de strip onvoldoende zal renderen. Als er geen supermarkt komt, wordt het verdienvermogen van het plan weggehaald waardoor er wellicht een financieel gat ontstaat. De wethouder zegt toe om de raad een brief met twee alternatieve scenario's toe te sturen; een over de supermarkt voor fietsers en wandelaars met daarbij de gevolgen voor het plan en een ander alternatief waarbij er geen supermarkt komt en wat er dan wel kan komen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) bedankt de wethouder voor zijn antwoord en vraagt over scenario 2 of het klopt dat, als er geen retail komt, het verdienvermogen achteruitgaat.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat een buurthuis en een gezondheidscentrum een andere huuropbrengst geven dan grote supermarkten. Daardoor ontstaat er bij de ontwikkelaar een gat in de financiën en hij wil dat inzichtelijk maken.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) merkt op dat de ontwikkelaar in eerste instantie alleen woningen wilde maken en vraagt wat de wethouder dan precies wil.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat een en ander afhankelijk is van het soort woningen dat er komt en van de huurprijzen. Hij wil de alternatieven uitwerken in twee scenario's en wil dat samen met bewoners en ondernemers doen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) is blij met de toezegging van de wethouder en vraagt of de discounter nu helemaal van de baan is.

Wethouder **Eerenberg** kan nu nog niet zeggen wat dat precies betekent, want hij wil hier nog een studie aan wijden en overleggen met de ontwikkelaar.

Mevrouw **Hellevoort** (GL) verwijst naar de andere laad- en losplek aan de Kardinaal de Jongweg en vraagt waarom dit nu precies op tafel ligt.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat er geen absolute waarheid is en dat alles met alles samenhangt. Daarom komen er alternatieve scenario's op papier te staan waarna er volgende stappen kunnen worden gezet. Met betrekking tot de woningen zegt hij dat het hier om een particulier initiatief gaat en dat het college daarom veel minder sturingsmogelijkheden heeft dan bij woningcorporaties. Overigens kent hij de eerdergenoemde brief niet. Het siert de projectontwikkelaar dat deze bereid is om een draagvlakmeting te doen. Met betrekking tot de eventuele renovatie zegt hij dat dit gebouw niet een-op-een is te vergelijken met het buurgebouw, als het gaat om duurzaamheid en wooncomfort.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) constateert dat de draagvlakmeting er komt. Hij vraagt of, als de bewoners kiezen voor renovatie, die optie dan ook echt wordt uitgewerkt.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat hij dit met de ondernemer wil overleggen.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vindt dat bij de draagvlakmeting renovatie wel een serieuze optie moet zijn.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat alles wat nu wordt gezegd speculatie is en daarom verzoekt hij de commissie de pauzeknop ingedrukt houden en te wachten op de brief met scenario's die hij aan de raad gaat sturen. Hij gunt het bewoners en toekomstige bewoners dat dit stukje Utrecht wordt aangepakt.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt of de twee scenario's die de wethouder gaat schetsen ook de twee scenario's zijn waarmee de raad verder moet gaan.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat, als er met die scenario's niets wordt gedaan, het automatisch scenario 0 blijft. Het college gaat echter op zoek naar een oplossing en wil een en ander liever uitwerken en vervolgens het debat aangaan over de implicaties.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) heeft het gevoel dat dit voor de vorm wordt gedaan en constateert dat optie 0 door niemand in de raad meer wordt gedragen. Hij wil daarom graag de zekerheid dat die optie niet wordt uitgevoerd.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat het college op zoek is naar mogelijkheden, zodat mensen gelukkiger worden dan ze nu zijn.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) vraagt of het de wethouder zou helpen als de raad op korte termijn zou uitspreken dat er gezocht wordt naar alternatieven.

Wethouder **Eerenberg** denkt dat er wel een plan bestaat waar meer mensen gelukkiger van worden dan nu het geval is. Mocht de brief aan de raad teleurstellend zijn, dan kan de raad vast wel actie ondernemen om het college verder aan te moedigen. Met betrekking tot parkeerplekken zegt hij dat het parkeerbeleid wordt gevolgd. De wethouder kijkt uit naar de komende week waarin gesprekken met bewoners, ondernemers en initiatiefnemers zullen worden gevoerd. Hij benadrukt overigens dat hij overtuigd is van het feit dat de gemeente Utrecht goede en integere ambtenaren heeft en dat er geen enkele reden is om daaraan te twijfelen.

De **voorzitter** vraagt wanneer de raadsbrief kan worden verwacht.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat de brief eind februari 2023 bij de raad zal zijn.

De heer **Van der Zweth** (PvdA) bedankt de wethouder voor de beantwoording en de toezegging van de brief. Hij zou deze graag alvast willen agenderen voor de raadsvergadering van 9 maart en hij zal daartoe een voorzet doen.

De **voorzitter** vindt dit een goed voorstel en stelt voor om daar dertig minuten voor uit te trekken.

De heer **Usta** (DENK) heeft nog een antwoord op zijn vraag over de woonoppervlakte gemist.

Wethouder **Eerenberg** zegt dat dit een technische vraag is en dat hij deze schriftelijk zal afdoen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) mist ook nog een antwoord op haar vraag over welke randvoorwaarden, eisen en wensen de gemeente aan de ontwikkelaar heeft meegegeven en of de gemeente de ontwikkelaar wil ondersteunen bij de renovatieopties.

Wethouder **Eerenberg** verwijst voor het antwoord op de eerste vraag van mevrouw Zwinkels naar het e-doc van tweeënhalf jaar geleden, waar in de randvoorwaarden, eisen en wensen staan opgenomen. Met betrekking tot vraag 2 zegt hij dat de gemeente altijd bereid is om de ontwikkelaar te ondersteunen.

De **voorzitter** schorst de vergadering om 23.00 uur en wenst de aanwezigen wel thuis.

# LIJST VAN TOEZEGGINGEN

**Wethouder Eerenberg**
Zegt m.b.t. agendapunt 7 Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Lombokplein, Lombok toe:

- Toezeggingen: De raad ontvangt een raadsbrief in Q4 van 2023 over de (mogelijke) invoering van een 30 km zone in het gebied van het Lombokplein.

**Wethouder Eerenberg**
Zegt m.b.t. agendapunt 8 Raadsvoorstel Vaststelling Chw bestemmingsplan algemene regels toe:

- De raad ontvangt nog in Q1 van 2023 de startnotitie Dakopbouwen.

**Wethouder Eerenberg**
Zegt m.b.t. agendapunt 10 Raadsbrief Tussenstand herontwikkeling Jan van Galenstraat toe:

- Voor het Voorjaarsreces (= uiterlijk 24 februari 2023) ontvangt de raad een raadsbrief waarin het college 2 scenario's schetst voor de herontwikkeling van het plan van de Jan van Galenstraat. Het eerste scenario gaat uit van de vestiging van een supermarkt voor fietsers en voetgangers (geen verkeersaantrekkende beweging auto's) en het tweede scenario van een herontwikkeling zonder retail-strip.

# VERSLAG OPENBARE AVONDVERGADERING COMMISSIE RUIMTELIJKE ORDENING EN GRONDZAKEN

(voortzetting van de vergadering van de commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken van 12 januari 2023)

| | |
|---|---|
| Datum | 26 januari 2023, 20.45 uur |
| Locatie | Stadhuis, Raadzaal |
| Verslag door | Stenografisch Bureau De Jong |
| Vaststelling verslag | |

Aanwezigen:
De voorzitter, mw. M. Al-Saqaff; de wethouder mevrouw S. Schilderman; de leden dhr. R. Daniëls (PVV), dhr. F. Dekkers (GroenLinks), dhr. G. te Hoonte (VVD), dhr. M. Koning (D66), mw. A. Oudejans (Student & Starter), dhr. H. Stellinga (CDA)(later), dhr. M. Talhaoui (PvdA), dhr. M. Usta (DENK), mevrouw J. Zwinkels (CDA); de commissiegriffier, dhr. F. de Kok.

Afwezigen:
Er zijn geen afwezigen gemeld.

## Agenda commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken


1. Opening en mededelingen ..... - 1 -
2. Vaststellen agenda ..... - 1 -
3. Toekomst Papier Recycling Utrecht ..... - 1 -


## 1. Opening en mededelingen

De **voorzitter**, mevrouw Al-Saqaff, heropent de vergadering en heet iedereen welkom, ook degenen die de vergadering online volgen. De vergadering is een voortzetting van de commissievergadering van 12 januari 2023.

De heer **Te Hoonte** (VVD) wijst op de ontvangen brief over de Merwedekanaalzone en het parkeerbedrijf aldaar. Hij zal daarover op korte termijn een technische sessie organiseren en verzoekt geïnteresseerden zich bij hem te melden. Mogelijk komt hij hier in de commissie op terug.

De **voorzitter** dankt de heer Te Hoonte voor deze oproep.
Voorts deelt zij mede dat wethouder Eerenberg vandaag afwezig is en dat wethouder Schilderman de beantwoording voor haar rekening neemt.

## 2. Vaststellen agenda

De agenda wordt ongewijzigd vastgesteld.

## 3. Toekomst Papier Recycling Utrecht

De **voorzitter** wijst erop dat de spreektijden van 12 januari 2023 worden voortgezet. Voorts zegt zij dat de fracties van CDA, VVD, D66 en ChristenUnie dit onderwerp hebben geagendeerd. Op 12 januari 2023 heeft de raad een raadsbrief ontvangen waarin de raad wordt geïnformeerd over de beschikking van de rechtbank inzake de huuropzegging van de tijdelijke hallen van de gemeente Utrecht. Mogelijk blijkt tijdens het debat dat (deels) in beslotenheid moet worden vergaderd. De

behandeling vindt plaats in één termijn voor de commissie en één termijn voor de wethouder.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) zegt dat het CDA een circulaire economie wil stimuleren door lokale bedrijven de gelegenheid te bieden om in de ketens van afval en grondstoffen hun bijdrage te leveren. Papierinzameling en -verwerking is een basisstructuur, waarin publiek-private samenwerking al jaren succesvol is, maar ook kwetsbaar is. Zij is blij dat de wethouder weer in gesprek is gegaan met PRU. Gezien de rechtszaak is het belangrijk dat partijen met een gezamenlijk belang verdergaan. Het CDA ziet veel kansen in de locatie Strijkviertel mits er een goede inpassing is, onder andere door het terugbrengen van de milieucategorie. Het CDA heeft een motie achter de hand om een inpassingsstudie te maken voor Strijkviertel en is bereid om daarin mee te denken.

De heer **Koning** (D66) vraagt welke verantwoordelijkheid het bedrijf zelf volgens het CDA heeft om met een plan te komen dat voldoet aan de kaders op die locatie.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vindt dat het bedrijf zelf ook moet onderbouwen waarom het gehuisvest kan worden op Strijkviertel. Zij heeft de indruk dat het bedrijf daartoe genegen is als de gemeente zich bereidwillig toont.

De heer **Koning** (D66) vraagt of het CDA vindt dat eisen die aan andere bedrijven worden gesteld, ook voor dit bedrijf moeten gelden en dat de kosten niet door de gemeente moeten worden gedragen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is het daarmee eens, maar zij vindt het wenselijk dat de gemeente zelf ook inspanningen verricht.

De heer **Te Hoonte** (VVD) heeft vernomen dat de milieucategorie op Strijkviertel voldoet voor het bedrijf. De raad is bezig om nieuwe milieucategorieën vast te leggen middels een ter inzage liggend bestemmingsplan. Moet het bestemmingsplan worden aangepast aan het bedrijf of moet het bedrijf worden aangepast op het nog niet vastgestelde bestemmingsplan?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) verwijst naar Lage Weide, waar een bepaalde zonering wordt toegepast. Het bedrijf zou bijvoorbeeld aan de kant van de snelweg kunnen worden geplaatst, zodat er enige afstand blijft tussen andere functies.

De heer **Te Hoonte** (VVD) meent dat PRU onder categorie 3.2 valt in de bedrijvenlijst die in elk bestemmingsplan wordt gebruikt en per definitie niet 3.1 wordt. Hij zal straks een voorstel doen om het bedrijf daar te huisvesten met categorie 3.1.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) zoekt naar een manier om het bedrijf realistisch in te passen en wil daarom onderzoeken of milieucategorie 3.1 mogelijk is.

De heer **Te Hoonte** (VVD) denkt dat PRU niet in een andere categorie kan worden ondergebracht en vraagt of het CDA bereid is om categorie 3.1 toe te staan.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is daar niet tegen, mits het passend blijkt. Wel meent zij dat daarmee een precedent zou kunnen worden gecreëerd.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zegt dat ook de VVD vindt dat de gemeente zelf circulair moet zijn op het eigen grondgebied en circulaire economie de ruimte moet geven. Het college verklaart de norm voor het aantal werkplekken op Strijkviertel heilig, maar de VVD vindt het belangrijk dat het bedrijventerrein ook werkt voor de circulaire bedrijven zelf, ook al wordt die norm niet gehaald.

De heer **Koning** (D66) vindt het standpunt van de VVD wat selectief en meent dat het bedrijf ook een regionale functie heeft. Hij wijst op het standpunt van de VVD inzake de windmolens in Rijnenburg.

De heer **Te Hoonte** (VVD) antwoordt dat er een bestemmingsplan ligt waar de milieucategorie voor

papierrecycling mogelijk is. Er is alleen nog een uitwerkingsplan voor de daadwerkelijke inrichting nodig. Hij vindt het niet relevant om nu over windmolens te spreken. Hij zou de norm voor het aantal werkplekken willen zien als een gemiddelde voor het bedrijventerrein, waarbij het ene bedrijf meer en het andere minder werkplekken heeft. Hij zou willen voorkomen dat dit een tweede Wetering-Zuid wordt, waar vanwege de normen eigenlijk al twintig jaar lang geen bedrijven worden gehuisvest. Bij nieuwe ontwikkelingen lijkt het college telkens geen plan te hebben voor het uitplaatsen van bedrijven. Hij wijst op de veiling, de Merwedekanaalzone en de Cartesiusdriehoek. De gemeente moet de kansen pakken om bedrijven te behouden, liefst voordat er een rechtszaak is gestart. De VVD wil dat PRU een kans krijgt op Strijkviertel. De huidige milieucategorie is passend.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) zegt dat de milieucategorie voortkomt uit de omgeving. Moet er niet vanuit de omgeving worden geredeneerd in plaats van uit het bedrijf?

De heer **Te Hoonte** (VVD) meent dat er daar meer gebeurt en wijst op BASF. De kavel tegen de provinciale weg, waar geen woningbouw is, is volgens hem prima geschikt voor de categorie van dit bedrijf. Hij vraagt een toezegging van de wethouder dat het bestemmingsplantraject zo wordt aangepast dat het bedrijf ingepast kan worden. Ook ziet hij een uitdaging voor het bedrijf om te kijken of het mogelijk is om het aantal hectares te beperken.

De heer **Koning** (D66) vervangt de heer Vasters. In de afgelopen jaren zijn voor de vestiging van PRU meerdere suggesties aangedragen, zowel binnen als buiten de gemeentegrens, die veelal vanwege de prijs zijn afgewezen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) meent dat het bedrijf zelf gemeenten benaderd heeft, maar dat die gemeenten de boot afgehouden hebben.

De heer **Koning** (D66) zegt dat de huurovereenkomst van het bedrijf afloopt en dat er met de continuering van het bedrijf in de regio publieke belangen gemoeid zijn. Hij wil niet de indruk wekken dat per definitie de prijs de reden was voor de afwijzing. In november leek het aantal opties voor dit bedrijf binnen de gemeente Utrecht beperkt te zijn tot één, namelijk Strijkviertel. Voor dit bedrijventerrein heeft de raad heldere eisen vastgesteld. De kavels komen nog niet binnenkort vrij.

De heer **Te Hoonte** (VVD) meent dat een eerste stap in de aanpassing van het bestemmingsplan is gezet. Had bij de behandeling van het stedenbouwkundig plan niet moeten worden gesproken over de mogelijkheid om een kavel in een hogere categorie te plaatsen?

De heer **Koning** (D66) kan alleen maar constateren dat dat niet gebeurd is. Het college heeft op basis van de beschikbare informatie een voorstel aan de raad voorgelegd. Er is een publiekrechtelijk kader en dat werkt beperkend voor activiteiten.

De heer **Te Hoonte** (VVD) meent dat het bestemmingsplan voortkomt uit de planologische beslissingen voor Leidsche Rijn. Er moet nog een bestemmingsplan door de raad worden vastgesteld. Daarom is de raad nu aan zet om veranderingen aan te brengen in het traject.

De heer **Koning** (D66) wacht de beantwoording van de wethouder op dat punt af. Een ander punt zijn de kaders die al voor dit bedrijventerrein zijn meegegeven. Die gaan uit van relatief hoogwaardige circulaire bedrijven en aantallen medewerkers. Daar hoort een financieel plaatje bij. Dat speelt een rol in de overwegingen van het bedrijf.

De heer **Te Hoonte** (VVD) meent dat in het verleden een omzetting van kavels van bedrijvigheid naar creatieve bedrijvigheid, ondanks de financiële consequenties, wel op de steun van D66 kon rekenen.

De heer **Koning** (D66) antwoordt dat D66 er regelmatig voor gepleit heeft om een organisatie op een specifieke locatie te behouden. Als dat niet lukt, moet gekeken worden of er ruimte is binnen de stadsgrenzen.

De heer **Daniëls** (PVV) meent dat Lage Weide eerder is afgewezen. Kan daar volgens D66 verandering in komen?

De heer **Koning** (D66) denkt aan Lage Weide, maar ook aan industrieterreinen buiten de gemeentegrenzen, omdat huisvesting daar betaalbaarder is. Het gaat om overslag, niet om een hoogwaardige activiteit.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) ziet hier een kans om een circulair bedrijf te herhuisvesten, dat een grote rol speelt in de afvalketen. Wat is daar niet hoogwaardig aan?

De heer **Koning** (D66) meent dat het om tijdelijke opslag- en overslagactiviteiten gaat.

De heer **Te Hoonte** (VVD) denkt dat, als het bedrijf investeert in meer hoogwaardige technologie, er minder werknemers nodig zijn. Dan past het niet op dit bedrijventerrein. Welk bedrijf past er dan wel?

De heer **Koning** (D66) ziet de noodzaak voor de aanwezigheid van dergelijke bedrijven in de regio. Daar moet het gesprek over gaan.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) vraagt of niet juist het probleem is dat dit bedrijf niet op Lage Weide terechtkomt en dat er in de regio weinig andere plekken zijn.

De heer **Koning** (D66) is het daarmee eens. D66 wil echter niet inboeten op de kaders die zijn gesteld.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) vraagt of D66 het de taak van de gemeente vindt om te zorgen dat er een plek komt voor dit soort bedrijven in Utrecht en in de regio.

De heer **Koning** (D66) is het daarmee eens. Hij vraagt de wethouder na te gaan of er mogelijkheden zijn op Lage Weide en om in contact te treden met naastgelegen gemeenten. Wellicht ligt hier ook een rol voor de provincie. Voorts vraagt hij de wethouder hoe het college wil omgaan met Strijkviertel. Wat wordt daar de uitgiftestrategie?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt waarom Lage Weide een betere locatie is. Het is private grond.

De heer **Koning** (D66) durft niet te zeggen of Lage Weide veel kansrijker is, maar het is een optie.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) meent dat de gemeente veel invloed heeft op Strijkviertel en dat daar een stap naar voren kan worden gezet. Vindt D66 het interessant om te onderzoeken hoe het bedrijf met categorie 3.1 op Strijkviertel kan worden ingepast?

De heer **Koning** (D66) antwoordt dat het strijdig is met de kaders die de raad heeft vastgesteld. Hij vindt het moeilijk om in te schatten of inpassing met categorie 3.1 realistisch is. Hij wacht het antwoord van de wethouder af.

De heer **Te Hoonte** (VVD) zegt dat de snelwegkavels op Strijkviertel ongeveer 800 meter van de dichtstbijzijnde woningen liggen. Het is lastig om een vergelijkbare locatie te vinden. Is het niet arrogant als de gemeente Utrecht zegt dat het bedrijf niet op dit bedrijventerrein past?

De heer **Koning** (D66) denkt dat niet. Het gaat hem om het profiel en de werkgelegenheid op Strijkviertel.

De heer **Te Hoonte** (VVD) meent dat Strijkviertel een bedrijventerrein moest worden voor circulaire bedrijven. Waarom zou een circulair bedrijf dat zich daar wil huisvesten, niet passen binnen het stedenbouwkundig plan?

De heer **Daniëls** (PVV) heeft de heer Koning horen zeggen dat hij niet wil dat er voor dit bedrijf

extra geld van de gemeente komt. Huisvesting in een andere gemeente vergt echter volgens hem ook een zak geld.

De heer **Koning** (D66) vindt het een regionaal vraagstuk om de circulaire economie verder op gang te krijgen.
Hij sluit af met een aanvullende vraag namens de ChristenUnie. De ChristenUnie ziet een uitdaging op het gebied van de plaatsing van ruimte-intensieve bedrijven in Utrecht en de regio. De ChristenUnie vraagt welke stappen er worden gezet om ruimte te zoeken voor dergelijke ruimte-intensieve bedrijven.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) vindt circulaire economie van groot belang en wil PRU graag in de stad houden, maar niet ten koste van alles. Het bedrijf moet een plek krijgen waar de omgeving geschikt is en dat is Strijkviertel niet. Het is geen goed idee om daar de milieucategorie op te hogen. Hij vraagt de wethouder of er voldoende plek is voor dit soort bedrijven. Waarom kon PRU niet terecht op Lage Weide?

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt wat GroenLinks vindt van haar voorstel tot zonering, zodat dit bedrijf toch daar gevestigd kan worden.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) zou graag van de wethouder horen of dat een realistische ambitie is.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt of het voor GroenLinks denkbaar is om te gaan zoneren als het bedrijf in categorie 3.2 valt.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) blijft erbij dat het geen goed idee is om de milieucategorie op te hogen. Hij vervolgt zijn betoog. Heeft de gemeente voldoende middelen om te zorgen dat bedrijven terechtkomen in Lage Weide?

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt of het niet beter is om te kijken naar hinder en de beperking daarvan. De dichtstbijzijnde woningen staan op 800 meter.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) heeft moeite met het voorstel van de VVD om het bestemmingsplan aan te passen aan het bedrijf. De criteria voor het bedrijventerrein zijn niet voor niets geformuleerd. Hij vervolgt met de vraag hoe het college, samen met andere gemeenten en de provincie, locaties voor dit soort bedrijven denkt te vinden.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt welke oplossing GroenLinks daarvoor ziet.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) kan zich voorstellen dat er bij Lage Weide meer instrumenten zijn om te sturen op de uitgifte van kavels. Ook in regionaal verband moet helder zijn dat dit soort bedrijven een plek moeten krijgen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt of GroenLinks van standpunt verandert als de provincie het ongewenst vindt als Utrecht een locatie met categorie 3.2 terugschaalt naar 3.1. Er is schaarste aan bedrijventerreinen waar dit mogelijk is.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) wil geen als-dandiscussie voeren. De gemeente heeft een visie geformuleerd voor dit bedrijventerrein, maar heeft ook de visie dat dit soort bedrijven gevestigd moet kunnen worden op Lage Weide. Hij hoort graag hoe het komt dat dat niet gebeurt.

De heer **Talhaoui** (PvdA) wijst op het oordeel van de rechter dat de gemeente juist heeft gehandeld. De PvdA roept de gemeente op om te blijven zoeken naar nieuwe plekken. De meest logische plek is Lage Weide of elders in de regio. Strijkviertel richt zich op arbeidsintensief werk en PRU voldoet niet aan deze eis.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt of de PvdA bereid is om ook indirecte werkgelegenheid mee te nemen in de afweging.

De heer **Talhaoui** (PvdA) leest in de brief van de wethouder dat het bedrijf 30 werknemers per hectare heeft, terwijl de eis is 100 werknemers per hectare. Daarbij worden de toeleverende bedrijven niet meegenomen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) meent dat de PvdA daarmee heel veel mbo-banen verloren laat gaan.

De heer **Talhaoui** (PvdA) meent dat de eis er juist is om veel mbo-banen in de stad te houden.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) reageert dat het bedrijf al in Utrecht gevestigd is en voor veel werkgelegenheid zorgt. Vindt de PvdA niet dat hiermee juist veel werkgelegenheid verloren gaat?

De heer **Talhaoui** (PvdA) antwoordt dat weinig werkgelegenheid verloren gaat ten opzichte van wat ervoor terugkomt. Tot slot vraagt hij de wethouder hoe de zoektocht naar een geschikte locatie wordt vervolgd.

De heer **Daniëls** (PVV) vindt het goed dat er in Utrecht diversiteit in banen voor praktisch-geschoolden komt. PRU voldoet daaraan en past bij de doelstellingen van Strijkviertel. De gemeente heeft PRU gedwongen om een nieuwe plek te vinden en moet het bedrijf dus ook daarin helpen. Hij wijst op het risico dat er weer een gang naar de rechter komt en dat door het uitstel de woningbouw vertraging oploopt. Hij vraagt de wethouder om af te wijken van de ruimtelijke strategie en dit dossier op een goede manier af te ronden.

Mevrouw **Oudejans** (Student&Starter) steunt de circulaire economie in Utrecht. Daarom lijkt het haar goed om op zoek te gaan naar een passende locatie binnen Utrecht. Gezien de kaders bij Strijkviertel is die locatie lastig. Zij hoopt dat de wethouder PRU ondersteunt bij het zoeken naar een andere locatie.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) wijst op de lange zoektocht die er al is geweest. Is Student en Starter het met haar eens dat onderzocht moet worden of er met een andere milieucategorie een plek kan worden gevonden op Strijkviertel?

Mevrouw **Oudejans** (Student&Starter) leest in het rapport dat eventueel van categorie 3.2 naar 3.1 kan worden teruggegaan. Als dat lukt, is dat mooi, maar er is ook nog de voorwaarde van het aantal werknemers.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt hoe Student en Starter het aantal werknemers zou willen verhogen, bijvoorbeeld via de optie van de heer Te Hoonte, een gemiddelde op Strijkviertel.

Mevrouw **Oudejans** (Student&Starter) meent dat met een verhoging van het gemiddelde ook het aantal werknemers bij PRU wordt verhoogd.

De heer **Te Hoonte** (VVD) wijst op de milieucategorie 3.2 op Wetering-Zuid, waar 450 woningen worden toegevoegd. Daar hebben zich heel weinig bedrijven gevestigd door allerlei restricties. Is mevrouw Oudejans niet bang dat dat nu weer gebeurt door veel eisen op te leggen en de milieucategorie laag in te steken?

Mevrouw **Oudejans** (Student&Starter) is het ermee eens dat voor de toekomst naar de restricties moet worden gekeken, zodat dit soort bedrijvigheid in Utrecht kan worden gevestigd.

Op verzoek van wethouder Schilderman schorst de **voorzitter** de vergadering voor een kwartier.

Na hervatting van de vergadering geeft de **voorzitter** het woord aan wethouder Schilderman.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) heeft in het debat een zoektocht naar een goede oplossing gehoord. De opvattingen daarover verschillen echter. In het huidige debat onderscheidt zij drie onderwerpen. Als eerste gaat zij in op de mogelijkheid voor een nieuwe locatie voor PRU in Utrecht.

In de afgelopen jaren zijn meerdere suggesties aangedragen en PRU is ook zelf actief. Het college denkt mee met PRU, maar PRU heeft zelf ook een eigenstandige verantwoordelijkheid hierin. Zij stelt voor om de raad over maximaal een halfjaar te informeren over de mogelijke herhuisvesting van PRU.
Een ander punt is de visie op Strijkviertel. Er is gekozen voor een ambitieus plan met een ambitieuze uitgiftestrategie, waarin heel veel doelen samenkomen: circulaire economie, arbeidsplaatsen, verdichting en verduurzaming. Het college is bezig om een bestemmingsplan uit te werken. Zij stelt voor om dit bij het vrijgeven voor inspraak met een brief naar de raad te sturen, zodat de raad het debat kan voeren. Zij verwacht dat dit in het tweede kwartaal mogelijk is.
Een andere belangrijke vraag is welke grondstoffenbedrijven noodzakelijk zijn in Utrecht. Het college doet daar onderzoek naar in het kader van de transitie naar een circulaire economie en zal de uitkomst daarvan rond de zomer naar de raad sturen.
Deze drie punten zouden volgens haar apart besproken moeten worden. Het is niet gezegd dat PRU zich niet op een andere locatie zou kunnen vestigen. PRU past niet in het stedenbouwkundig plan voor Strijkviertel en ook een aanpassing biedt geen zekerheid voor uitgifte. Voorts wordt op die plek een vertraging van 1,5 tot 2 jaar verwacht.

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt een nadere toelichting op de vertraging.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) reageert dat het een inschatting is. De visie op Strijkviertel gaat nu uit van gedeelde kavelvelden met gedeelde voorzieningen, zodat er een andere onderbouwing nodig is. Voorts moet de planprocedure opnieuw doorlopen worden om het bestemmingsplan te wijzigen.

De **voorzitter** vraagt de wethouder te specificeren wat er rond de zomer wordt toegezonden.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) zal binnen een halfjaar, of eerder indien mogelijk, een brief over de huisvesting van PRU sturen. In het tweede kwartaal wordt het bestemmingsplan voor Strijkviertel ter inzage gelegd en tevens naar de raad gestuurd met een voorstel tot bespreking. Ook komen rond de zomer de uitkomsten van een onderzoek naar de grondstoffenbedrijven die nodig zijn voor een circulaire economie.

(De heer Stellinga komt, te 22.08 uur, ter vergadering.)

De heer **Te Hoonte** (VVD) vraagt of het mogelijk is om juridisch uit te zoeken of in het lopende bestemmingsplan kan worden opgenomen dat het college een wijzigingsbevoegdheid heeft om een kavel naar categorie 3.2 te zetten.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) komt hier straks op terug.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) vraagt of de visie op Strijkviertel nog van invloed kan zijn op de herhuisvesting van PRU.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) reageert dat dan aangegeven kan worden of het mogelijk is om iets in Strijkviertel te doen.
Zij vervolgt haar beantwoording. Het voorstel van het CDA om een inpassingsstudie te doen, zou zij niet willen honoreren. Het maken van een uitzondering voor PRU op Strijkviertel zal een precedentwerking hebben.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is blij met de drie toezeggingen van de wethouder, maar meent dat een inpassingsstudie in het eerste spoor zou passen.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) denkt dat PRU beter op andere plekken past. Het geldende bestemmingsplan op Strijkviertel geeft aan dat er een verder uitwerkingsplan moet komen. Het college vindt het verstandig om categorie 3.1 te handhaven en vindt Lage Weide een meer passende locatie in de gemeente. Lage Weide biedt veel ruimte voor bedrijven in het kader van circulaire economie, tot en met categorie 4.2. De VVD stelt voor om het bestemmingsplan aan te

passen naar categorie 3.2, maar dat betekent vertraging. Dan is echter nog niet zeker dat dit bedrijf daar zou komen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) meent dat het Didam-arrest een uitzondering maakt voor bedrijfsverplaatsingen. Hij zou graag een juridische onderbouwing van de gemeente zien op dit punt.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) stelt voor daarop in de toegezegde brief in te gaan.

De heer **Te Hoonte** (VVD) wil graag sowieso weten hoe het zit, liefst eerder dan over een halfjaar.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) komt daar straks op terug. Richting D66 zegt ze dat de gemeente in contact met de provincie blijft over dit onderwerp. Ook de OMU is ingeschakeld om locaties in stad en regio in beeld te brengen. In Strijkviertel, waar bedrijven functies met elkaar delen, worden kavelvelden uitgegeven. Dit biedt gelegenheid tot het ontwikkelen van meerlaagse gebouwen, waardoor er meer bedrijfsruimte en meer werkgelegenheid ontstaat. Via een tender wordt een ontwikkelaar of een consortium van bedrijven geselecteerd.
Op de vraag van GroenLinks antwoordt de wethouder dat er in stedelijk gebied beperkte ruimte is voor bedrijven in een zware milieucategorie. Grote bedrijfskavels zijn schaars en de mogelijkheden voor de gemeente om te sturen zijn beperkt. De kans dat het bedrijf van categorie 3.2 naar 3.1 gaat, lijkt haar niet groot. Bij de zoektocht naar een geschikte kavel is een marktconforme huur ook van belang.
In reactie op de PVV zegt zij dat de gemeente vanwege de staatssteunregels niet zomaar gunstige voorwaarden kan stellen.
Richting Student&Starter antwoordt zij dat gekeken wordt naar een gebied in een straal van 15 kilometer vanaf Lage Weide.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) herhaalt zijn vraag hoe de gemeente de vraag naar locaties voor extensieve bedrijven denkt op te pakken, samen met andere gemeenten en de provincie.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) vraagt de wethouder nog in te gaan op het idee van zonering.

De **voorzitter** schorst hierop de vergadering voor enkele minuten.

Na hervatting van de vergadering geeft de **voorzitter** het woord aan wethouder Schilderman.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) reageert op de vraag van de VVD over de wijzigingsbevoegdheid van het college tot omzetting van de categorie. Er is dan nog steeds vertraging, omdat de milieucategorie wordt verhoogd, zodat de impact op de omgeving zwaarder wordt en het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan moeten worden aangepast. Bij uitplaatsing van een bedrijf heeft de gemeente niet zomaar extra mogelijkheden, zeker niet als de grond in eigendom komt. Er is op dit moment geen verplichting tot herhuisvesting. Zij stelt voor om hierop uiterlijk in maart terug te komen.
Het CDA heeft gevraagd of het mogelijk is om te werken met zonering. Dat is mogelijk, maar ook dan is er vertraging omdat er een nieuw stedenbouwkundig plan moet komen. Bovendien kunnen andere bedrijven dan ook meedingen naar die grond. In de brief over het onderzoek naar de grondstoffenbedrijven zal worden ingegaan op het gemeentelijk beleid ten aanzien van huisvesting.

De heer **Dekkers** (GroenLinks) ziet op dit punt een uitdaging in de regionale strategie.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) reageert dat daarover in de regio wordt gesproken. In het IRP zijn drie locaties voor regionale bedrijventerreinen opgenomen. De provincie is tot nu toe heel terughoudend met ruimte voor bedrijventerreinen.

Mevrouw **Zwinkels** (CDA) is blij met de toezeggingen. Gezien de mogelijkheid van rechtszaken is er niet altijd contact mogelijk. Zij vraagt de wethouder hoe voorkomen wordt dat daardoor de actieve houding van de gemeente wordt belemmerd. Zij zal zich met haar fractie beraden over de vraag of hier in de raad over gesproken moet worden.

Mevrouw **Schilderman** (wethouder) reageert dat de gemeente ook tijdens een rechtszaak contact mag hebben. De gemeente heeft geen verplichting tot herhuisvesting en moet dan ook niet dat beeld oproepen.

De heer **Te Hoonte** (VVD) wacht de juridische beantwoording over de bevoegdheden af, alvorens te besluiten of dit punt in de raad moet worden besproken. Hij wil wel voorkomen dat een vervolg-moment te dicht bij de beëindiging van een contract uitkomt.

De **voorzitter** herhaalt de gedane toezeggingen. Daarop sluit zij, te 22.36 uur, de vergadering.

**TOEZEGGINGENLIJST**

- Het college zegt toe dat het college een actieve houding aanneemt ten aanzien van de herhuisvesting van de Papier Recycling Utrecht en dat de raad over een half jaar (of zoveel eerder als mogelijk) wordt geïnformeerd over de herhuisvesting.
- Het college zegt toe dat in Q2 van 2023 de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan Strijkviertel start en de raad dan een raadsbrief hierover ontvangt.
- Het college zegt toe dat de raad rond de zomer van 2023 een onderzoek ontvangt over (de huisvesting van) grondstofbedrijven in Utrecht.
- Het college zegt toe dat de raad nog in Q1 van 2023 een raadsbrief ontvangt waarin de raad wordt geïnformeerd of de gemeente extra juridische mogelijkheden heeft om een bedrijf specifieker te helpen herhuisvesten als dit bedrijf wordt uitgeplaatst.

# LIJST VAN TOEZEGGINGEN

## Wethouder Schilderman

1. Het college informeert de raad over een halfjaar of eerder over de huisvesting van PRU, waarbij het college een actieve houding heeft.

2. De raad ontvangt in Q2 2023 een raadsbrief op het moment waarop het ontwerpbestemmings-plan ter inzage komt te liggen.

3. Rond de zomer 2023 ontvangt de raad een onderzoek over grondstoffenbedrijven in Utrecht.

4. In Q1 2023 komt er een raadsbrief over de vraag of de gemeente extra juridische mogelijkheden heeft om een bedrijf specifieker te herhuisvesten indien het uitgeplaatst wordt.

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(83/730)* 22/T394 | ROGV 20-10-22 | Raadsvoorstel programmabegroting 2023-2026 | Grondzaken | Wethouder Voortman zegt toe dat de Nota bovenwijkse voorzieningen als raadsvoorstel naar de raad komt in januari dan wel februari 2023. | 28-02-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(287/730)* 22/T211 | ROGV 23-06-22 | Voorjaarsnota | Grondzaken | Wethouder Voortman zegt toe dat, onder de voorwaarde dat de Omgevingswet inwerking treedt op 1 januari 2023, de raad in de eerste helft van 2023 een raadsvoorstel voor de actualisatie van het Grondbeleid ontvangt. Mocht de Omgevingswet op een andere datum inwerking treden, dan ontvangt de raad per raadsbrief mededeling over wanneer dan een nieuw Grondbeleid aan de raad wordt voorgelegd. | 01-06-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(613/730)* 21/T212 | Raad 17-06-21 | RV Toekomst parkeergarage Springweg | Grondzaken | M134 Vergroen de (omgeving van) Springweggarage | 31-12-21 *(stand van zaken) Er wordt momenteel onderzoek gedaan naar verschillende mogelijkheden om te vergroenen en wij hopen uw raad daarover te informeren in de loop van 2023.* |
| *(614/730)* 21/T211 | Raad 17-06-21 | RV Toekomst parkeergarage Springweg | Grondzaken | M133 Een plan om alternatieven voor de Springweggarage aan te moedigen | 31-12-21 *(stand van zaken) Het plan wordt ontwikkeld in aanloop naar het moment dat de gemeente eigenaar wordt van de garage in mei 2024.* |
| *(209/730)* 22/T290 | Raad 13-10-22 | Raadsvoorstel Vaststellen Bestemmingsplan Woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas; verplaatsing grens bebouwde kom Maarssenseweg/Heldinnenlaan | Handhaving Ruimtelijke Ontwikkeling | M285 Ecologische waarde Haarrijn Poort Groene hart | 13-01-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(241/730)* 22/LIS32 | ROGV 22-09-22 | | Handhaving Ruimtelijke Ontwikkeling | Cie ROGV 22 september 2022. Bezwaar Sloop Lelimanstraat en omgeving. In handen stellen van het college. De raad ontvangt een afschrift van het antwoord. | 03-11-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(342/730)* 22/LIS31 | Raad 17-08-22 | | Handhaving Ruimtelijke Ontwikkeling | Ingekomen stuk. J. vd W over Meld- en vergunningplicht uitbouwen in tuinen. Ter afdoening in handen stellen college. | 28-09-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(442/730)* 22/LIS5 | Raad 08-02-22 | | Handhaving Ruimtelijke Ontwikkeling | LIS raad 24/2/22 De heer A.vd H. over klacht i.z. het in strijd handelen met Bestemmingsplan Leidsche Rijn Utrecht. Raad ontvangt een afschrift van het antwoord. | 22-03-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(514/730)* 21/T473 | Raad 28-10-21 | Programmabegroting | Handhaving Ruimtelijke Ontwikkeling | Gesprek met welstandcommissie voor mogelijke knellende welstandsregels, terugkoppeling volgt in Q1. | 24-03-22 *(antwoord niet aangegeven)* |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(381/730)* 22/T120 | Vragenuur 14-04-22 | Vragen van mevrouw Zwinkels (CDA) inzake Studentenhuisvesting, ook voor mbo | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zal de raad na de vaststelling van de bouwenvelop campus Onderwijsboulevard Kanaleneiland - naar verwachting kort na de zomer van 2022 - nader informeren via een raadsbrief. | 09-09-22 *(stand van zaken) Er wordt gewerkt aan de concept bouwenvelop. Het streven is om deze in Q4 2022 ter inzage te leggen, daarna kan deze vastgesteld worden en de raad worden geïnformeerd.* |
| *(389/730)* 22/T105 | Raad 10-03-22 | Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Beneluxlaan 901, Kanaleneiland Zuid | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zal de raad per brief informeren over het aantal bomen - voor zover dat bekend is - binnen en buiten het plangebied. | 10-06-22 Deze toezegging is afgehandeld met de 'Raadsbrief Toezegging T105 aantal bomen Beneluxlaan' van 6 oktober 2022 |
| *(417/730)* 22/M79 | Raad 10-03-22 | RV Vaststelling BP Jagerskade | Ruimtelijke Ontwikkeling | M79 Verbeter verkeersveiligheid ontsluiting Loevenhoutsedijk | 30-06-22 *(stand van zaken) Het traject met bewoners is in de opstartfase. Het streven is om Q2 2023 dit af te ronden.* |
| *(418/730)* 22/M76 | Raad 10-03-22 | RV Vaststelling BP Jagerskade | Ruimtelijke Ontwikkeling | M76 Betere ontsluiting op het terrein van HdSR Jagerskade | 16-09-22 *(stand van zaken) De gesprekken zijn opgestart. Het streven is om Q2 2023 de raad te informeren.* |
| *(419/730)* 22/M74 | Raad 10-03-22 | RV Vaststelling BP Beneluxlaan 901 | Ruimtelijke Ontwikkeling | M74 Informeer accuraat over bomen | 16-09-22 Het college neemt voor bestemmingsplannen of wijziging omgevingsplan die in 2023 aangeboden worden aan de raad in de context van het raadsvoorstel een extra tekst over bomen op ter uitvoering van deze motie. Daarmee is deze motie afgehandeld. |
| *(420/730)* 22/M70 | Raad 10-03-22 | Actuele moties | Ruimtelijke Ontwikkeling | M70 Supermarkt op de Uithof | 30-12-22 *(stand van zaken) De motie wordt meegenomen in de uitvoer van het amendement A72 'supermarkt op de uithof' dat is aangenomen op 15 september 2022 als onderdeel van raadsvoorstel omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040'' eveneens aangenomen op 15 september 2022. Het streven is om Q2 2023 de raad te informeren.* |
| *(422/730)* 22/T72 | Vragenuur 10-02-22 | Vragen van mevrouw Van Dun (D66) en de heer Zwanenberg (GroenLinks) inzake Mondelinge vragen Vergroenen Rotsoord. | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zal navragen hoe het zit met de 56 bomen die in Rotsoord zouden moeten worden herplant en de raad daarover uiterlijk in Q2 2022 informeren. | 30-06-22 Er is op 14 februari 2022 een memo gestuurd door wethouder Verschuure naar raadslid Corine van Dun waarin zij geïnformeerd is over de stand van zaken rondom de bomen die in Rotsoord zouden moeten worden herplant. |
| *(425/730)* 22/T65 | Vragenuur 03-02-22 | Vragen van mevrouw Snippe (PvdD), de heer Schipper (SP) en mevrouw Heijne (GroenLinks) inzake Lichtvervuiling Holland Casino | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zal met Holland Casino gaan praten over de mogelijkheden om iets te doen aan de lichtoverlast en zal de raad daar uiterlijk in Q2 2022 over informeren | 30-06-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(427/730)* 22/T63 | Raad 03-02-22 | Raadsvoorstel vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zal met de ontwikkelaar afspraken maken om de betaalbare koop ook na de eerste koper betaalbaar te houden en dit in een anterieure overeenkomst laten vastleggen | 02-09-22 *(antwoord niet aangegeven)* |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(432/730)* 22/T50 | Raad 10-03-22 | 15 Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Jagerskade | Ruimtelijke Ontwikkeling | M78 Meer ecologisch waardevol groen bij herontwikkeling Jagerskade | 06-10-22 *(stand van zaken) Het streven is om de raad eind Q4 te informeren.* |
| *(433/730)* 22/LIS15 | Raad 03-03-22 | | Ruimtelijke Ontwikkeling | LIS raad 10/3/22 B&W Nieuwegein over bestuurlijke reactie Ontwerpstudie Rijnenburg. Het college verzoeken bij een eventuele reactie op deze brief een afschrift van deze reactie ook te sturen naar de raad | 14-04-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(434/730)* 22/T49 | Raad 17-02-22 | Debat Winkelcentrum De Gaard Valetonlaan | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zegt toe dat de bebording bij de parkeerplaats wordt aangepast en de uitvoering in Q2 wordt gestart, waarbij rekening zal worden gehouden met de toegankelijkheid voor mindervaliden. | 30-06-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(450/730)* 22/T21 | ROGV 13-01-22 | Raadsvoorstel vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp Noord | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zegt n.a.v. het SPvE Papendorp Noord toe de raad bij de toezending van het raadsvoorstel Groenewoud (en dus voorafgaande aan het raadsvoorstel Omgevingsplan Papendorp Noord) verder te informeren over de geluidsnormen (en andere milieunormen). | 15-07-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(456/730)* 22/M43 | Raad 03-02-22 | Raadsvoorstel Vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) Thomas à Kempisplantsoen | Ruimtelijke Ontwikkeling | M43 Woontoren niet groter dan nodig | 03-05-22 Deze motie is afgehandeld met de 'Raadsbrief Beantwoording motie Thomas a Kempisplantsoen' van 7 oktober 2022 |
| *(457/730)* 22/T14 | Raad 03-02-22 | Raadsvoorstel Vaststelling Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPVE) Thomas à Kempisplantsoen | Ruimtelijke Ontwikkeling | M41 Vergeet de egels uit het Thomas á Kempisplantsoen niet | 03-05-22 *(stand van zaken) De motie wordt uitgewerkt bij het bestemmingsplan van Thomas a Kempisplatsoen. Streven is het bestemmingsplan voor besluitvorming in de raad aan te bieden in 2023.* |
| *(474/730)* 22/M4 | Raad 27-01-22 | Debat Winkelcentrum De Gaard Valetonlaan | Ruimtelijke Ontwikkeling | M04 Levendig winkelcentrum De Gaard zonder parkeerproblemen - Onderzoek omdraaien rijrichting Valetonlaan | 27-07-22 Via de 'Raadsbrief Onderzoek omdraaien rijrichting Valetonlaan' van 1 december 2022 is de raad geïnformeerd over de stand van zaken van de uitvoering van deze motie. Zoals daarin in de laatste alinea is aangegeven, ontvangen de bewoners over de aanleiding en de wijze van het draagvlakonderzoek binnenkort een uitgebreid wijkbericht. De resultaten van het draagvlakonderzoek worden gebruikt om te bepalen of er voldoende steun in de buurt is om de rijrichting van de Valetonlaan om te draaien. Wanneer een meerderheid (51%) van de stemmen voor het omdraaien is, wordt uitvoering gegeven aan het wijzigen van de rijrichting en de bijbehorende maatregelen. Daarmee is uitvoering gegeven aan deze motie. |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(492/730)* 21/T517 | Raad 23-12-21 | Raadsvoorstel Actualisatie Omgevingsvisie Werkspoorkwartier | Ruimtelijke Ontwikkeling | M481 Ligplaatsen Industriehaven | 01-07-22 *(stand van zaken) Na de overname van de motie zijn we ambtelijk in gesprek geraakt met de eigenaren van de bedrijven Astrimex en RET interieur (in de volksmond Jongeneel). Het zag er even naar uit dat dit bedrijf mogelijkheden zag om op relatief korte termijn te verhuizen. Dit zou betekenen dat de planvorming voor dit industrieel eiland kon beginnen. In deze plannen zou het onderzoek naar ligplaatsen voor historische schepen meegenomen moeten worden. Het ziet er echter naar uit dat verhuizing nog enige tijd op zich laat wachten. We hoeven beide ontwikkelingen nu niet te koppelen en kunnen starten met een onderzoek naar de haalbaarheid van de motie. Het streven is om in Q1 2023 te informeren over de stand van zaken betreft het onderzoek.* |
| *(493/730)* 21/M479 | Raad 23-12-21 | Actualisatie Omgevingsvisie Werkspoorkwartier | Ruimtelijke Ontwikkeling | M479 Blijvende betaalbaarheid voor creatieve sector Werkspoorkwartier | 01-07-22 *(stand van zaken) Het streven is om Q2 2023 de raad te informeren.* |
| *(495/730)* 21/M475 | Raad 23-12-21 | Stedenbouwkundig Programma van Eisen Nieuw Buurland (Staatsliedenbuurt) | Ruimtelijke Ontwikkeling | M475 Liever een goede buur én een goede vriend. | 23-03-22 *(stand van zaken) Mitros heeft toegezegd tenminste twee woningen op deze manier in het plan op te zullen nemen. Na vaststelling bestemmingsplan Nieuw Buurland wordt de motie in de aanvraag omgevingsvergunning meegenomen. Streven hier voor is Q3 2023.* |
| *(496/730)* 21/T515 | Raad 23-12-21 | Stedenbouwkundig Programma van Eisen Nieuw Buurland (Staatsliedenbuurt) | Ruimtelijke Ontwikkeling | M472 Biodiversiteit voorop Nieuw Buurland | 23-03-22 *(stand van zaken) Dit wordt meegenomen bij de ontwerpen buitenruimte van de pocketparcs. Na vaststelling bestemmingsplan Nieuw Buurland wordt de motie in de aanvraag omgevingsvergunning meegenomen. Streven hier voor is Q3 2023.* |
| *(497/730)* 21/T514 | Raad 23-12-21 | Stedenbouwkundig Programma van Eisen Nieuw Buurland (Staatsliedenbuurt) | Ruimtelijke Ontwikkeling | M471 Meer groen in Nieuw Buurland | 23-03-22 *(stand van zaken) Het streven is om het bestemmingsplan waar de motie onderdeel van uitmaakt Q1 2023 aan de raad voor te leggen* |
| *(498/730)* 21/T513 | Raad 23-12-21 | Vaststelling bestemmingsplan Omloop, Laan van Chartroise | Ruimtelijke Ontwikkeling | M469 Oude en nieuwe bewoners in de binnentuin | 23-03-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(500/730)* 21/M467 | Raad 23-12-21 | Raadsvoorstel Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum: uitwerken basisprincipes en onderzoeksvragen ruimtelijke en financiële verkenning in een Masterplan | Ruimtelijke Ontwikkeling | M467 Meer dan 10% maatschappelijke functie | 23-03-22 *(antwoord niet aangegeven)* |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(517/730)* 21/T452 | Vragenuur 23-09-21 | Vragen van mevrouw Zwinkels (CDA) inzake Aandacht voor het Margrietenveld. | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zal de raad actief informeren over de ontwikkelingen rond het Margrietenveld en het Stedenbouwkundig Plan van Eisen voor de Galgenwaard en daarover ook met de buurt communiceren. | 23-03-22<br>Deze toezegging is afgehandeld met de 'Raadsbrief Stand van zaken gebiedsontwikkeling Galgenwaard en participatie' van 1 november 2022 |
| *(522/730)* 21/T434 | Raad 30-09-21 | Camera Obscuradreef – De Mix | Ruimtelijke Ontwikkeling | De raad ontvangt bij het voorlopig ontwerp van De Mix, inschatting voor eind 2021, informatie over het toevoegen van extra levensloopbestendige woningen. | 23-12-21<br>*(antwoord niet aangegeven)* |
| *(524/730)* 21/T429 | Raad 25-11-21 | Raadsvoorstel Vaststellen bestemmingsplan Cartesiusdriehoek Fase 2-6 | Ruimtelijke Ontwikkeling | M442 Werk aan lage geluidswal | 25-05-22<br>*(stand van zaken) Medio 2023 wordt de uitwerking van deze motie meegenomen in fase 3. Verwachting is dat wij uw raad eind 2023 kunnen informeren.* |
| *(571/730)* 21/T327 | cie. S&R 01-07-21 | Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zegt n.a.v. de RSU toe dat bij de MPR 2022 de raad een uitvoeringsstrategie ontvangt van ‘de vertraagde stad’. Ook vindt in de MPR 2022 een verdere toelichting plaats op uitvoering van de ‘barcode’. | 20-09-21<br>*(stand van zaken) De kwalitatieve uitwerking van de vertraagde stad wordt gekoppeld aan de stedenbouwvisie. Daarover wordt de raad in 2023 verder geïnformeerd.* |
| *(599/730)* 21/T240 | Raad 15-07-21 | 13 Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 | Ruimtelijke Ontwikkeling | M267 Lage Weide | 16-12-21<br>*(stand van zaken) We gaan in 2022 starten met een gebiedsvisie Lage Weide, samen met ondernemers, waarin we kunnen sturen op de toekomst van Lage Weide als werkgebied: het economisch profiel, arbeidsplaatsen, mobiliteit en de ruimtelijke onderwerpen die daarbij komen kijken.* |
| *(600/730)* 21/T239 | Raad 15-07-21 | 13 Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 | Ruimtelijke Ontwikkeling | M261 A12zone | 15-12-22<br>*(antwoord niet aangegeven)* |
| *(601/730)* 21/T238 | Raad 15-07-21 | 13 Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 | Ruimtelijke Ontwikkeling | M260 Afwijking hoogbouwkader | 31-03-23<br>*(stand van zaken) De hoogbouwvisie wordt in Q4 2022 of Q1 2023 aan de raad aangeboden voor besluitvorming.* |
| *(611/730)* 21/T215 | Raad 08-07-21 | 5. Voorjaarsnota 2021 en 1e Bestuursrapportage 2021) | Ruimtelijke Ontwikkeling | M150 Vaart maken met ontwikkeling Voordorpse polder | 19-05-22<br>Deze toezegging is afgehandeld met de 'Raadsbrief Ontwerpend onderzoek Voordorpse Veld' van 20 september 2022. |
| *(612/730)* 21/M132 | Raad 17-06-21 | RV Stedenbouwkundig plan hoogbouwkavel LR | Ruimtelijke Ontwikkeling | M132 MARK ook gezinsvriendelijk | 15-07-22<br>*(stand van zaken) Wij geven een terugkoppeling over deze motie als het bestemmingsplan Hoogbouwkavel aan de raad wordt aangeboden. Dit zal medio 2022 gebeuren.* |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(615/730)* 21/T210 | Raad 17-06-21 | RV Stedenbouwkundig plan hoogbouwkavel LR | Ruimtelijke Ontwikkeling | M128 Houd rekening met gehandicapten en ouderen | 30-09-22 *(stand van zaken) Wij geven een terugkoppeling op al deze zaken als we met het bestemmingsplan naar de raad gaan per brief. Dit zal medio juli 2022 gebeuren.* |
| *(645/730)* 21/T89 | Raad 21-01-21 | Vaststelling Ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren. | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zegt toe bij de verbinding langs het spoor zal zo veel mogelijk rekening worden gehouden met biodiversiteit en een zo veel mogelijk natuurinclusieve inrichting. | 31-12-21 *(stand van zaken) Er vinden nog gesprekken plaats met initiatiefnemers. Het streven is de raad Q4 per brief te informeren over het inrichtingsplan voor de 2e daalsedijk* |
| *(646/730)* 21/T88 | Raad 21-01-21 | Vaststelling Ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren. | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zegt toe dat er aandacht zal zijn voor groene gevels. De raad zal daarover geïnformeerd worden als wordt gesproken over het inrichtingsplan | 31-12-21 *(stand van zaken) Er vinden nog gesprekken plaats met initiatiefnemers. Het streven is de raad Q4 per brief te informeren over het inrichtingsplan voor de 2e daalsedijk* |
| *(647/730)* 21/T87 | Raad 21-01-21 | Vaststelling Ontwikkelkader en bestemmingsplan 2e Daalsedijk, deelgebied 2 tot en met 4 en 2e Daalsedijk deelgebied 1 tot en met 4 als A2-gebied inclusief betaald parkeren. | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zegt toe dat er groene wandelroutes komen. De raad zal daarover geïnformeerd worden als wordt gesproken over het inrichtingsplan. | 31-12-21 *(stand van zaken) Er vinden nog gesprekken plaats met initiatiefnemers. Het streven is de raad Q4 per brief te informeren over het inrichtingsplan voor de 2e daalsedijk.* |
| *(648/730)* 21/T81 | cie. S&R 04-03-21 | Raadsvoorstel Transitiestrategie omgevingsplan | Ruimtelijke Ontwikkeling | Wethouder Verschuure zegt toe in samenwerking met de griffie een bijeenkomst te organiseren voor de raad waarbij de raad een demonstratie krijgt van het Digitale Stelsel Omgevingswet (DSO) | 30-06-22 *(stand van zaken) Uit de raadsbrief Voortgang invoering Omgevingswet en Wet kwaliteitsborging voor het bouwen van 28 februari 2022: Het college heeft u toegezegd (toezegging 21/T81 4 maart 2021 over Digitaal Stelsel Omgevingswet) om een demonstratie van het Digitaal Stelsel Omgevingswet te verzorgen. In overleg met de raadswerkgroep Omgevingswet en de griffie stellen we voor de demonstratie te organiseren in het kader van het inwerkprogramma van de nieuwe raad dit voorjaar.* |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(682/730)* 20/T317 | Raad 17-09-20 | Raadsvoorstel Aangepast beoordelingskader Ruimtelijk-Economisch Programma (REP) en contour REP als onderzoeksagenda | Ruimtelijke Ontwikkeling | M288 Van Stadsakkoord naar Regio Akkoord Wonen | 31-12-20 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(691/730)* 20/M174 | Raad 09-07-20 | Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd | Ruimtelijke Ontwikkeling | M174 Een sociaalveilig Maarschalkerweerd met respect voor elkaar | 23-07-21 *(stand van zaken) Dit thema wordt meegenomen in de uitwerking van deelplannen conform het UPP. Bij de op te stellen Intentiedocumenten zal sociale veiligheid als onderzoekvraag worden geformuleerd en in de plandocumenten (waaronder IPvE/FO voor de openbare ruimte) zal dit thema worden uitgewerkt. Wij zullen uw raad hierover voor de zomer 2021 informeren.* |
| *(692/730)* 20/M168 | Raad 09-07-20 | Raadsvoorstel Vaststelling Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd | Ruimtelijke Ontwikkeling | M168 Versnelling planvorming Mytylbrug | 30-11-21 Nu het startdocument is vastgesteld wordt er een IpvE/ FO opgesteld. Na vaststelling hiervan door het college wordt de raad opnieuw geïnformeerd. Het streven is dat de bouw van de brug in 2024 kan starten. De raad is hierover geïnformeerd via de raadsbrief 'Startdocument Mytylbrug' van 22 september 2022. |
| *(701/730)* 20/T129 | Raad 18-06-20 | RV Op weg naar een RSU 2040 | Ruimtelijke Ontwikkeling | M122 Hoger dan de Dom | 31-03-23 *(stand van zaken) De hoogbouwvisie wordt in Q4 2022 of Q1 2023 aan de raad aangeboden voor besluitvorming.* |
| *(702/730)* 20/T128 | Raad 18-06-20 | RV Op weg naar de RSU 2040 | Ruimtelijke Ontwikkeling | M115 Voldoende voorzieningen als buurtgerichte randvoorwaarde | 01-10-20 *(stand van zaken) stand van zaken volgt* |
| *(703/730)* 20/T126 | Raad 18-06-20 | Raadsvoorstel Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 | Ruimtelijke Ontwikkeling | Motie 112 Hoogbouw met een visie | 31-03-23 *(stand van zaken) De hoogbouwvisie wordt in Q4 2022 of Q1 2023 aan de raad aangeboden voor besluitvorming.* |
| *(707/730)* 20/M76 | Raad 12-03-20 | Bestemmingsplan Veldhuizen | Ruimtelijke Ontwikkeling | M76 Leren van invoering van Omgevingswet met VTH | 30-09-21 *(stand van zaken) Dit wordt verwacht in het 3e kwartaal 2021.* |
| *(708/730)* 20/T51 | Raad 12-03-20 | RV Koersdocument Leefbare stad | Ruimtelijke Ontwikkeling | M73 Echt ruimte voor experiment | 30-09-20 *(stand van zaken) Stand van zaken volgt* |
| *(710/730)* 20/T41 | Raad 20-02-20 | Bestemmingsplan Hindersteinlaan, het Lint, Maximapark | Ruimtelijke Ontwikkeling | M59 Beeldkwaliteit als zwaarwegend criterium met inwonersparticipatie uit Vleuten (motie is overgenomen en ingetrokken) | 30-12-22 *(stand van zaken) De grond is nog niet overgedragen aan de gemeente. Dit wordt verwacht in Q1 van 2023. Daarna kan pas het vervolgproces plaatsvinden. Het streven is om de raad nader te informeren in Q3 2023 over de uitvoer van de motie.* |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(711/730)* 20/T40 | Raad 20-02-20 | Bestemmingsplan Hindersteinlaan, het Lint, Maximapark | Ruimtelijke Ontwikkeling | M58 De locatie Hindersteinlaan draagt ook bij aan klimaatdoelstellingen (motie is overgenomen en ingetrokken) | 30-12-22 *(stand van zaken) De grond is nog niet overgedragen aan de gemeente. Dit wordt verwacht in Q1 van 2023. Daarna kan pas het vervolgproces plaatsvinden. Het streven is om de raad nader te informeren in Q3 2023 over de uitvoer van de motie.* |
| *(712/730)* 20/M56 | Raad 20-02-20 | Bestemmingsplan Hindersteinlaan, Het Lint, Maximapark | Ruimtelijke Ontwikkeling | M56 houd het Lint veilig | 30-12-22 *(stand van zaken) De grond is nog niet overgedragen aan de gemeente. Dit wordt verwacht in Q1 van 2023. Daarna kan pas het vervolgproces plaatsvinden. Het streven is om de raad nader te informeren in Q3 2023 over de uitvoer van de motie.* |
| *(713/730)* 20/M55 | Raad 20-02-20 | Bestemmingsplan Hinderstein, Het Lint, Maximapark | Ruimtelijke Ontwikkeling | M55 Hindersteinlaan diervriendelijk en klimaatadaptief | 30-12-22 *(stand van zaken) De grond is nog niet overgedragen aan de gemeente. Dit wordt verwacht in Q1 van 2023. Daarna kan pas het vervolgproces plaatsvinden. Het streven is om de raad nader te informeren in Q3 2023 over de uitvoer van de motie.* |
| *(716/730)* 20/T16 | cie. S&R 30-01-20 | Raadsvoorstel Overeenkomst Máximapark, locatie De Tol en kavel Hooggelegen | Ruimtelijke Ontwikkeling | De wethouder zegt toe nadat de overdracht van de gronden rond is de raad een raadsbrief toe te zenden over de tendervoorwaarden, zodat hiermee in gesprek kan worden gegaan met de commissie. | 30-12-22 *(stand van zaken) De grond is nog niet overgedragen aan de gemeente. Dit wordt verwachting in de 2e helft van 2022.* |
| *(717/730)* 20/T13 | Raad 23-01-20 | RV Vaststelling bestemmingsplan Vrouwjuttenhof | Ruimtelijke Ontwikkeling | M19 Behoud het groene en sociaal veilige karakter van de buitenruimte Vrouwjuttenhof | 01-01-21 *(stand van zaken) Q4 2020* |
| *(725/730)* 19/M199 | Raad 11-07-19 | VJN 2019 | Ruimtelijke Ontwikkeling | Verticaal bestemmen | 06-11-22 *(stand van zaken) De hoogbouwvisie wordt in Q4 2022 of Q1 2023 aan de raad aangeboden voor besluitvorming.* |
| *(5/730)* 22/T468 | MGOR 15-12-22 | Raadsbrief Uitkomsten BO MIRT | Ruimtelijke Ordening | De wethouder zegt toe de informatie over de gebiedsonderzoeken in het tweede kwartaal van 2023 naar de commissie sturen | 23-06-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(32/730)* 22/M401 | Raad 22-12-22 | Debat Raadsbrief Onderzoek en vervolg ontwikkeling parkeerterrein Rachmaninoffplantsoen | Ruimtelijke Ordening | M401 Vervolg Rachmaninoffplantsoen | 30-06-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(54/730)* 22/T423 | OWE 19-10-22 | Raadsvoorstel programmabegroting 2023-2026 | Ruimtelijke Ordening | Q1 2023 informeert het college de raad over het besteden van BENG/ENG-gelden | 31-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(69/730)* 22/T408 | EtDW 20-10-22 | Raadsvoorstel programmabegroting 2023-2026 | Ruimtelijke Ordening | Wethouder De Vries zegt toe dat in Q1 2023 een startnotitie volgt voor nieuw beleid dakopbouw (via WH Eerenberg) | 31-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(79/730)* 22/T398 | ZWCS 19-10-22 | Raadsvoorstel programmabegroting 2023-2026 | Ruimtelijke Ordening | Wethouder Oosters zegt toe dat de raad bij de voorjaarsnota 2023 een analyse op ontwikkelingen (o.a. bouwkosten en hypotheekrente) bij de woningbouwopgave van Utrecht ontvangt. Dit het met oog op een verdere integrale afweging. | 13-04-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(84/730)* 22/T393 | ROGV 20-10-22 | Raadsvoorstel programmabegroting 2023-2026 | Ruimtelijke Ordening | Wethouder Eerenberg zegt toe dat de raad bij de voorjaarsnota 2023 een analyse op ontwikkelingen (o.a. bouwkosten en hypotheekrente) bij de woningbouwopgave van Utrecht ontvangt. Dit het met oog op een verdere integrale afweging. | 31-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(93/730)* 22/T384 | Raad 13-10-22 | Raadsvoorstel Vaststellen Bestemmingsplan Woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas; verplaatsing grens bebouwde kom Maarssenseweg/Heldinnenlaan. | Ruimtelijke Ordening | Wethouder Eerenberg zal in het tweede kwartaal van 2023 de raad per brief informeren of er op de andere plas ligplaatsen aangelegd kunnen worden. | 30-06-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(113/730)* 22/T364 | Raad 01-12-22 | Raadsvoorstel Vaststellen Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk | Ruimtelijke Ordening | M391 Aantrekkelijke wijk voor ouderen | 01-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(114/730)* 22/T363 | Raad 01-12-22 | Raadsvoorstel Vaststellen Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk | Ruimtelijke Ordening | M387 Eenduidig in de omgangsvisie | 01-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(115/730)* 22/T362 | Raad 01-12-22 | Raadsvoorstel Vaststellen Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk | Ruimtelijke Ordening | M386 woongroepen voor ouderen | 01-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(116/730)* 22/T361 | Raad 01-12-22 | Raadsvoorstel vaststelling Stedenbouwkundig Plan Groenewoud | Ruimtelijke Ordening | M384 gun studenten een plek in Groenewoud | 01-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(117/730)* 22/T360 | Raad 01-12-22 | Raadsvoorstel vaststelling Stedenbouwkundig Plan Groenewoud | Ruimtelijke Ordening | M382 Meer woningen, dan betaalbaar in Groenewoud | 01-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(118/730)* 22/T359 | Raad 01-12-22 | Raadsvoorstel vaststelling Stedenbouwkundig Plan Groenewoud | Ruimtelijke Ordening | M381 Betaalbaar wonen boven Tiny Houses | 01-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(119/730)* 22/T358 | Raad 01-12-22 | Raadsvoorstel vaststelling Stedenbouwkundig Plan Groenewoud | Ruimtelijke Ordening | M380 Maak mobiliteit in Groenewoud van deze tijd | 01-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(137/730)* 22/T341 | Raad 10-11-22 | Raadsvoorstel programmabegroting 2023-2026 | Ruimtelijke Ordening | M357 Parkeer de Parkeergarage Paardenveld bij de raad | 10-02-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(141/730)* 22/T338 | Raad 10-11-22 | Raadsvoorstel programmabegroting 2023-2026 | Ruimtelijke Ordening | M353 Brede verkenning Paardenveld | 10-02-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(160/730)* 22/T326 | Raad 10-11-22 | Raadsvoorstel programmabegroting 2023-2026 | Ruimtelijke Ordening | M307 Mixen maar! | 22-09-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(189/730)* 22/T301 | ROGV 25-08-22 | 7 | Ruimtelijke Ordening | Wethouder gaat met bewoners in gesprek inzake participatie Maarschalkerweerd. Binnen 3 weken ontvangt de raad een raadsbrief inzake terugkoppeling gesprek. | 09-11-22 *(stand van zaken) Deze toezegging is afgehandeld met de 'Raadsbrief Stand van zaken gebiedsontwikkeling Galgenwaard en participatie' van 1 november 2022* |
| *(203/730)* 22/M286 | Raad 13-10-22 | Raadsvoorstel Vaststellen Bestemmingsplan Woningbouw Haarrijn en Haarrijnseplas; verplaatsing grens bebouwde kom Maarssenseweg/Heldinnenlaan | Ruimtelijke Ordening | M286 Stimuleer Deelmobiliteit | 13-01-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(239/730)* 22/T259 | Raad 07-07-22 | Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Eerste Bestuursrapportage 202 | Ruimtelijke Ordening | Wethouder Eerenberg zal proberen om samen met de markt een pilot te doen over natuurinclusieve tuinen en zal hierover in Q1 2023 een raadsbrief sturen. | 31-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(240/730)* 22/T258 | Raad 07-07-22 | Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Eerste Bestuursrapportage 2022 | Ruimtelijke Ordening | Wethouder Eerenberg zal met de marktpartijen in gesprek gaan over het nieuwe beleid van het college en daar eind 2022 per brief op terugkomen. | 23-12-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(243/730)* 22/T256 | Raad 16-06-22 | Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Het Muntgebouw, Leidseweg 90, Lombok | Ruimtelijke Ordening | Wethouder Eerenberg zal in het eerste kwartaal van 2023 per brief terugkomen op het spreiden van horeca en het bieden van ruimte in de wijken. | 31-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(244/730)* 22/T255 | Raad 16-06-22 | Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Het Muntgebouw, Leidseweg 90, Lombok | Ruimtelijke Ordening | Wethouder Eerenberg zal de raad in september 2022 een brief sturen over de mogelijkheden om de afspraken over het gebruik van de zijdeur na een bepaald tijdstip zodanig vast te leggen dat die handhaafbaar zijn. | 30-09-22 Deze toezegging is afgehandeld met de 'Raadsbrief Vaststellingsbesluit fietsparkeren en het Muntgebouw' van 2 november 2022 |
| *(245/730)* 22/T254 | Raad 16-06-22 | Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Het Muntgebouw, Leidseweg 90, Lombok | Ruimtelijke Ordening | Wethouder Eerenberg zegt toe met de ontwikkelaar in gesprek te gaan over de fietsparkeerplekken en in een raadsbrief laten weten wat dit heeft opgeleverd. | 14-10-22 Deze toezegging is afgehandeld met de 'Raadsbrief Vaststellingsbesluit fietsparkeren en het Muntgebouw' van 2 november 2022 |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(249/730)* 22/T249 | Raad 16-06-22 | Actuele moties 129 en 130 | Ruimtelijke Ordening | Wethouder Eerenberg zal in een technische sessie ingaan op de hoogbouwvisie en de mogelijkheid om daar een stedenbouwkundige visie van te maken. Hij zal de raad ter voorbereiding daarvan de relevante stukken toesturen. | 30-09-22<br>Op 8 september 2022 heeft de raad het ambtelijk werkdocument hoogbouwvisie 2022 ontvangen. Op 8 december 2022 heeft daarover een debat plaatsgevonden in de commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken. Daarmee is deze toezegging afgehandeld. |
| *(289/730)* 22/T209 | ROGV 23-06-22 | Voorjaarsnota | Ruimtelijke Ordening | Wethouder Eerenberg zegt toe met de raad na de zomer van 2022 een conferentie te organiseren over wijzigingen van het Utrechts Planproces (UPP) | 28-10-22<br>Op 8 november 2022 heeft de werksessie Utrechts Plan Proces plaatsgevonden. |
| *(290/730)* 22/T208 | ROGV 23-06-22 | Voorjaarsnota | Ruimtelijke Ordening | Wethouder Eerenberg zegt toe dat de raad in Q3 van2022 een raadsbrief ontvangt waarin informatie wordt gegeven over het aanpassen van de huidige bouwplannen als gevolg van het coalitieakkoord | 30-09-22<br>*(stand van zaken) Deze toezegging is afgehandeld met de 'Raadsbrief Woningbouwambities in relatie tot het coalitieakkoord' van 14 oktober 2022* |
| *(291/730)* 22/T207 | ROGV 23-06-22 | Voorjaarsnota | Ruimtelijke Ordening | Wethouder Eerenberg zegt toe dat de raad in Q4 van 2022 een raadsvoorstel ontvangt bevattende een oplegger/ addendum van de RSU 2040; | 15-12-22<br>Op 22 december 2022 heeft de raad het Raadsvoorstel Aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040) ontvangen; daarmee is deze toezegging afgehandeld. |
| *(307/730)* 22/M234 | Raad 15-09-22 | Debat Intentiedocument Herontwikkeling Van Heukelomlaan-Berlagestraat | Ruimtelijke Ordening | M234 Van Heukelomlaan | 31-03-23<br>*(antwoord niet aangegeven)* |
| *(353/730)* 22/T149 | Raad 07-07-22 | Raadsvoorstel Voorjaarsnota en Eerste Bestuursrapportage 2022 | Ruimtelijke Ordening | M194 Een fysieke locatie voor participatie en informatie bij grote projecten | 07-10-22<br>*(antwoord niet aangegeven)* |
| *(370/730)* 22/T133 | Raad 16-06-22 | Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Gansstraat 143-147, Watervogelbuurt | Ruimtelijke Ordening | M143 Sturen op ruimtelijke projecten | 31-12-22<br>*(stand van zaken) De uitvoering van deze motie maakt onderdeel uit van het traject om het Utrechts Planproces te verbeteren. Samen met de raad wordt hier vorm aan gegeven en verder uitgewerkt in 2023.* |
| *(371/730)* 22/T132 | Raad 16-06-22 | Raadsvoorstel Warmteplan Zuilense Vecht; collegevoorstel Addendum samenwerkingsovereenkomst 3e fase gebiedsontwikkeling Zuilense Vecht | Ruimtelijke Ordening | M142 Zorg dat iedereen die wil aan kan sluiten op het WKO Zuilense Vecht | 16-09-22<br>Deze motie is afgehandeld met de 'Raadsbrief Motie Zuilen aansluiten duurzame energie' van 20 september 2022 |
| *(372/730)* 22/T131 | Raad 16-06-22 | Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Het Muntgebouw, Leidseweg 90, Lombok | Ruimtelijke Ordening | M141 Fietsparkeren Muntgebouw | 16-09-22<br>Deze motie is afgehandeld met de 'Raadsbrief Vaststellingsbesluit fietsparkeren en het Muntgebouw' van 2 november 2022 |
| *(27/730)* 22/T446 | Raad 22-12-22 | Debat Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW | Ruimtelijke projecten: Groot Merwede | M408 Ambitie 2x1 en 30 km/u Daalsetunnel invoeren voor 2030 | 31-03-23<br>*(antwoord niet aangegeven)* |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(28/730)* 22/T445 | Raad 22-12-22 | Debat Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW | Ruimtelijke projecten: Groot Merwede | M407 Brede participatie van gebruikers | 31-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(29/730)* 22/T444 | Raad 22-12-22 | Debat Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW | Ruimtelijke projecten: Groot Merwede | M405 Groen onderhouden in tijdelijke situatie | 31-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(30/730)* 22/T443 | Raad 22-12-22 | Debat Raadsbrief Uitwerking motie Daalsetunnel 30 km/u en project kop ASW | Ruimtelijke projecten: Groot Merwede | M404 Houd vaart met het Daalsepark | 30-06-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(286/730)* 22/T212 | ROGV 23-06-22 | Voorjaarsnota | Ruimtelijke projecten: Groot Merwede | Wethouder Eerenberg zegt toe uiterlijk in oktober 2022 de raad een raadsbrief te sturen waarin het proces van verdere ontwikkeling van woningbouw in Rijnenbrug wordt beschreven; | 31-10-22 Deze toezegging is afgehandeld met de 'Raadsbrief Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' van 21 oktober 2022 |
| *(390/730)* 22/T104 | Raad 24-02-22 | Raadsvoorstel vaststellen bestemmingsplan, Chw. Merwedekanaalzone deelgebied 5, Europalaan fase 1 | Ruimtelijke projecten: Groot Merwede | Wethouder Diepeveen zegt toe dat de Europalaan-noord zo doelmatig en sober mogelijk zal worden ingericht en dat hij daar in Q2 of Q3 in een uitvoerige raadsbrief op zal terugkomen. | 30-09-22 Deze toezegging is afgehandeld met de 'Raadsbrief Herinrichting Europalaan-Noord' van 8 juli 2022 |
| *(284/730)* 22/T214 | ROGV 23-06-22 | Voorjaarsnota | Ruimtelijke projecten: Lunetten-Koningsweg | Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat de raad in Q3 van 2022 per raadsbrief geïnformeerd wordt over uitvoering van de aangenomen ‘moties Lunetten’. | 30-09-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(285/730)* 22/T213 | ROGV 23-06-22 | Voorjaarsnota | Ruimtelijke projecten: Lunetten-Koningsweg | Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat de raad in Q4 van 2022 per raadsbrief verder geïnformeerd wordt over de gebiedsontwikkeling Lunetten/ Koningsweg | 23-12-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(26/730)* 22/T447 | Raad 22-12-22 | Raadsvoorstel Vaststelling bestemmingsplan Chw bestemmingsplan Ivoordreef, Overvecht | Ruimtelijke projecten: Overvecht | M411 Meer goedkope en betaalbare koopwoningen in Overvecht | 31-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(80/730)* 22/T397 | ROGV 20-10-22 | Raadsvoorstel programmabegroting 2023-2026 | Ruimtelijke projecten: Overvecht | Wethouder Van Hooijdonk zegt toe dat de raad in Q4 een raadsbrief ontvangt over de verdere ontwikkeling van de omgevingsvisie Overvecht | 30-12-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(182/730)* 22/T308 | ROGV 22-09-22 | 9 | Ruimtelijke projecten: Rijnenburg | om in de informerende brief Rijnenburg die einde dit jaar verwacht wordt op te nemen wat het standpunt is van partners zoals rijk en provincie. | 31-12-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(183/730)* 22/T307 | ROGV 22-09-22 | 9 | Ruimtelijke projecten: Rijnenburg | om in het startdocument een schets op te nemen van de dieren en planten die nu in het gebied aanwezig zijn, evenals de kansen voor nieuwe biodiversiteiten. | 30-01-23 *(antwoord niet aangegeven)* |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(184/730)* 22/T306 | ROGV 22-09-22 | 9 | Ruimtelijke projecten: Rijnenburg | dat in de volgende stappen die gezet zullen worden, de harmonie en groen van goede kwaliteit, principes als jaar-rond-nectar uitgangspunten kunnen vormen. De bouw van 25.000 woningen zal desondanks effecten hebben op de natuur. | 30-01-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(185/730)* 22/T305 | ROGV 22-09-22 | 9 | Ruimtelijke projecten: Rijnenburg | •dat er plekken komen voor auto's maar wel met een hele lage parkeernorm. Je zult er zeker kunnen komen en kunnen wonen als je een auto hebt. Denk echter aan een centrale parkeeroplossing, hubs en lage parkeernormen, omdat dit heel veel kwaliteit in het gebied oplevert. | 30-11-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(186/730)* 22/T304 | ROGV 22-09-22 | 9 | Ruimtelijke projecten: Rijnenburg | Om tijdens de bouw maximaal rekening te houden met het belang van dieren. De bouw van 25.000 woningen zal desondanks effecten hebben op dieren. | 30-01-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(187/730)* 22/T303 | ROGV 22-09-22 | 9 | Ruimtelijke projecten: Rijnenburg | dat het college voorstaat om de aantallen te behalen die in de RSU zijn afgesproken en niet de toekomstige woningen in Rijnenburg te salderen met de binnenstedelijke woningen. | 30-01-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(188/730)* 22/T302 | ROGV 22-09-22 | 9 | Ruimtelijke projecten: Rijnenburg | dat er integraal naar Rijnenburg gekeken zal worden. Hierbij worden alle factoren meegenomen om te voorkomen dat toekomstige gewenste ontwikkelingen niet per ongeluk onmogelijk gemaakt worden. Het blijft echter een belangenafweging. | 30-01-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(192/730)* 22/T298 | ROGV 30-06-22 | 7 | Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park | De raad ontvangt een raadsbrief over de fietspaden in oktober 2022 | 09-11-22 *(stand van zaken) Wegens zorgvuldigheid en de scope van het onderzoek ontvangt de raad eind Q4 2022 een brief.* |
| *(193/730)* 22/T297 | ROGV 30-06-22 | 7 | Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park | raad ontvangt eind 2022 een raadsbrief n.a.v. het gesprek met de universiteit over de vestiging van een volwaardige supermarkt. | 31-12-22 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(194/730)* 22/T296 | ROGV 30-06-22 | 7 | Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park | De raad ontvangt een raadsbrief over de voortgang van de ontwikkelingen van de sportvoorzieningen van USP in Q2 van 2023. | 28-07-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(296/730)* 22/T202 | Raad 15-09-22 | Raadsvoorstel omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040 | Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park | M249 Geen knip op de Weg tot de Wetenschap | 31-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(297/730)* 22/M248 | Raad 15-09-22 | Raadsvoorstel omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040 | Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park | M248 Goed onderzoek naar locatie Olympos | 31-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |

Lijst toezeggingen-moties-brieven ROG dd1 februari 2023(inclusief voortgangsinformatie)

| nummer | datum | agendapunt | portefeuille | onderwerp | streefdatum, antwoord, stavaza |
|---|---|---|---|---|---|
| *(298/730)* 22/M246 | Raad 15-09-22 | Raadsvoorstel omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040 | Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park | M246 Wind mee op USP | 31-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(299/730)* 22/T201 | Raad 15-09-22 | Raadsvoorstel omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040 | Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park | M245 Levendig en leefbaar USP | 30-06-23 *(antwoord niet aangegeven)* |
| *(300/730)* 22/T200 | Raad 15-09-22 | Raadsvoorstel omgevingsvisie Utrecht Science Park 2040 | Ruimtelijke projecten: Utrecht Science Park | M244 Groen USP | 31-03-23 *(antwoord niet aangegeven)* |

# Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 3101 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 9 februari 2023 |
| **Agendapunt** | 7 |
| **Titel** | Raadsvoorstel Aanvraag voorbereidingskrediet Mobiliteitshub XL Papendorp-Noord |
| **ID** | 3293 |
| **Behandelend ambtenaar** | Vaessens, Bert |
| **Telefoon** | 06 455 100 61 |
| **E-mail** | bert.vaessens@utrecht.nl |
| **Datum collegebesluit** | |
| **Geocodering** | Leidsche Rijn |
| **Thema** | Ruimtelijke ordening |
| **Portefeuillehouder** | Wethouder Eerenberg |
| **Beleidsveld** | Mobiliteit |
| **Referendabel** | |
| **Reden niet referendabel** | |
| **Raadsadviseur (lijst)** | Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed/06-20011476 |
| **Behandelvoorstel** | |
| **Resultaat commissiebehandeling** | |
| **Resultaat raadsbehandeling** | |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken | 9 februari 2023 |

**Voorgesteld besluit**

Gemeente Utrecht

**Voorstel aan de gemeenteraad**

# Mobiliteitshub XL Papendorp-Noord: aanvraag voorbereidingskrediet

| | |
|---|---|
| Beleidsveld | Ruimtelijke Ordening |
| Organisatieonderdeel | Ontwikkelorganisatie Ruimte |
| Opsteller | Bert Vaessens |
| Kenmerk | 10723955 |
| Vergaderdatum Raad | volgt |
| Geheim | Ja, een of meer bijlage(n) |

## Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. Een krediet van 1,65 miljoen euro vrij te geven voor de voorbereiding van de Mobiliteitshub XL in Papendorp Noord, op basis waarvan een ontwerpteam voor het voorlopige ontwerp wordt gecontracteerd middels een Europese aanbesteding.

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

## Geheimhouding

Het college heeft tijdelijke geheimhouding opgelegd op bijlage 'Financiële paragraaf Mobiliteitshub XL Papendorp-Noord' inclusief de daarbij behorende bijlagen 'Stichtingskosten', Business Case Mobiliteitshub XL', 'Gevoeligheidsanalyse parkeerbehoefte' en 'Financiële scenario's bij Business Case' op grond van artikel 55 lid 1, 86 lid 2 en 25 lid 2 van de Gemeentewet om redenen genoemd in artikel 5.1 lid 2 sub b van de Woo totdat het project Mobiliteitshub XL is opgeleverd of zoveel eerder als het college de raad hierover (gedeeltelijk) in openbaarheid kan informeren.
De raad wordt separaat gevraagd deze geheimhouding op grond van artikel 25 lid 3 Gemeentewet in de eerstvolgende raadsvergadering te bekrachtigen.

In de bijlagen zijn financiële uitgangspunten en gegevens over het project Mobiliteitshub XL vermeld. Deze informatie kunnen marktpartijen gebruiken bij toekomstige aanbestedingen van werkzaamheden voor voorbereiding en realisatie van deze voorziening. De gemeente heeft er financieel belang bij om deze gegevens niet openbaar te maken. Op die manier voorkomen we dat de concurrentie wordt beïnvloed en marktpartijen hun inschrijving toeschrijven naar het beschikbare budget

## Samenvatting
In Papendorp Noord wordt gewerkt aan de voorbereiding van de Mobiliteitshub XL (2.000 autoparkeerplekken, 1.700 fietsparkeerplekken, deelauto's, OV-aansluiting, fietsreparatie, pakketpunt en sportschool). Deze mobiliteitshub moet zorgen voor een soepele overstap tussen eigen vervoer, gedeeld vervoer en openbaar vervoer en is van groot belang diverse gebiedsontwikkelingen. Om voortgang in de voorbereiding van de Mobiliteitshub XL te houden, wordt nu een voorbereidingskrediet aangevraagd om een Voorlopig Ontwerp op te stellen.

## Context
*Aanleiding*
De gemeente Utrecht kiest ervoor om de grote hoeveelheid toe te voegen woningen, werkgelegenheid en voorzieningen in de periode tot 2040 te realiseren in de bestaande stad. Om de stad bereikbaar te houden met meer mensen in dezelfde ruimte én om de stad nog leefbaarder, groener en gezonder te maken, wordt ingezet op meer OV, fietsen en lopen en minder autoverkeer binnen de snelwegring. Daarvoor is het noodzakelijk dat er een netwerk van locaties voor knooppunten en "parkeren op afstand" wordt aangelegd om genoemde ambities te kunnen realiseren. Deze uitgangspunten zijn uitgewerkt in de RSU 2040, het Mobiliteitsplan 2040 en de Parkeervisie.
Eén van de plekken waar we een voorziening voor parkeren op afstand kunnen realiseren is Papendorp, zoals door de Raad vastgesteld in het SPVE Papendorp Noord. Hier wordt gewerkt aan de voorbereiding van de Mobiliteitshub XL. In de door uw Raad vastgestelde RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 wordt onder andere voorgesteld om de stad Utrecht bereikbaar te houden door in te zetten op "slim parkeren". Dat betekent het hanteren van lage parkeernormen bij gebiedsontwikkelingen, passend binnen een mobiliteitsstrategie die voor bewoners ook een alternatief biedt. Dat betreft bijvoorbeeld deelmobiliteit, maar in belangrijke mate ook parkeren op afstand. In eerste instantie voor bewoners en bezoekers van de nieuwe verstedelijkingslocaties in de stad, in volgorde van belang: Papendorp Noord, Beurskwartier, Merwede Kanaalzone, Groenewoud en in de toekomst Jaarbeurskwartier. Daarnaast biedt de Mobiliteitshub XL plek voor forenzen, overloop van de Jaarbeurs en bezoekers van de omliggende voorzieningen.

In Papendorp wil Utrecht een Mobiliteitshub XL realiseren, een plek waar verschillende vervoersmodaliteiten samenkomen. Naast 2.000 parkeerplaatsen voor de auto beschikt de Mobiliteitshub XL ook over circa 1.700 fietsparkeerplaatsen. Het fietsparkeren is nodig om met name bewoners van de grote ontwikkelgebieden in de stad, die hier op afstand hun auto parkeren, de gelegenheid te bieden met de fiets naar de Mobiliteitshub te komen. Om dat extra aantrekkelijk te maken worden nieuwe fietsverbindingen naar de Mobiliteitshub aangelegd.

De Mobiliteitshub XL ligt naast een belangrijke OV-halte. Nu nog van de vrij liggende busbaan, straks van de sneltram. Het belang van de OV-halte neemt toe zodra over het tracé van de vrije busbaan mogelijk een tram gaat rijden. En zeker als die tram verder door rijdt naar Leidsche Rijn of straks mogelijk in verbinding is met Rijnenburg. Regionaal busverkeer met als eindbestemming Utrecht CS halteert ook in Papendorp, zodra er een snelle tramverbinding is. Ook hiermee wordt de stad en vooral Utrecht Centraal, ontlast.

Bezoekers van de stad en bewoners die op afstand parkeren hebben dus straks de keus: verder met OV of met de (eigen) fiets. Bovendien wordt in de Mobiliteitshub XL deelmobiliteit aangeboden. Deelauto's voor omwonenden, deelfietsen voor forenzen. En een reparatiepunt, zodat het eigen vervoer bruikbaar blijft.
De Mobiliteitshub XL heeft een prettige uitstraling, ingepast in een woon- werkomgeving. Bij de Mobiliteitshub XL is een supermarkt gepland. Niet alleen voor buurtbewoners, maar ook als To Go te gebruiken door reizigers.

*Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp Noord*
In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) voor Papendorp-Noord is rekening gehouden met het realiseren van deze Mobiliteitshub XL. Vertaling van het SPvE in een bestemmingsplan is in voorbereiding. Dit nieuwe bestemmingsplan voor Papendorp is ook nodig om de ontwikkeling van de Mobiliteitshub XL mogelijk te maken.

De Mobiliteitshub XL wordt ontwikkeld aan de Mercatorlaan in Papendorp-Noord. Om een goede ruimtelijke inpassing van de hub te realiseren is een schetsontwerp van het totale plot gemaakt. In het schetsontwerp is rekening gehouden met de ruimtelijke inpassing van een mobiliteitsvoorziening die 24/7 bereikbaar is en daarnaast aantrekkelijk en sociaal veilig moet zijn. Op basis van berekeningen van de benodigde behoefte en gewenste aanvullende voorzieningen wordt bij de voorziening rekening gehouden met:

- Ca 2.000 autoparkeerplaatsen
- Ca 1.700 fietsparkeerplaatsen
- Ruimte voor deelmobiliteit
- Casco tbv sportschool
- Ruimte tbv pakketwand
- Casco tbv fietsreparatiepunt en/of mobiliteitswinkel

Het definitieve programma wordt vastgelegd in de definitieve kredietaanvraag.

*Andere onderdelen plot Mobiliteitshub XL*

Dit Raadsvoorstel betreft de aanvraag van een voorbereidingskrediet voor de Mobiliteitshub XL. In het Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp-Noord (SPvE) wordt de plot waarop deze voorziening wordt gerealiseerd als geheel aangeduid als “Mobiliteitshub XL”. De plot is echter groter dan alleen deze voorziening, er is ook ruimte voor een grote binnentuin, horeca, circa 320 woningen,een supermarkt en mogelijk andere aanvullende voorzieningen ten behoeve van de omgeving en om de deur tot deurreis te veraangenamen. Deze andere onderdelen van de plot “Mobiliteitshub XL” maken geen deel uit van dit Raadsvoorstel en zijn niet randvoorwaardelijk voor de realisatie van de Mobiliteitshub.

De Mobiliteitshub is bedoeld voor de volgende gebruikers:

- Primaire doelgroep: Toekomstige bewoners van Zuidwest Utrecht met behoefte aan parkeren op afstand en hun bezoekers en bewoners en werknemers van Papendorp-Noord en Groenewoud.
- Tijdelijke doelgroep: Werknemers van de Jaarbeurs, P+R-gebruikers, werknemers van Papendorp en Strijkviertel.

Op een naastgelegen terrein is er ruimte gereserveerd om nog eens 1.000 parkeerplaatsen te realiseren, bij gebleken behoefte, voor een tweede fase van de Mobiliteitshub XL. Omdat het toekomstige gebruik vooral uit de praktijk moet blijken, wordt hiermee voorkomen dat er nu te veel plaatsen worden gerealiseerd of in te toekomst te weinig plaatsen (mogelijk) zijn.

*Urgentie*

Om deze Mobiliteitshub tijdig beschikbaar te kunnen hebben voor de ontwikkeling van Merwedekanaalzone deelgebied 5 en het Beurskwartier is het noodzakelijk om spoedig de Europese aanbesteding voor het voorlopig ontwerp te starten. De planning van de Mobiliteitshub XL voorziet in een start van de bouw in 2024 en is daarmee afgestemd op de verwachte oplevering van de eerste woningen in de Merwedekanaalzone en het Beurskwartier.

Om in Q2 2023 een aanbesteding voor het voorlopig ontwerp in gang te kunnen zetten moet deze spoedig worden voorbereid. Hiervoor is besluitvorming door uw Raad over het benodigde voorbereidingskrediet noodzakelijk. Idealiter was een kredietaanvraag ingediend voor de ontwerp- en realisatiefase. De noodzaak tot voortgang op het ontwerp en de zorgvuldigheid in de bestuurlijke besluitvorming hebben geleid tot knippen. Bijkomend voordeel is dat gewijzigde marktomstandigheden tot het indiening in het najaar van 2023 kunnen worden meegenomen in de definitieve kredietaanvraag. Om besluitvorming en uitwerking van het Voorlopig Ontwerp deels parallel te laten verlopen, zal deze kredietaanvraag gebaseerd zijn op een uitgewerkt Schets Ontwerp (SO-plus) en gezamenlijk met het definitieve programma de afsluiting vormen van de definitiefase.

De businesscase verwacht in de eerste jaren een exploitatietekort waarvoor een dekkingsvoorstel in voorbereiding is. Nadien volgt de kredietaanvraag voor de verdere uitwerking en realisatie in het najaar van 2023.

*Juridische context*

Op grond van artikel 189 Gemeentewet heeft de Raad de bevoegdheid om financiële middelen aan

het college beschikbaar te stellen (budgetrecht). De raad is derhalve bevoegd om het voorbereidingskrediet vrij te geven.

In het aanbestedingstraject wordt naast het contracteren van een ontwerpteam voor het maken van het Voorlopig Ontwerp ook een optie opgenomen voor de advisering van de gemeente Utrecht gedurende de bouw(voorbereiding). Deze optie wordt echter pas gegund op het moment dat de gehele kredietaanvraag is goedgekeurd. De kosten voor deze optie maken geen onderdeel uit van dit voorbereidingskrediet.

*Regeling Risicovolle projecten*
Het project is in het kader van de regeling risicovolle projecten geijkt op de fase waarin het zich nu bevindt (de definitie/ontwerpfase). Hieruit volgt dat het project nu niet onder de regeling valt, omdat de (financiële) risico's op dit moment beperkt zijn. In de volgende fase zullen de uitvoeringsrisico's naar verwachting toenemen. Het project zal voorafgaand aan deze fase opnieuw worden geijkt.

*Beoogd effect*
Door het gevraagde voorbereidingskrediet vrij te geven, is het mogelijk om de aanbesteding voor het ontwerpteam van de Mobiliteitshub XL te starten, zodat het voorlopig ontwerp van de Mobiliteitshub XL begin 2024 opgeleverd kan worden.

*Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad*
- RSU 2040, vastgesteld op 15 juli 2021
- Mobiliteitsplan 2040, vastgesteld op 15 juli 2021
- SPvE Papendorp-Noord, vastgesteld op 3 februari 2022
- Parkeervisie met de module parkeren op afstand, vastgesteld op 16 juni 2022
- Stedenbouwkundig Plan Groenewoud, vastgesteld op 1 december 2022

## Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

| **Beslispunt** | |
|---|---|
| | |
| 1 | Een krediet van 1,65 miljoen euro vrij te geven voor de voorbereiding van de Mobiliteitshub XL in Papendorp Noord, op basis waarvan een ontwerpteam voor het voorlopige ontwerp wordt gecontracteerd middels een Europese aanbesteding. |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 1.1 | Met de realisatie van de Mobiliteitshub XL wordt uitvoering gegeven aan het mobiliteitsbeleid uit het Mobiliteitsplan 2040 |
| | *Parkeren op afstand*<br>In de RSU 2040, het Mobiliteitsplan en de Parkeervisie wordt uitgegaan van de realisatie van een Mobiliteitshub in Papendorp, vooral bedoeld voor parkeren op afstand van de toekomstige bewoners en bezoekers van (onder andere) het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone.<br>Met de realisatie van de Mobiliteitshub XL wordt uitvoering gegeven aan het door uw raad vastgestelde visie. Bovendien is deze ontwikkeling essentieel om juridisch-planologisch hard te kunnen maken dat de voorziene ontwikkelingen in Beurskwartier, het Jaarbeursgebied en Merwede kunnen worden gerealiseerd. De Mobiliteitshub XL, met als primaire doelgroep de bewoners van bovengenoemde binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen, draagt in belangrijke mate bij aan de onderbouwing van het mobiliteitsbeleid bij de ontwikkeling van deze gebieden.<br><br>*Wijkhub*<br>Voor de geplande woningbouw in de naast de Mobiliteitshub gelegen gebieden Papendorp en Groenewoud gaat de Mobiliteitshub fungeren als wijkhub. In de Mobiliteitshub wordt rekening gehouden met parkeerplaatsen voor de bewoners en bezoekers van deze gebieden, zodat ook deze autoluw kunnen worden ontwikkeld. |

| | |
|---|---|
| | *P+R*<br>De Mobiliteitshub XL is – wellicht nog meer dan de andere ringhubs – geschikt om een brede waaier aan doelgroepen te bedienen. Door de mogelijkheden om doelgroepen te mengen, verbetert de exploitatie aanzienlijk. Een veel hogere mate van dubbelgebruik is immers mogelijk. De verwachting is dat er in de eerste jaren, als de gebieden Beurskwartier en Merwede nog in ontwikkeling zijn, geparkeerd gaat worden door werknemers van de Jaarbeurs, P+R gebruikers en werknemers van Papendorp en Strijkviertel. Ook is het later denkbaar dat de beschikbare ruimte in de Mobiliteitshub gebruikt blijft worden door forenzen en andere bezoekers van de stad, wanneer door bewoners van de grote ontwikkelgebieden minder gebruik wordt gemaakt van parkeren op afstand. |
| | |
| 1.2 | <u>De locatie van de Mobiliteitshub XL is goed bereikbaar per fiets, lopend en met het OV.</u> |
| | De gekozen locatie, opgenomen in het Stedenbouwkundig Programma van Eisen (SPvE) Papendorp-Noord, is zeer geschikt voor de realisatie van de Mobiliteitshub XL. De bereikbaarheid gaat in de toekomst mogelijk nog verder verbeteren. In de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan wordt de wenselijkheid aangegeven om in combinatie met de aanleg van de Merwedelijn ook de vrij liggende HOV-zuidradiaal te vertrammen tot aan de Mobiliteitshub in Papendorp.<br>Ook moet een openbaar vervoerstangent Leidsche Rijn Centrum -via Papendorp- gaan verbinden met Westraven, Lunetten/Koningsweg en het Utrecht Science Park. Daarmee ontstaat er een reëel toekomstperspectief voor Papendorp als een stedelijk knooppunt in het Wiel met Spaken.<br>In het vigerende bestemmingsplan “Kop van Leeuwesteyn Zuid” (2011) is reeds de mogelijkheid van realisatie van een P+R-voorziening binnen het plangebied opgenomen. In het SPvE Papendorp-Noord is een voorstel gedaan om de fietsverbinding tussen het zuidelijk deel van de wijken Leidsche Rijn en Utrecht west te verbeteren door het aanbrengen van een fietsverbinding aan de zuidkant van de De Meernbrug. |
| | |
| 1.3 | <u>De Mobiliteitshub XL volgt uit het SPvE Papendorp-Noord.</u> |
| | De Mobiliteitshub XL is opgenomen in Stedenbouwkundig Programma van Eisen Papendorp-Noord. Dit SPvE vormt het uitgangspunt voor het opgestelde Schetsontwerp en is daarmee ook het uitgangspunt voor de aanbesteding voor het ontwerp en realisatie, aangevuld met functionele eisen die zijn opgenomen in een daartoe opgesteld Functioneel Programma van Eisen. |
| | |
| 1.4 | <u>De Mobiliteitshub XL wordt gemeentelijk eigendom, waardoor de gemeente kan sturen op doelgroepen en tariefstelling</u> |
| | Uitgangspunt is dat de Mobiliteitshub gemeentelijk eigendom wordt, waardoor gemeente kan blijven sturen op gebruik door de specifieke doelgroepen en de daarbij behorende tariefstelling. Om parkeren op afstand voor bewoners aantrekkelijk te maken wordt er voor de bewoners van de nieuwbouw een relatief laag tarief gekozen (nog nader te bepalen).<br>Gelet op deze tarieven, kunnen de stichtingskosten van de Mobiliteitshub niet worden terugverdiend uit de exploitatie van de voorziening en worden ze gedekt uit andere bronnen. Bij de beoogde tarieven wordt gezocht naar een evenwicht tussen de mogelijkheden om voldoende dekking voor de exploitatie te genereren en het bieden van een aantrekkelijk alternatief dat de voorziening voor de beoogde doelgroepen moet vormen. Tevens heeft de business case als uitgangspunt dat betaald parkeren in alle wijken in zuidwest uiterlijk in 2026 wordt ingevoerd. Een ander uitgangspunt is dat er geen vergunningen voor straatparkeren voor de bewoners van de betreffende gebieden worden aangeboden.<br>Het slagen van de Mobiliteitshub als aantrekkelijke voorziening voor parkeren op afstand vormt een essentieel onderdeel van de mobiliteitsstrategie rond de binnenstedelijke gebiedsontwikkelingen. |
| | |
| 1.5 | <u>De omvang van de Mobiliteitshub XL is afgestemd op de vraag.</u> |

| | |
|---|---|
| | Er is een overzicht opgesteld van de hoeveelheid parkeerplaatsen die voor de verschillende doelgroepen nodig zijn en er is op basis van de gemeentelijke aanwezigheidspercentages een inschatting gemaakt van de mogelijkheden voor dubbelgebruik. Een analyse van de doelgroepen en een verdeling van het gebruik over de dagdelen aan de hand van de gemeentelijke normen laat zien dat een voorziening van 2.000 plaatsen grofweg geschikt is voor 3.000 gebruikers.<br>Tevens is er rekening mee gehouden dat de groep bewoners en bezoekers van de nieuwbouw groeit al naar gelang de realisatie van de ontwikkelgebieden vordert. De eerste 10 tot 15 jaar is er meer ruimte voor de meer traditionele P+R doelgroepen, bijvoorbeeld het tijdens de weekenden opvangen van de piek van jaarbeursbezoekers bij incidentele grote beurzen.<br>Rijkswaterstaat heeft in een reactie laten weten dat zij, vanwege de drukte op de Rijkswegen, geen voorstander zijn van een Mobiliteitshub indien die zich grotendeels richt op P+R doelgroepen, omdat dit zou kunnen leiden tot piekbelastingen op de (aansluitingen op de) snelwegen A2 en A12. Rijkswaterstaat heeft eerder aangegeven geen bezwaar te hebben tegen het aan de rand van de stad realiseren van voorzieningen om parkeren ten behoeve van bewoners op te vangen. Het tijdelijk opvangen van traditionele P+R-doelgroepen is bespreekbaar, zolang dit geen ongewenste effecten op de (aansluiting op de) snelwegen heeft. Momenteel functioneert het tijdelijke P+R terrein in Papendorp zonder problemen.<br>De Mobiliteitshub XL wordt gebouwd in twee fasen. Fase 1: een hub met ca 2.000 autoparkeerplaatsen en alle benodigde hub voorzieningen (fietsenstalling, ruimte voor deelmobiliteit, etc).<br>Fase 2: Een uitbreiding met nog eens ca 1.000 parkeerplaatsen.<br><br>Het definitieve programma wordt vastgelegd in de definitieve kredietaanvraag. Een analyse van de bezetting laat zien dat er rond 2030 een moment kan ontstaan dat besloten moet worden om de Fase 2 al dan niet te realiseren.<br>Het voorlopig ontwerp wordt nu gemaakt voor fase 1. |
| | |
| 1.6 | <u>Door nu een Voorlopig Ontwerp op te laten stellen is er regie op het ontwerp en blijft de voortgang in de voorbereiding van de Mobiliteitshub XL gewaarborgd.</u> |
| | Er is een Schets Ontwerp opgesteld. Dit SO dient twee doelen:<br>1. Een controle of het Functioneel Programma van Eisen Mobiliteitshub XL leidt tot een goed functionerende, ruimtelijk inpasbare en iconische Mobiliteitshub.<br>2. Als basis voor de financiële raming van de investeringskosten.<br>Het SO bewijst dat de Mobiliteitshub XL een goed functionerende Mobiliteitshub met bijbehorende voorzieningen kan worden op de plot die hiervoor beschikbaar is. Ook geeft dit SO de basis voor de financiële raming van de investeringskosten. In de (geheime) bijlage “businesscase en financiële paragraaf” wordt hier verder op ingegaan.<br>Om dit Schets Ontwerp verder uit te werken naar een Voorlopig Ontwerp, wordt voorgesteld om nu op basis van een voorbereidingskrediet een Europese aanbesteding op te starten om een ontwerpteam te contracteren. Dit ontwerpteam levert het Voorlopig Ontwerp op, wat de basis is voor de aanbesteding van de bouw. Door te kiezen voor het eerst uitwerken van een voorlopig ontwerp wordt nu voortgang gemaakt in de voorbereiding, grip behouden op het ontwerp en kunnen marktontwikkelingen gedurende het ontwerptraject meegewogen worden in de aanbesteding van de realisatie. Na de ontwerpfase ontstaat een nieuw besluitmoment om de realisatie op een op dat moment meest gunstige wijze in de markt zetten. |
| | |
| 1.7 | <u>Om Parkeren op Afstand voor bewoners goed te laten functioneren moet de voorziening tijdig beschikbaar zijn.</u> |
| | Om deze voorziening de grootste kans van slagen te geven, is het essentieel dat deze beschikbaar is voordat de eerste bewoners van de binnenstedelijke verdichtingslocaties er zijn. Daarmee wordt direct een kwalitatief alternatief aangeboden voor het stallen van de auto dichter bij. |
| | |
| Kanttekeningen/Risico’s | |

| | |
|---|---|
| 1.1 | Een deel van het beoogd gebruik van de Mobiliteitshub XL is voor ‘parkeren op afstand’. Dit is nieuw beleid en dit gaat gepaard met onzekerheid over de daadwerkelijke gebruikersvraag. |
| | De Mobiliteitshub XL is bedoeld voor de invulling van deels nieuw beleid, namelijk Parkeren op Afstand. Hierbij geldt dat de afstand tussen Mobiliteitshub en woning voor de beoogde gebruikers uit de gebieden Papendorp Noord en Groenewoud beperkt is (loopafstand). Hierbij fungeert de Mobiliteitshub XL als wijkhub, met een lager risicoprofiel. Voor de beoogde gebruikers vanuit de Merwede Kanaalzone en Beurskwartier is de Mobiliteitshub XL verder gelegen (fietsafstand) en is er geen ervaring met het autobezit en de bereidheid van de beoogde gebruikers om daadwerkelijk de parkeren op afstand propositie te gebruiken. De gevoeligheidsanalyse laat zien dat ook als de verder weg gelegen gebieden nauwelijks gebruik maken van de Mobiliteitshub XL, er nog een gebruik van bijna 1.700 auto’s in 2036 gelijktijdig te verwachten is. Indien het gebruik zich volgens de basis berekening ontwikkelt, is rond 2030 op momenten al een volledig gevulde Mobiliteitshub te verwachten en zal moeten worden overwogen of fase 2 gerealiseerd gaat worden.<br>Omdat de gebiedsontwikkelingen die gebruik gaan maken van de Mobiliteitshub gefaseerd worden gebouwd en opgeleverd, zal de Mobiliteitshub de eerste jaren nog niet gevuld zijn met de primaire doelgroep.<br>In deze aanloopperiode kan de Mobiliteitshub worden gevuld met traditionele P+R doelgroepen. Er wordt rekening gehouden met een aandeel P+R-gebruik dat gelijk is aan de na realisatie van de Mobiliteitshub op te heffen tijdelijke P+R Papendorp. Daar is in de exploitatieberekening rekening mee gehouden.<br>Mocht het parkeren op afstand voor bewoners ook na deze aanloopperiode tegenvallen, dan kan eventueel besloten worden de Mobiliteitshub blijvender in te zetten voor andere doelgroepen. De volgende uitwerkingslijnen worden in gang gezet om POA te laten werken:<br>1. Beleid en uitvoeringsregels<br>2. Ontwikkeling POA-voorzieningen fysiek<br>3. Fiets binnen POA<br>4. Openbaar vervoer binnen POA<br>5. Deelmobiliteit en MaaS binnen POA<br>6. POA voor andere doelgroepen<br>Daarnaast wordt er onderzoek gedaan naar de realisatie van een regiohub ten westen van de A2.<br>Om voorbereid te zijn op eventueel lager gebruik in de verre toekomst worden de mogelijkheden voor alternatieve aanwending, anders dan parkeren, als ontwerpopgave uitgewerkt in de opdracht van het ontwerpteam. |
| | |
| 1.2 | Het goede functioneren van de Mobiliteitshub hangt af van de werking van het totale verkeerssysteem, |
| | *Onderliggende wegennet*<br>Voor een goed functionerende Mobiliteitshub XL is het noodzakelijk dat het onderliggende wegennet hierop is berekend. Daarvoor is een verkeersberekening opgesteld, waarin aannames zijn gedaan voor het verkeer van en naar de Mobiliteitshub, de piekbelastingen, en aannames voor wat betreft het langzaam verkeer en de behoefte aan OV. Omdat dit de eerste voorziening van deze omvang is in Europa voor parkeren of afstand, betreft dit aannames op basis van expert judgment en cijfers van vergelijkbare (P+R) voorzieningen. Het verkeersmodel is daarna getoetst met een “stresstest” waarbij de cijfers met bepaalde percentages zijn opgehoogd.<br>Op basis van het verkeersmodel en de uitgevoerde stresstest is het onderliggende wegennet ontworpen, zodanig dat het verkeer vrijwel altijd doorstroomt, met aandacht voor alle vervoersmodaliteiten. De aanleg en aanpassing van het onderliggende wegennet is voorzien binnen de planvorming van Leidsche Rijn en wordt bekostigd uit de grondexploitatie Leidsche Rijn en is daarmee geen onderdeel van deze kredietaanvraag. |

| | |
|---|---|
| | *Wegennet van en naar de Mobiliteitshub XL*<br>De ontsluiting van de Mobiliteitshub XL is geen onderdeel van dit project, maar wel randvoorwaardelijk voor de ingebruikname. Het gaat om:<br>• Verlengen van de Mercatorlaan om een deel van de Taatsendijk te kunnen verwijderen, zodat ruimte ontstaat om de Mobiliteitshub XL te kunnen realiseren. Dit project is gedekt vanuit de GREX Leidsche Rijn en wordt uitgevoerd voorafgaand aan de realisatie van de Mobiliteitshub XL.<br>• Realisatie extra ontsluiting Mobiliteitshub vanaf het Marinus van Tyrusviaduct inclusief onderdoorgang. Dit project is gedekt vanuit de GREX Leidsche Rijn.<br><br>Daarnaast zijn aanvullende maatregelen noodzakelijk om de Mobiliteitshub vanuit de stad te kunnen bereiken ten behoeve van de gebruikers van Parkeren Op Afstand. Dit betreft met name de realisatie van de fietsverbinding tussen Papendorp en het 24 Oktoberplein. Bij voorkeur wordt de benodigde fietsbrug uitgevoerd als een aangehangen brug aan De Meernbrug over het Amsterdam-Rijnkanaal. Voor de route naar het 24 Oktoberplein wordt momenteel een variantenstudie uitgevoerd. Voor een belangrijk deel zijn de kosten gedekt vanuit de GREX Leidsche Rijn en een rijksbijdrage vanuit BZK. |
| | |
| 1.3 | De investeringskosten zijn nog niet volledig gedekt; nu starten met de voorbereiding, houdt het risico in dat er ontwerpkosten worden gemaakt zonder dat er goedkeuring komt op de uiteindelijke realisatie. |
| | In de financiële paragraaf wordt de investeringskostenraming en dekkingsbronnen toegelicht. Hierin staat toegelicht dat de stichtingskosten voor het belangrijkste deel gedekt zijn. Voor het nog resterende tekort wordt taakstellend verkend welke aanvullende dekkingsmogelijkheden er op korte termijn nog zijn, dit in combinatie met het optimaliseren van de ramingen (reserveringen) onder de stichtingskosten.<br>Met dit voorbereidingskrediet werken we het Schets Ontwerp verder uit naar een Voorlopig Ontwerp, Voor de volgende fase komen we terug naar uw raad voor het vrijgeven van het resterende deel van het krediet. Mocht de Raad geen krediet voor de bouw van de Mobiliteitshub vrijgeven dan zal het voorbereidingskrediet ten laste worden gebracht van de grondexploitatie Leidsche Rijn. |
| | |
| 1.4 | In de eerste jaren van de exploitatie is er sprake van een aanloopverlies |
| | De eerste jaren is er sprake van een aanloopverlies. De business case over de gehele periode van de exploitatiefase is positief. Er zijn wel aanloopverliezen in de eerste jaren. Voor dekking hiervan wordt in eerste instantie een oplossing gezocht in de parkeerexploitatie. Zo nodig worden als achtervang ook andere mogelijkheden van voorfinanciering verkend. Dit zal verder worden uitgewerkt en bij de voorjaarsnota onderdeel Meerjaren Perspectief/ Meerjarenprogramma Bereikbaarheid worden voorgelegd. |
| | |
| 1.5 | Het aanbestedingsresultaat voor het ontwerpteam kan tegenvallen |
| | In de financiële paragraaf wordt de businesscase voor de Mobiliteitshub toegelicht. Hierbij zijn posten opgenomen voor de totale kosten voor ontwerp en voorbereidingsfase. Het gevraagde voorbereidingskrediet past hier ruim in. Het krediet is opgebouwd uit de verwachte werkzaamheden gedurende de verwachte looptijd van de opdracht. Gezien (onder andere) de stijgende loonkosten, is het mogelijk dat het aanbestedingsresultaat tegenvalt. Mocht dat het geval zijn, dan zullen wij op dat moment een nieuw besluit over hoe te handelen voorleggen aan uw Raad. |
| | |

## Financiën

Het voorbereidingskrediet wordt te zijner tijd ten laste gebracht van de stichtingskosten van de Mobiliteitshub. De stichtingskosten en de dekking voor de bouw van de Mobiliteitshub XL worden in de financiële bijlage toegelicht. De dekking van de stichtingskosten bestaat uit rijkssubsidie, in de grondexploitaties Beurskwartier, Merwede deelgebieden 4 en 5, Leidsche Rijn en MPB opgenomen bijdragen aan parkeren / mobiliteitshub. Met deze dekking zijn de stichtingskosten voor het belangrijkste deel gedekt. Voor het nog resterende tekort wordt taakstellend verkend welke

aanvullende dekkingsmogelijkheden er op korte termijn nog zijn, dit in combinatie met het optimaliseren van de ramingen onder de stichtingskosten.
Mocht de Raad geen krediet voor de bouw van de Mobiliteitshub vrijgeven dan zal het voorbereidingskrediet ten laste worden gebracht van de grondexploitatie Leidsche Rijn.

## Vervolg
Na besluitvorming in uw raad over deze kredietaanvraag zal een Europese aanbesteding voor ontwerp van de Mobiliteitshub worden voorbereid. De verwachting is dat er in de zomer van 2023 een Opdrachtnemer is gekozen, waarna de verdere uitwerking van het ontwerp van de Mobiliteitshub XL kan worden gestart. Het streven is om de Mobiliteitshub XL Q3 2024 de bouw te starten en eind 2026 op te leveren.

## Participatie
Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel.
Er heeft wel participatie plaatsgevonden over het SPvE Papendorp-Noord, waar deze Mobiliteitshub XL onderdeel van uitmaakt. Ook heeft er participatie plaatsgevonden over het Mobiliteitsplan 2040. Het beleid uit het Mobiliteitsplan 2040 vormt de grondslag voor het parkeren op afstand. Met de Mobiliteitshub XL wordt uitvoering gegeven aan dit beleid.

## Communicatie
Er is geen aanvullende communicatie voorzien.

## Bijlagen
Bijlagen besluitvorming
-

Bijlagen informatief
- GEHEIM - Financiële paragraaf Mobiliteitshub XL Papendorp-Noord
- GEHEIM - Stichtingskosten
- GEHEIM - Business Case Mobiliteitshub XL
- GEHEIM - Gevoeligheidsanalyse parkeerbehoefte
- GEHEIM - Financiële scenario’s bij Business Case

# Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 1787 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 9 februari 2023 |
| **Agendapunt** | 8.1 |
| **Titel** | Raadsvoorstel Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 |
| **ID** | 1841 |
| **Behandelend ambtenaar** | Trix Aarts |
| **Telefoon** | 0651406645 |
| **E-mail** | t.aarts@utrecht.nl |
| **Datum collegebesluit** | 13 april 2021 |
| **Geocodering** | |
| **Thema** | Ruimtelijke ordening |
| **Portefeuillehouder** | Wethouder Verschuure |
| **Beleidsveld** | Ruimtelijke Ontwikkeling |
| **Referendabel** | |
| **Reden niet referendabel** | |
| **Raadsadviseur (lijst)** | Frank de Kok/Ruimtelijke Ontwikkeling, Vastgoed, Erfgoed/06-20011476 |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Raadsinformatiebijeenkomst | 1 juni 2021 |
| Gemeenteraad | 15 juli 2021 |
| **Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken** | **9 februari 2023** |

**Voorgesteld besluit**

Gemeente Utrecht

**Voorstel aan de gemeenteraad**

# Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)

| | |
|---|---|
| Beleidsveld | Ruimtelijke ontwikkeling |
| Organisatieonderdeel | Ontwikkelorganisatie Ruimte |
| Opsteller | Trix Aarts |
| Kenmerk | 8272740/20210413/b |
| Vergaderdatum Raad | volgt |
| Geheim | Nee |

## Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De visie ‘Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040’ (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de zes stadsprofielen:
    a. De groene stad
    b. De verbonden stad
    c. De compacte stad
    d. De inclusieve stad
    e. De toekomstbestendige stad
    f. De vertraagde stad

2. Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):
    a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
    b. Overvecht
    c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
    d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

3. De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.

4. De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:
    a. Geen dak blijft onbenut
    b. Groen tenzij
    c. Circulair tenzij
    d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
    e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
    f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
    g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.
    h. Versterken boven gelijk houden
    i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
    j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk
    k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
    l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

5. De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.

6. De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 op te voeren waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht:
   - het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren);
   - opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht;
   - meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad;
   - mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).

   Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer.

7. En met in acht name van het bovenstaande de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040.

8. De nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

## Samenvatting

Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad (RSU 2040) is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsvelden; het geeft voor de stad Utrecht de richting voor de verdere verstedelijking. Ten opzichte van de RSU 2030 is er langs drie lijnen gewerkt: verbreden (onderwerpen en geografisch), verdiepen (onderwerpen) en verlengen (tijdshorizon). De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In de RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030. Tevens zijn de ontwikkel- en investeringsstrategie een integraal onderdeel van de RSU 2040. In de RSU 2040 kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst.

## Context

*Aanleiding*

Utrecht is één van de meest aantrekkelijke steden van Nederland en volgens de EU ook één van de meest concurrerende regio's van Europa. Die aantrekkingskracht heeft tot gevolg dat steeds meer mensen in Utrecht willen wonen, werken of verblijven. Het bestuur wil die ontwikkeling in goede banen leiden waarbij "Gezond stedelijk leven voor iedereen" centraal staat. Wat gezond stedelijk leven voor iedereen betekent voor het ruimtelijk toekomstperspectief van de stad wordt uitgewerkt in de RSU 2040. De RSU 2040 geeft een verstedelijkingsperspectief om groei op te vangen en daarbij Gezond stedelijk leven voor iedereen te borgen. Het verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema's als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De verstedelijking mag niet ten koste gaan van de waarden van de stad (de rijke historie en erfgoed, de compactheid te midden van diverse landschappen, knooppunt in nationaal netwerk, hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau, een grote stad met een menselijke maat). Wij zien de verstedelijking als een kans om de kwaliteit van de stad te versterken.

In de RSU 2040 zijn kaders en condities voor nieuwe ruimtelijke plannen en ruimtelijk beleid aangegeven, die richting geven aan de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad.

De RSU 2040 is geen nieuwe koers, maar bouwt voort op de RSU 2030, die in 2016 is vastgesteld en die de basis vormt voor het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) . De ruimtelijke strategie is verlengd, verdiept en verbreed. De RSU 2040 legt de tijdshorizon tien jaar verder en kiest voor een meer integrale benadering van de vele opgaven voor de stad. RSU2040 legt ook een verbinding met regionale ontwikkelingen en maakt de samenhang inzichtelijk. De RSU is de inbreng van de gemeente in de regionale en bovenregionale discussies over de ruimtelijke ontwikkelingsmodellen voor de toekomst.

De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan liggen in elkanders verlengde, waarbij de RSU2040 een koersdocument is en het Mobiliteitsplan een uitwerking is voor mobiliteit richting 2040. De hoofdlijnen van de RSU2040 zijn gelijk aan de hoofdlijnen van Utrecht Nabij, het ontwikkelperspectief voor de Metropool Regio Utrecht. Uit dit perspectief vloeien drie verdiepende gebiedsonderzoeken voort (USP/Koningsweg, Lunetten, A12 zone, Leidsche Rijn/Zuilen/Overvecht). Deze studies worden momenteel uitgevoerd samen met regio, Provincie Utrecht en Rijk. De stad zal hierbij een belangrijke rol spelen. De RSU 2040 biedt daarnaast de koers van de stad voor het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) waarbij we samenwerken in U10 verband.

De concept RSU2040 heeft ter inzage gelegen vanaf 27 januari tot en met 10 maart 2021. In totaal hebben we 145 reacties ontvangen. Daarnaast hebben we veel input gekregen van inwoners, maatschappelijke organisaties, ondernemers en belangengroepen tijdens een van de webinars en een van de stakeholdersbijeenkomsten. In de Reactienota Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 staan de uitkomsten.

*Juridische context*
De RSU 2040 is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. De RSU 2040 geeft de koers aan voor de uitwerking van de omgevingsvisies van gebieden in de stad en van de uitwerkingen van de thema's.

*Beoogd effect*
De vastgestelde RSU2040 biedt het verstedelijkingsperspectief van de stad en geeft aan hoe Utrecht de groei binnen de kaders van Gezond stedelijk leven voor iedereen wil opvangen.

*Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad*
- Raadsbesluit Vaststelling Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040: Op 18 juni 2020 heeft de raad de nota "Op weg naar een ruimtelijke strategie Utrecht 2040" vastgesteld. Deze uitgangspunten geven invulling aan de ambitie "Gezond stedelijk leven voor iedereen" voor de verdere verstedelijking van de stad. Deze uitgangspunten zijn de basis voor de RSU2040.
- Raadsbrief vrijgave voor inspraak van de RSU 2040 op januari 2020
- De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht.

## Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

| **Beslispunt** | |
|---|---|
| | |
| 1 | De visie van 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040' (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de vijf stadsprofielen:<br>a. De groene stad<br>b. De verbonden stad<br>c. De compacte stad<br>d. De inclusieve stad<br>e. De toekomstbestendige stad<br>f. De vertraagde stad |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 1.1 | De visie sluit aan bij de kwaliteiten van de stad |
| | De kracht van Utrecht nu is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving, de 10 minutenstad. |
| | |
| 1.2 | De visie sluit aan bij de ambitie Gezond stedelijk leven voor iedereen. |
| | Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent 'gezond stedelijk leven voor iedereen' in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Binnen de mobiliteitstransitie zetten we, naast ov, in op actieve vormen van mobiliteit, lopen en fietsen. Gezonde verstedelijking betekent ook dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt. |
| | |
| 1.3 | De visie sluit aan bij de uitgangspunten van de RSU2040 die op 18 juni 2020 door de gemeenteraad zijn vastgesteld |
| | In juni 2020 zijn de uitgangspunten voor de RSU2040 vastgesteld, die invulling geven aan de ambitie 'gezond stedelijk leven voor iedereen' voor de verdere verstedelijking van de stad. Tezamen zorgen deze uitgangspunten voor de integraliteit van de ruimtelijke ontwikkeling. |
| | |
| 1.4 | De visie ligt in lijn met een groot deel van de inspraakreacties |

| | |
|---|---|
| | Veel insprekers vinden groen, een inclusieve stad en de nabijheid van de dagelijkse voorzieningen belangrijk. Naar aanleiding van een aantal reacties hebben we het stadsprofiel Vertraagde stad toegevoegd aan de profielen. Dit profiel betreft een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad vanen voor inwoners. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 2 | Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):<br>a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen<br>b. Overvecht<br>c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd,Galgenwaard en Lunetten Koningsweg<br>d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6 |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 2.1 | <u>De vier nieuwe centra geven uiting aan de verstedelijkingsvolgorde die is vastgesteld bij de nota van uitgangspunten (18 juni 2020).</u> |
| | Het uitgangspunt over de prioritering van de verstedelijking luidt:<br>1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten.<br>2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is.<br>3 Buiten de stad.<br>Door meerdere centra te maken vermindert de druk op de binnenstad. |
| | |
| 2.2 | <u>De nieuwe centra zijn nodig om de groei op te vangen waarbij sprake blijft van de 10 minutenstad</u> |
| | Utrecht wil tot 2040 ca 60.0000 woningen toevoegen. In het MPR staan plannen voor het toevoegen van 40.000 woningen (de harde planvoorraad). De overige 20.000 woningen komen in de verschillende centra waarbij rekening is gehouden met het karakter en de mogelijkheden in een gebied. Naast woningen worden werkplekken, groen en (dagelijkse) voorzieningen toegevoegd. Het Wiel met spaken verbindt de vijf centra Utrecht |
| | |
| 2.3. | <u>De locaties van de nieuwe centra betreffen gebieden waar openbaar vervoer samenkomt en/of waar ruimte is voor transformatie.</u> |
| | Er is gekozen voor deze knooppunten omdat de locaties zich ontwikkelen rondom bestaande stations en/of in gebieden waar al veel ontwikkeling plaatsvindt en/of in gebieden in de stad waar ruimte is op programma toe te voegen. De knooppunten worden verder uitgewerkt in een aantal verdiepende gebiedsonderzoeken. Daarbij wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 3 | De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling. |
| | |
| Argumenten | |
| | |

| | |
|---|---|
| 3.1 | <u>De RSU2040 borgt een integrale benadering van de verstedelijking door de Utrechtse barcode</u> |
| | De groei van de stad zetten wij met name in om de bestaande stad te versterken. Dat gaat verder dan het bouwen van woningen. Door te kiezen voor nabijheid kijkt de gemeente bij de toekomstige verstedelijking integraal naar woninglocaties, dagelijkse bestemmingen (zoals voorzieningen, groen, bedrijven, kantoren en winkels) en de routes ertussen. Werk, mobiliteit, groen, maatschappelijke voorzieningen, vraag naar energie groeien mee. De Utrechtse barcode, ontwikkeld voor de RSU 2040, is het instrument om de ruimtevraag van die verschillende thema's inzichtelijk te maken. Dat vergroot het inzicht in de stand van zaken van de ambities op de verschillende thema's en zorgt ervoor dat deze in evenwicht met elkaar blijven bij de groei.<br>Het ruimtegebruik van de verschillende thema's zou een te groot beslag op de ruimte leggen van de stad. Daarom hanteren wij een intelligente barcode die rekening houdt met onder andere functiemenging en meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast is het een optie om voor sommige thema's buiten het plangebied ruimte te zoeken in overleg andere (lokale) overheden.<br>De RSU 2040 bevat ook een mechanisme dat ervoor zorgt dat bij de gebiedsplannen de barcode ook daadwerkelijk wordt gehanteerd, zodat de zogenaamde "harde belangen" de "zachte belangen" niet ondersneeuwen. Gebiedsontwikkelingen moeten dus ook plannen bevatten voor energie, groen en voorzieningen. Deze moeten expliciet, in beslispunten, worden voorgelegd aan het college. Na vaststelling van de RSU2040 wordt het mechanisme verder uitgewerkt. |
| | |
| 3.2 | <u>De barcode laat zien wat op stedelijk niveau de gemeentelijke ambities is.</u> |
| | De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie is. Daardoor kan gestuurd op verevening of compensatie indien in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is. |
| | |
| Kanttekeningen/Risico's | |
| | |
| 3.1 | <u>De huidige plannen in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) houden soms nog te weinig rekening met de Utrechtse barcode</u> |
| | Het hanteren van het nieuwe instrument de Utrechtse barcode vraagt om een bredere aanpak in de gebiedsontwikkeling. Naast wonen, verkeer, openbare ruimte zijn factoren als nabijheid van groen, maatschappelijke voorzieningen, duurzame energie etc van belang. Hiervoor is een inhaalslag nodig waarbij de doorwerking op verschillende schaalniveaus (project, wijk, stad) aandacht vraagt. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 4 | De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:<br>a. Geen dak blijft onbenut<br>b. Groen tenzij<br>c. Circulair tenzij<br>d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad<br>e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer<br>f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer<br>g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.<br>h. Versterken boven gelijk houden<br>i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit<br>j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk<br>k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij<br>l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling |
| | |
| Argumenten | |

| | |
|---|---|
| 4.1 | De principes dragen bij aan Gezond Stedelijke leven voor Iedereen, |
| | Het eerste uitgangspunt van de RSU luidt: Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad. De principes dragen alle direct of indirect bij aan dit uitgangspunt en daarmee aan de tien-minutenstad. |
| | |
| | |
| 4.2 | De gebundelde principes geven helder richting aan alle ruimtelijke plannen |
| | De principes worden al gehanteerd de binnen de afzonderlijke beleidsterreinen. De principes samen dragen bij aan de integrale aanpak van gebiedsontwikkeling en maken dat transparant, ook voor onze partners. Ze maken ook afwegingen op plot-gebiedsniveau mogelijk in relatie tot de stedelijke opgave. Daardoor is het ook goed te monitoren waar we staan. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 5 | De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040. |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 5.1 | De fasering tot 2030 sluit aan bij de ruimtelijke plannen in het Meerjaren Perspectief Ruimte. |
| | De RS2030 heeft in het MPR voor een groot deel vorm gekregen. We hebben nu duidelijker zicht op de mobiliteitscondities die met de geprogrammeerde woningbouw verbonden zijn. Bovendien is er een scherper beeld van de benodigde maatschappelijke voorzieningen en alle items van de barcode (van werk, groen tot en met energie), die onder andere met de woningproductie in de pas moeten lopen om gezond stedelijk leven voor iedereen inhoud te geven. De startfase van de planperiode RSU 2040 staat daarmee vooral in het teken van het realiseren van de doorloop uit de RSU 2030 op een meer geïntegreerde, complete aanpak van gebiedsopgaven en de aanvullingen vanuit de barcode en daarmee verbonden thematische condities. |
| | |
| 5.2 | De fasering maakt inzichtelijk hoe nieuwe knopen ontwikkeld kunnen worden en hoe bestaande knopen doorontwikkeld kunnen worden. |
| | Aan de hand van de barcode ontstaat een scherper beeld of met de bouwontwikkelingen voldoende ander stedelijk programma wordt ontwikkeld en wat eventueel moet worden toegevoegd. In de fasering is hiervoor een indicatie opgenomen. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 6 | De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 te laten landen waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht:<br>• het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren);<br>• opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht;<br>• meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad;<br>• mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).<br>Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar |

| | |
|---|---|
| | vervoer. |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 6.1 | Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid van de RSU is de investeringsstrategie herijkt. |
| | De raming voor het indicatieve investeringsvolume loopt op tot ca 7,1 miljard euro. De strategie wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Dit maakt onderdeel uit van het gemeentebrede integrale afwegings- en besluitvormingsproces. De inzet van gemeentelijke dekkingsbronnen volgt uit vastgestelde of nog vast te stellen of uit te werken kaders. Op korte termijn, te verwerken in de Voorjaarsnota 2022, wordt gewerkt aan een bredere inzetbaarheid van het groeikader en vindt uitwerking plaats van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad. Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen ook subsidies uit fondsen van het Rijk of andere overheden (provincie, Europa) nodig, en bijdragen van baathebbers. Het verwerven van grote fondsen verloopt via aparte trajecten, waarin de RSU voeding geeft aan de aan te bieden proposities. Onderzoek naar het optimaliseren van kostenverhaal via een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen is gestart. Tenslotte zetten we ons in om het beprijzen autogebruik in te voeren. |
| | |
| Kanttekeningen/risico's | |
| | |
| 6.1 | Het behalen van de ambities van de RSU is mede afhankelijk van investeringen van andere partijen |
| | Voor de benodigde investeringen is de gemeente mede afhankelijk van andere partijen en van het ontwikkelen van nieuwe instrumenten. Dit maakt het behalen van de benodigde investeringsomvang onzeker. Dat is een van de redenen dat een investeringsstrategie onderdeel is van de RSU 2040. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 7 | En met in acht name van het bovenstaande Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040. |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 7.1 | De RSU2040 beschrijft de koers voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling van de stad voor de komende 20 jaren |
| | De RSU2040 legt de nadruk op de *integrale* aanpak van de ruimtelijke ontwikkeling. Naast wonen, werken en verplaatsen krijgen (maatschappelijke) voorzieningen en groen nadrukkelijk een plek. De barcode is daarbij het instrument dat inzicht geeft in het ruimtebeslag van de verschillende thema's. |
| | |
| 7.2 | De RSU2040 gaat uit van kracht van de stad en voegt kwaliteit toe voor de huidige inwoners |
| | De RSU2040 koestert vijf belangrijke ruimtelijke kwaliteiten: Rijke historie en erfgoed; Compacte stad te midden van diverse landschappen;<br>• Knooppunt in nationaal netwerk;<br>• Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau;<br>• Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen.<br>Daarnaast wordt kwaliteit aan de stad toegevoegd waar ook de huidige bewoners van kunnen profiteren (denk aan groen, voorzieningen, etc). Het principe wat daarbij gehanteerd wordt is Versterken boven gelijk houden. |
| | |
| 7.3 | De RSU2040 bevat een uitvoeringsstrategie en een investeringsstrategie die richting |

| | |
|---|---|
| | geven aan de inzet in de hele periode |
| | Als de RSU wordt vastgesteld, dan is een implementatiestrategie nodig die richting geeft aan de inzet van de gemeente. De uitvoeringsstrategie en investeringsstrategie zijn dan belangrijke pijlers. |
| | |
| 7.4 | Met de RSU2040 is de inzet van Utrecht in verschillende regionale en landelijke plannen duidelijk |
| | Utrecht werkt mee aan het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de regio. In UNED werken rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. De RSU2040 geeft duidelijk aan wat hierbij de inzet is van de stad. |
| | |
| Kanttekeningen/risico's | |
| | |
| 7.1 | Een aantal insprekers heeft zorgen over de impact van de groei van de stad op de leefbaarheid in de stad. |
| | Een aantal inspraakreacties betreft de impact van de groei op de leefbaarheid, waarbij aantasting groen, verkeer en drukte vaker worden genoemd. De RSU 2040 gaat uit van verdichten en vergroenen in balans. De barcode is het instrument dat naast woningen en werkplekken ook ruimte bestemt voor groen en voorzieningen. Het mobiliteitsbeleid geeft prioriteit aan langzaam verkeer (lopen en fietsen). Op deze wijze wordt recht gedaan aan de leefbaarheidsinvalshoeken. Daar komt bij dat door concentratie van de groei rond de knopen ook de bestaande kwaliteiten in grote delen van de stad in stand blijven en worden gekoesterd. Voor de hoogbouw wordt apart een hoogbouwvisie gemaakt waarbij bij op bepaalde locaties (knooppunten) hoogbouw is toegestaan. De principes uit de hoogbouwvisie zijn in de RSU 2040 opgenomen. |
| | |
| 7.1 | Een aantal insprekers mist de impact van de Corona pandemie in de RSU2040 |
| | Voor de RSU zijn cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie gebruikt. De structurele effecten van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen we de RSU 2040 aan. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 8 | 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 8.1 | Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel |
| | De 'Omgevingsvisie Utrecht' bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) wordt vervangen door de 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' en maakt deel uit van de koers van de omgevingsvisie. |

## Financiën

In de RSU2040 worden omvangrijke ambities geschetst voor het toekomstbeeld van de stad. Het is belangrijk dat deze ambities haalbaar en betaalbaar worden, zodat ze daadwerkelijk te realiseren zijn. De raming voor het indicatieve investeringsvolume loopt op tot ca 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie opgenomen. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de

Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Het prioriteringsvraagstuk dat bij de kanttekeningen wordt geschetst is ook een belangrijk onderdeel van de strategie om te komen tot het uitvoeren van investeringen, en dus een belangrijk element bij deze jaarlijkse afweging. De investeringsstrategie vraagt in dat proces om een nieuw integraal afwegings- en investeringskader waar spelregels en bekostiging beter verbonden zijn.

In de investeringsstrategie wordt er indicatief rekening mee gehouden dat de gemeente tot 2040 ca 2,4 miljard euro kan bijdragen. Gelden komen uit het groeikader, Meerjaren Perspectief Ruimte en ook van zogenaamde baathebbers. Het blijft een uitdaging om de benodigde middelen te verwerven.
Tot ca. 1,5 miljard euro kan op basis van het geschetste groeipad redelijkerwijs verwacht worden dat dit zekere dekkingsbronnen betreft waar extrapolatie voor zou kunnen worden toegepast, en waar de gemeente grotendeels zelf de omvang kan bepalen. Om meer zekerheid te krijgen over toekomstige dekkingsbronnen bij RSU 2040, is het voorstel om:

- Voor middellange termijn op hoofdlijnen een overzicht samen te stellen van mogelijke investeringen conform de mijlpalen zoals deze geschetst worden in hoofdstuk Uitvoeringsstrategie en mogelijke dekkingsbronnen. In zo'n langjarige planning kunnen suggesties worden gedaan voor optimale toepassing van de afzonderlijke dekkingsbronnen. Daarnaast helpt een langjarige doorkijk om optimaal te adviseren over de programmering van de verschillende jaarsneden. Zo werken we aan ervaring met het perspectief van verschillende dekkingsbronnen, zonder dat alle financiële spelregels hiervoor moeten worden verkend en/of aangepast, of dat dit tot voorgenomen besluiten moet leiden.
- Dit jaar, in een planning passend bij de raadsbehandeling van de RSU, advies uit te brengen over het mogelijk instellen van een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen, waarmee maximaal aantoonbaar wordt ingezet op kostenverhaal.

Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig ter waarde van ca. 4,7 miljard euro. Het behalen van de ambities van de RSU is dus mede afhankelijk van investeringen van andere partijen en van het ontwikkelen van nieuwe instrumenten. Dit maakt het behalen van de benodigde investeringsomvang onzeker. Om deze omvangrijke (rijks)fondsen te kunnen verwerven is binnen de RSU een heldere, gedragen redeneerlijn nodig, die enerzijds recht doet aan de reeds bestaande fondsen en daarbij lopende aanvragen, en anderzijds het belang van ontkokering onderschrijft.

## Vervolg

Als de RSU2040 wordt vastgesteld, wordt deze verder uitgewerkt in een implementatiestrategie waarbij de uitvoeringsstrategie en de investeringsstrategie belangrijke pijlers zijn.

## Participatie

We hebben op verschillende manieren de inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen, etc input gevraagd op de RSU 2040. Zo hebben we een peiling gehouden onder de leden van het burgerpanel. We hebben tijdens twee webinars (voor stakeholders en voor inwoners en andere belangstellenden) de RSU toegelicht en reacties opgehaald. Daarnaast was er voor ondernemers, sportverenigingen en de DNU een bijeenkomst over de RSU.
De RSU 2040 heeft daarnaast ter inzage gelegen van 27 januari tot en met 10 maart. We hebben 147 inspraakreacties ontvangen. Het resultaat hiervan staat in de reactienota die is bijgevoegd.

## Communicatie

Als de RSU2040 is vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen.

## Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Ruimtelijke Strategie Utrecht

Bijlagen informatief

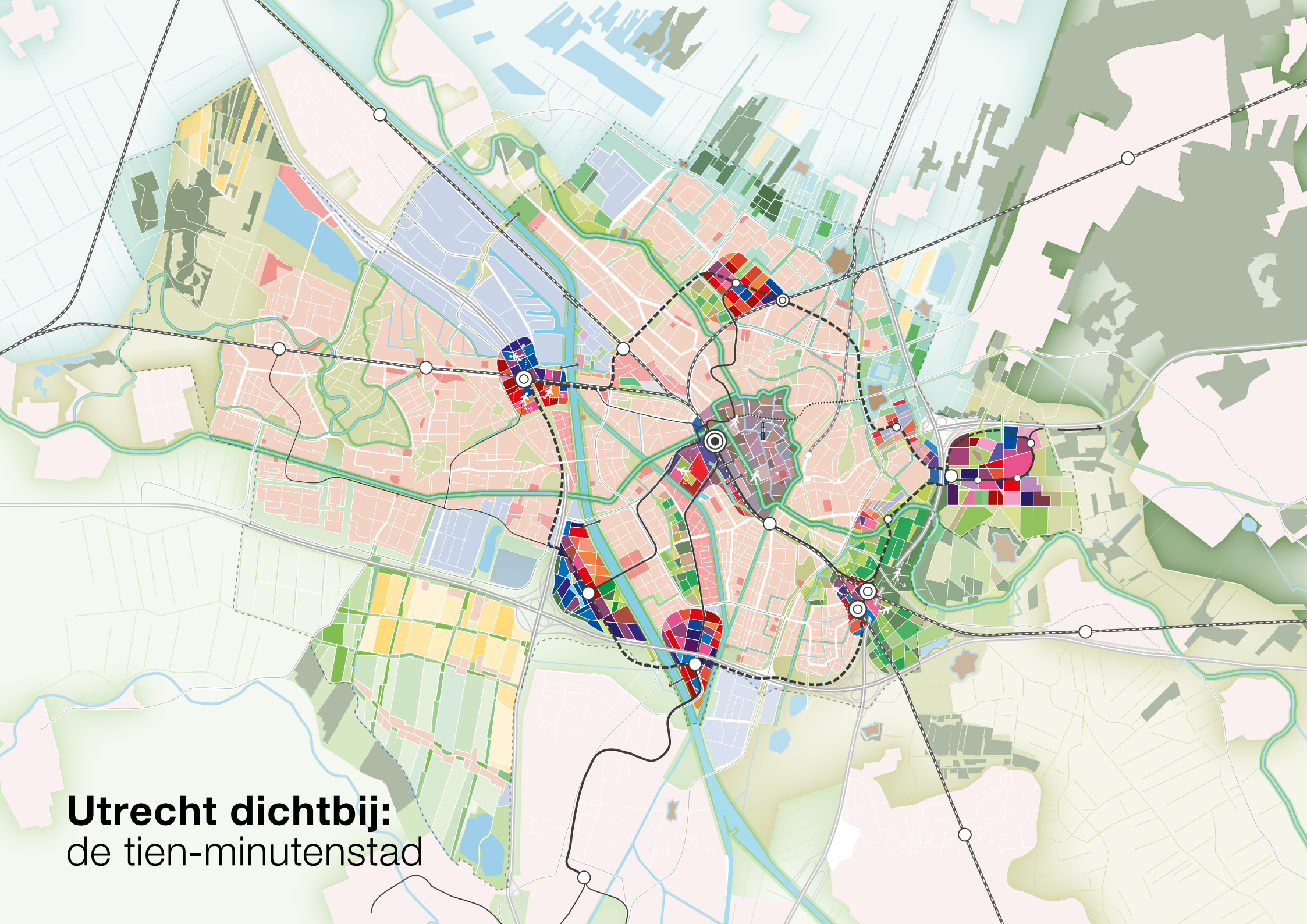
- De reactienota inclusief het tweekolommenstuk en het overzicht van de wijzigingen
- Afschriften van brieven aan Provincie Utrecht, Stichtse Vecht, IJsselstein, Nieuwegein, Zeist, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Waternet, STUW, Eneco en de DNU

# **Utrecht dichtbij:**
# de tien-minutenstad




Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040


**Utrecht dichtbij:**
de tien-minutenstad



# Inhoud


6 Voorwoord

9 Samenvatting

Inleiding
16 De ruimtelijke opgave voor Utrecht

1
25 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad, de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040**

28 1.1 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad**
32 1.2 **Zes stadsprofielen**

2
44 **Uitgangspunten voor de groei van de stad**

48 **Intermezzo**
Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

3
54 **De kwaliteiten van Utrecht**

4
61 **De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie**

61 4.1 **Samenleving**
61 4.1.1 Prominente rol voor steden bij duurzaamheidsvraagstukken
62 4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad
63 4.1.3 Gezondheid
63 4.2 **Gebruik**
63 4.2.1 Wonen
64 4.2.2 Voorzieningen
64 4.2.3 Werken en werkgelegenheid
65 4.2.4 Mobiliteit
66 4.2.5 Sporten en bewegen
66 4.2.6 Verduurzamen energie
67 4.2.7 Digitalisering
67 4.3 **Natuurlijk kapitaal**
67 4.3.1 Klimaatverandering
68 4.3.2 Biodiversiteit

## 5

70 **De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar**

71 5.1 **Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040**
71 5.1.1 De Utrechtse barcode
74 5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels
78 5.2 **De grote opgaven voor Utrecht**
78 5.2.1 Groen en klimaatbestendig
87 5.2.2 Woningbouw en woonomgeving
101 5.2.3 Werk en werklocaties
106 5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen
112 5.2.5 Mobiliteit
119 5.2.6 Energie
123 5.2.7 Duurzame leefomgeving
124 5.2.8 Hoogbouw
127 5.2.9 Veiligheid
127 5.2.10 Ondergrond
129 5.2.11 Digitalisering van de stad
130 5.2.12 Circulariteit
130 5.2.13 Resumé – de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040
131 5.3 **De intelligente barcode**

## 6

137 **Gebieden**

140 6.1 **Centrum**
144 6.2 **Noord-Noordwest**
148 6.3 **Overvecht**
152 6.4 **Oost**
157 6.5 **A12 zone**
162 6.6 **Rijnenburg**
163 6.7 **Leidsche Rijn en Vleuten- De Meern**
166 6.8 **Totaaloverzicht**

## 7

171 **Uitvoeringsstrategie**

171 7.1 **Inleiding**
173 7.2 **Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?**
190 7.3 **Samen werken aan de stad**
190 7.3.1 Samenwerken en netwerken
191 7.3.2 Toepassen van de omgevingswet
192 7.3.3 Situationeel grondbeleid
193 7.4 **Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard**

## 8

195 **Investeringsstrategie**

195 8.1 **Inleiding**
196 8.2 **Investeringsprincipes**
197 8.3 **Investeringsopgave**
199 8.4 **Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium**
199 8.4.1 Groeikader
200 8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR)
200 8.4.3 Rioolheffing
200 8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
201 8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen:
202 8.5 **Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden**
202 8.5.1 Lopende fondsaanvragen
203 8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen
203 8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
204 8.5.4 Europese en andere subsidies: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat
204 8.5.5 Verhuurdersheffing

205 Nawoord
208 **Bijlage 1** Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed
213 **Bijlage 2** Afkortingen
214 Eindnoten

# Voorwoord
## Klaas Verschuure



Op 4 september 2018 werd Sebastiaan geboren. Niet zo maar een Utrechts jochie. Hij is de 350 duizendste inwoner van onze stad. Als hij in 2040 een jongeman van 22 is, telt Utrecht al 450.000 inwoners. De stad groeit hard en niet alleen omdat er baby's worden geboren.

Utrecht heeft een enorme aantrekkingskracht: bedrijven komen zich hier graag vestigen, dagjesmensen, bezoekers en toeristen uit binnen- en buitenland vinden de Domstad een gezellige stad om te verblijven. En mensen willen hier heel graag wonen.

Mijn eigen geschiedenis symboliseert misschien wel die trek naar de stad. Ik kwam als jochie naar Utrecht toen mijn vader bij de NS ging werken en zich hier met zijn gezin vestigde. Ik weet niet beter dan dat Utrecht mijn stad is, een stad die altijd in beweging is.

Als ik tegenwoordig van mijn huis in Hoograven naar de binnenstad fiets, flitsen beelden uit het verleden voorbij. Vlakbij het Smaragdplein, op de plek van mijn voormalige P.F. van Overbeeke Middenschool, staan nu mooie huizen. Ik kom langs Rotsoord, een terrein waar je vroeger alleen stiekem kon komen via een gat in het hek. Tegenwoordig is het een gebied met een open karakter, een creatieve hotspot waar mensen wonen, werken en uitgaan. Het station Vaartsche Rijn ligt er nu bij alsof het nooit anders is geweest, maar hier lag ooit de Jeremiebrug, waar ik vroeger menig visje uit het water hengelde. Vissen doe ik al lang niet meer, en die brug heeft een mooie nieuwe plek gevonden in het Maximapark. Over veranderingen en groei gesproken: Leidsche Rijn is in de afgelopen 20 jaar uitgegroeid tot het formaat van een stad als Leeuwarden en we bouwen hier nog steeds door.

Zo kan ik nog wel even doorgaan: het Louis Hartlooper Complex herinner ik mij nog als het oude politiebureau, Tivoli op de Oudegracht zal ik altijd blijven associëren met vette concerten van onder meer De Dijk, maar het nieuwe TivoliVredenburg is een fantastische opvolger. In het bijzonder noem ik het stadhuis: ik werkte er ooit in de kelders, in discotheek Fellini. Daarna zette ik op diezelfde plek, maar dan bovengronds, mijn eerste stappen in de politiek. Straten en buurten waar je vroeger niet durfde te komen, zijn nu prachtig opgeknapt. En last but not least… Utrecht heeft aangetoond: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Dan heb ik het natuurlijk over het water van de stadsbuitengracht, dat asfalt werd en later weer water waarmee de 'kortste snelweg van Nederland' een voetnoot in de geschiedenis werd. Wat gelukkig niet is veranderd, is de Domtoren die alle ontwikkelingen blijft overzien.

De groei en veranderingen van onze stad zijn van alle tijden, al eeuwenlang. Met onze huidige kennis, technieken en ervaringen willen wij die groei in goede banen leiden. Zo kiezen we in Utrecht voor een gezonde groei van de stad, met een gezond stedelijk leven voor iedereen. Dat doen we samen met de regio, de provincie Utrecht, het Rijk, onze bewoners, bedrijven en andere partners in de stad. Dat geldt voor verschillende vlakken. Als het gaat om werken en onze economie, kiezen we voor een gezond vestigingsklimaat, voor werkgelegenheid, voor startende en creatieve ondernemers. Als het gaat om wonen en ruimtelijke ontwikkeling, dan kiezen we voor binnenstedelijke ontwikkeling zoals in de Merwedekanaalzone, rond het stationsgebied, het Wisselspoorkwartier en de Cartesiusdriehoek. En niet te vergeten Leidsche Rijn, waar we nog steeds volop bouwen. De komende jaren komen daar nog woningen bij voor 20.000 bewoners.

Deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) vormt in eerste instantie een belangrijk document waarmee we het gesprek aangaan met de stad om te bouwen aan onze gezamenlijke toekomst. Daarnaast is de Ruimtelijke Strategie Utrecht één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht en daarmee onderdeel van een belangrijk instrument in het kader van de Omgevingswet die op 1 januari 2022 in werking treedt.

De RSU 2040 is geen glazen bol, maar een document waarin we lijnen naar de horizon tekenen. We gaan hier uitvoerig in op de manier waarop wij de groei van onze stad in goede banen willen leiden, hoe we kwaliteit aan de stad kunnen toevoegen en hoe wij gebruik kunnen maken van ‘het stedelijke weefsel’ dat er nu al is. We staan ook stil bij de vraag hoe we de leefbaarheid van de groeiende stad willen waarborgen, hoe we voldoende ruimte bieden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad, hoe we zorgen dat (maatschappelijke) voorzieningen op peil blijven voor onder andere sport, recreatie, gezondheidszorg, onderwijs en cultuur.

Als Sebastiaan in 2040 zijn 22e verjaardag viert, hoop ik dat hij nog steeds in Utrecht woont en net zulke mooie Utrecht-herinneringen kan maken, als al die Utrechters die dat vóór hem deden.

Wij leggen voor hem en zijn generatiegenoten een bescheiden maar stevige basis neer, in Utrecht waar ruimte is voor iedereen.

Klaas Verschuure,
*wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling*

## Let op; de RSU 2040 is een strategische visie, geen concreet ontwerp

De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor de stad als geheel en voor deelgebieden. De RSU 2040 is daarmee nog geen plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen met streefwaarden en een inzet die kwantitatief indicatief is uitgewerkt. In de komende jaren worden deze hoofdlijnen en indicatieve programma's gedetailleerd uitgewerkt in plannen en ontwerpen, op onderdelen op basis van nader onderzoek.

Dat betekent dat de RSU de beoogde richting voor de ontwikkeling van de stad beschrijft en soms in cijfers de orde van grootte aangeeft; de genoemde kaders en cijfers moeten dus altijd gelezen worden vanuit de gedachte dat bij de uitwerking sprake kan zijn van marges naar boven of naar beneden. Hier kunnen geen rechten of verplichtingen aan worden ontleend.

Op dezelfde manier bieden de kaarten in deze RSU 2040 een indicatief beeld van de beoogde ontwikkeling. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is. Ze geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.

Voor het goed verstaan van de strategische visie in deze RSU 2040 is het van belang om de kaarten, legenda's en teksten telkens in samenhang te lezen. Bij de uitwerking van de deelgebieden worden afwijkingen van de kwantificering van de RSU 2040 gewogen op de stedelijke doorwerking, in het bijzonder door een toets aan de integrale barcode (zie hoofdstuk 5). De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.

# Samenvatting

Utrecht is relatief gezien de snelst groeiende stad van Nederland. De stad groeit in de komende twintig jaar van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. Bovendien veranderen steden onder invloed van diverse internationale en nationale trends en ontwikkelingen. De samenleving verandert, de manier waarop mensen aankijken tegen wonen, werken en ontspannen verandert en ook de manier waarop mensen om willen gaan met de natuur verandert. Het heeft allemaal effect op de ruimtelijke inrichting en de ontwikkeling van steden.

**Belangrijke (inter)nationale trends en ontwikkelingen staan beschreven in hoofdstuk 4**

Utrecht is in haar rijke historie altijd gegroeid en veranderd. De gemeente ziet dit dan ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Waar in dit document gesproken wordt over verstedelijking, wordt dus nadrukkelijk niet alleen woningbouw bedoeld, maar ook de bijkomende groei van stedelijke functies, zoals groen, werklocaties en verkeer.

**Status en doorwerking van de RSU**

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet, die op 1 januari 2022 in werking treedt (en die op grond van het overgangsrecht nu al geldt als Omgevingsvisie). Dat betekent dat de ambities uit de RSU 2040 doorwerken in de regels die vanaf 1 januari 2022 in het Omgevingsplan Utrecht zullen worden vastgelegd (zie ook paragraaf 7.3.2). Kortom: de RSU 2040 helpt om de groei in goede banen te leiden, om kwaliteit aan de stad toe te voegen en om sturing te geven aan het tempo, de locaties en de condities voor de groei.

Om op een gezonde manier te kunnen groeien, heeft de gemeenteraad in juni 2020 een elftal uitgangspunten geformuleerd die centraal staan bij de verdere ontwikkeling van de stad. In deze uitgangspunten is een belangrijk vertrekpunt dat Utrecht een stad van iedereen moet blijven. Een inclusieve en betaalbare stad, waarin alle inwoners mee kunnen doen en waarin de openbare ruimte, de woningen, de stedelijke functies en de voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn en uitnodigen tot verbinding tussen inwoners. Een ander belangrijk vertrekpunt is dat de stad groener moet worden. Het groen, het landschap en het water in en rondom de stad zijn belangrijk voor mensen, voor klimaatadaptatie en voor de biodiversiteit.
Utrechters zijn trots op hun historie en cultureel erfgoed. De gemeente wil dat beschermen en meer herkenbaar en zichtbaar maken. Ook de veelkleurigheid van Utrecht koestert de gemeente; wijken en bewoners mogen (blijven) verschillen en hun eigen identiteit hebben. Zolang maar sprake blijft van gelijke kansen voor iedereen en segregatie en sociale en ruimtelijke barrières worden voorkomen.

**In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten van de gemeenteraad terug te vinden**

Naast de uitgangspunten voor een gezonde ontwikkeling van de stad, kijkt de gemeente ook naar de huidige specifieke kwaliteiten van Utrecht. Bij de verdere verstedelijking wil de gemeente deze kwaliteiten natuurlijk behouden en waar mogelijk versterken. Het cultureel erfgoed is al genoemd. Het gaat daarnaast ook om de compactheid van de stad met een rijke schakering aan landschappen rondom de stad. Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; veel bedrijven en instellingen vestigen zich in het centrum van het land of organiseren er bijeenkomsten. De centrale ligging maakt Utrecht ook populair voor bezoekers, forenzen en studenten.
De regio Utrecht is snel en zeer goed bereikbaar en vormt daardoor het economische middelpunt van een veel groter stedelijk netwerk. De regio scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking. Tenslotte is de menselijke maat van Utrecht een specifieke kwaliteit. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad - ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert - prettig aanvoelt. Inwoners waarderen de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden.

**De specifieke kwaliteiten van het huidige Utrecht staan beschreven in hoofdstuk 3**

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiest Utrecht voor een stad waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht dichtbij, de tien-minuten stad!
Overal in Utrecht wil de gemeente dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en groen dichtbij bij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken.
Om dat te bereiken kiest de gemeente er voor twee hoofdstructuren voorop te stellen, namelijk de

**De visie ‘Utrecht dichtbij’ is uitgewerkt in hoofdstuk 1**

groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking. De groenstructuur en de mobiliteitsstructuur zijn leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad en voor de bestaande stad. Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt; er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd. Ook maakt de gemeente de keuze om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd (hoogstedelijk, hoge dichtheden). Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

Zo krijgt Utrecht verschillende verschijningsvormen. Hoogstedelijke centra met hoge dichtheden woningen en werklocaties, naast bestaande wijken die ook groeien maar minder ingrijpend. En waarbij de veelkleurigheid en diversiteit behouden blijft, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan verschillende stadsprofielen; de kenmerken van deze profielen zullen in 2040 overal in Utrecht herkenbaar zijn:

- *De groene stad*; een stad die innig verbonden is met het rijke landschap eromheen. En die groen kleurt op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. Het vergroenen van de stad op alle schaalniveaus betekent onder andere dat in honderden straten in de bestaande stad opgeteld 200 hectare groen wordt toegevoegd. Ook dichtbij huis wordt gezond stedelijk leven voor iedereen dus versterkt. Daarnaast wordt 250 hectare groen toegevoegd in de vorm van parken, routes en scheggen en nog 250 hectare landschap om de stad.
- *De verbonden stad*; een stad waarin sprake is van goede sociale, mentale en fysieke verbindingen. Waarin de openbare ruimte niet alleen wordt benut om te verplaatsen, maar ook uitnodigt tot verblijven. En waarin het mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer uitstekend is en geen nieuwe barrières opwerpt.
  Een belangrijke voorwaarde voor de nieuwe stedelijke knooppunten is dat ze uitstekend bereikbaar zijn. Daarom wil Utrecht een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk, dat deze knooppunten aan elkaar verbindt. Dat wordt het wiel met spaken genoemd: een OV-ring waarmee iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel kan reizen. En waarmee reizen via Utrecht Centraal niet meer altijd nodig is.
- *De compacte stad*; een stad met meerdere kernen, die compact blijft door de ruimte multifunctioneel te benutten en door te zorgen dat wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid

**De stadsprofielen zijn uitgewerkt aan het eind van hoofdstuk 1**

liggen. Een stad, die de groei opvangt rondom meerdere centra, aan elkaar verbonden via de OV-ring.
Utrecht ontwikkelt zich door binnenstedelijk te verdichten. Daarmee behoudt Utrecht zo veel mogelijk het landschap rondom de stad en kunnen de bestaande voorzieningen in de stad efficiënter worden benut. De gemeenteraad heeft hierbij een specifieke volgorde vastgesteld voor het bouwen van nieuwe woningen: eerst rondom binnenstedelijke knooppunten, daarna (en deels gelijktijdig) bij knooppunten aan de rand van de stad en in de bestaande stad (waarbij openbare ruimte en groen ontzien worden) en tenslotte buiten de huidige stad.

- *De inclusieve en betaalbare stad*; een stad waarin economische waarde, groei en efficiëntie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Waar woningen, onderwijs, banen en voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn. Waarin zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding.
- *De toekomstbestendige stad*; een stad waarin de ruimtelijke structuur robuust is en daarmee kan anticiperen op klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data.
  De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels houdt in het verleden en haar omgeving en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst.
- *De vertraagde stad*; naast dynamische plekken met reuring, zijn ook voldoende plekken nodig waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht wil de stad samen met inwoners organisch en geleidelijk ontwikkelen.

Het daadwerkelijk realiseren van de visie ‘Utrecht dichtbij’ stelt de gemeente voor omvangrijke opgaven op het gebied van groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit en energie. Maar ook rond duurzame leefomgeving, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit. Voor al deze thema’s zijn in deze RSU 2040 de belangrijkste ambities richting 2040 uitgewerkt. Deze ambities en de condities op basis waarvan ze te realiseren zijn, vormen een richtinggevend kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht in de komende 20 jaar. Bij keuzes richting de toekomst gelden deze principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer

**De thematische opgaven en ambities zijn uitgewerkt in paragraaf 5.2**

- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

De RSU 2040 beschrijft hoe de ambities en principes hun uitwerking hebben op de verschillende gebieden in Utrecht. De kwantitatieve ruimtevraag is in beeld gebracht met behulp van de 'Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen' en waar de ruimteclaim kan landen in de stad is verkend op basis van 'pixelstudies'. Voor het verder ontwikkelen van gebieden, wijken en buurten zijn vier hoofdrichtingen denkbaar: het gebied koesteren, het gebied inbreiden, het gebied transformeren of uitleggen buiten het gebied.

De nieuwe stedelijke knooppunten zullen hun plek vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Voor deze knopen is in beeld gebracht welke programma's tenminste gerealiseerd kunnen en moeten worden om de uitgangspunten, die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld, waar te maken. Als vervolg op deze RSU 2040 worden de knooppunten nader uitgewerkt; daarin zal blijken wat het gewenste programma en de optimale ontwikkeling van de verschillende knooppunten is. Daarbij wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt. Het bouwen van meer woningen dan wat nu als ondergrens is omschreven, biedt meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie (het wiel met spaken). Bij de besluitvorming over de uitwerkingsplannen geldt wel altijd als randvoorwaarde dat recht wordt gedaan aan de integrale barcode als maat voor evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling die gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maakt. Deze toets vindt primair plaats per gebied (met het oog op het principe 'Utrecht dichtbij'), maar kan ook op een hoger schaalniveau worden toegepast, waarbij ontoereikende barcode-functies in andere gebieden gecompenseerd kunnen worden.

Op basis van de huidige programmering zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het mogelijk zwaarder laden van de knooppunten de extra benodigde ruimte voor sportvelden en energieopwekking.

In andere gebieden dan de nieuwe knooppunten vinden ook veranderingen plaats, maar die zullen minder ingrijpend zijn.

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

**De methodiek (barcode en pixelstudies) wordt uitgelegd in paragraaf 5.1**

**De uitwerking van de Utrechtse gebieden op basis van de RSU 2040 is te vinden in hoofdstuk 6**

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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Utrecht ontwikkelt zich de komende twintig jaar langs de lijnen die in deze RSU 2040 zijn uitgewerkt. Daar hoort een uitvoeringsstrategie bij, waarin duidelijk wordt welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 verder ontwikkelt. Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het gaat vooral om bestaande plannen over waar en hoeveel woningen worden gebouwd.
In deze RSU 2040 zijn aan deze plannen extra ambities toegevoegd op het gebied van groen, werk, voorzieningen, energie en dergelijke. Daarna worden de nieuwe stedelijke knooppunten ontwikkeld. Daarvoor is nodig dat al veel eerder wordt gestart met de grootschalige aanpak van de mobiliteits-infrastructuur, die begint met de Merwedelijn en de Papendorplijn.
In de uitvoeringsstrategie is ook beschreven hoe de gemeente wil samenwerken met partners in de stad en hoe de gemeente de ontwikkelingen wil sturen en monitoren. De gemeente Utrecht heeft een samenwerkingsverband met de regio, de provincie Utrecht en het Rijk (U Ned) voor overleg over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de regio Utrecht vastgesteld met de naam 'Utrecht Nabij'. Als vervolg daarop zullen in dit samenwerkingsverband drie gebiedsonderzoeken worden uitgevoerd (A12-zone, Lunetten/Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de andere nieuwe knooppunten in Utrecht (Overvecht en Rijnenburg) doet de gemeente Utrecht dit zelf. In deze gebiedsonderzoeken gaat de gemeente op zoek naar de optimale programmering om de knooppunten tot bloei te laten komen.
Samen met aangrenzende gemeenten en de provincie Utrecht worden daarnaast landschapsvisies uitgewerkt per stadsrand/scheg om integrale (ontwerp-)oplossingen te vinden voor het mogelijk samengaan van groen om de stad, (veld-)sport, stadslandbouw en grootschalige energieopwekking. Het realiseren van een hoogwaardige stadsrand en het voldoen aan de stedelijke barcode moeten hierin samenkomen.

**De uitvoeringsstrategie is uitgewerkt in hoofdstuk 7**

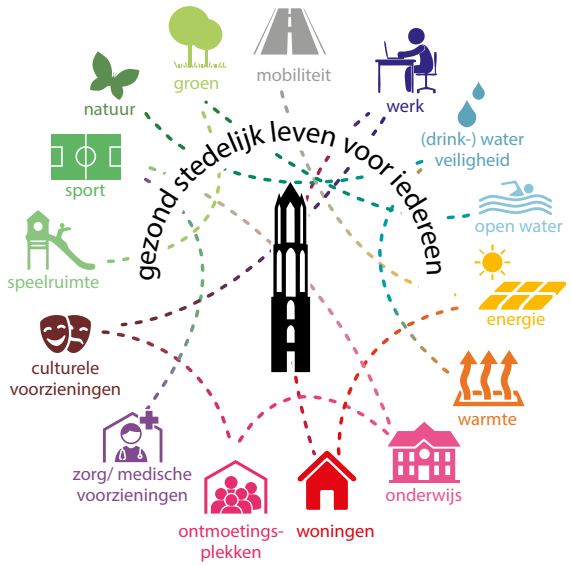
Het realiseren van de opgaven en ambities in deze RSU 2040 brengt een investering met zich mee van circa 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie ontwikkeld. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Voor de bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.

**De Investeringsstrategie is te vinden in hoofdstuk 8**



# Inleiding
# De ruimtelijke opgave voor Utrecht

In het hart van Nederland ligt één van de aantrekkelijkste steden van Nederland om te wonen, werken en verblijven. De ontwikkeling van Utrecht kent zijn weerga niet in ons land. De relatief snelst groeiende stad van Nederland gaat in de periode van 2020 tot 2040 van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. En daarmee groeit ook de vraag naar woningen, groen, voorzieningen, banen, mobiliteit en (duurzame) energie. Utrecht omarmt die groei en wil deze benutten om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken.



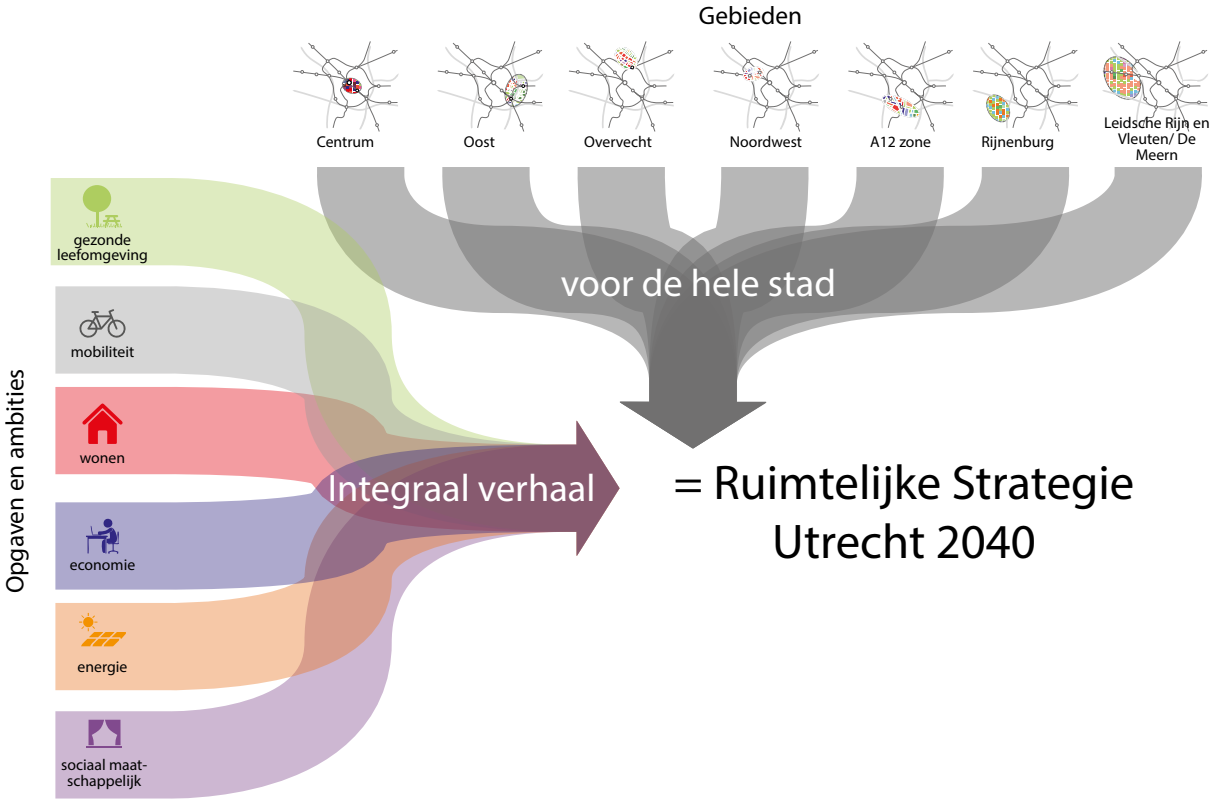

*Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen*

## De Utrechtse opgave

De ontwikkeling van de stad brengt een enorme opgave met zich mee! De stad telt momenteel circa 157.000 woningen. Met de toename van het aantal inwoners, ontstaat een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen met een navenante groei aan maatschappelijke voorzieningen en groen in de stad voor ontspanning en klimaatadaptatie. Ook zullen er ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen nodig zijn. Ook wil Utrecht uiterlijk in 2050 klimaatneutraal zijn en dus zijn investeringen nodig om de energietransitie te realiseren. En last but not least staat Utrecht voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit. De verdere verdichting van de stad maakt het noodzakelijk de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's; het stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit is daarom noodzakelijk en dat zal forse investeringen vragen in de mobiliteitsinfrastructuur.

## Een nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)

De RSU 2040 is – als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht - de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Als één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht geeft de RSU 2040 een kaderstellende toekomstvisie op alle beleidsterreinen van de fysieke leefomgeving. Het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Op basis van de RSU 2040 is verdere uitwerking nodig voor de concrete gebiedsontwikkelingen. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In deze RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030. In deze nieuwe RSU 2040 kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst.
Ook bevat de RSU 2040 een investeringsstrategie (met instrumentarium), op basis waarvan de gemeente de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040, samen met bijdragen van publieke en private partners, kan realiseren.
Deze RSU 2040 bouwt voort op de vorige RSU uit 2016, die hiermee wordt herijkt (verlenging, verdieping en verbreding); Het verschil tussen de vorige en de nieuwe RSU is uitgebreider uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten van de gemeenteraad (juni 2020).



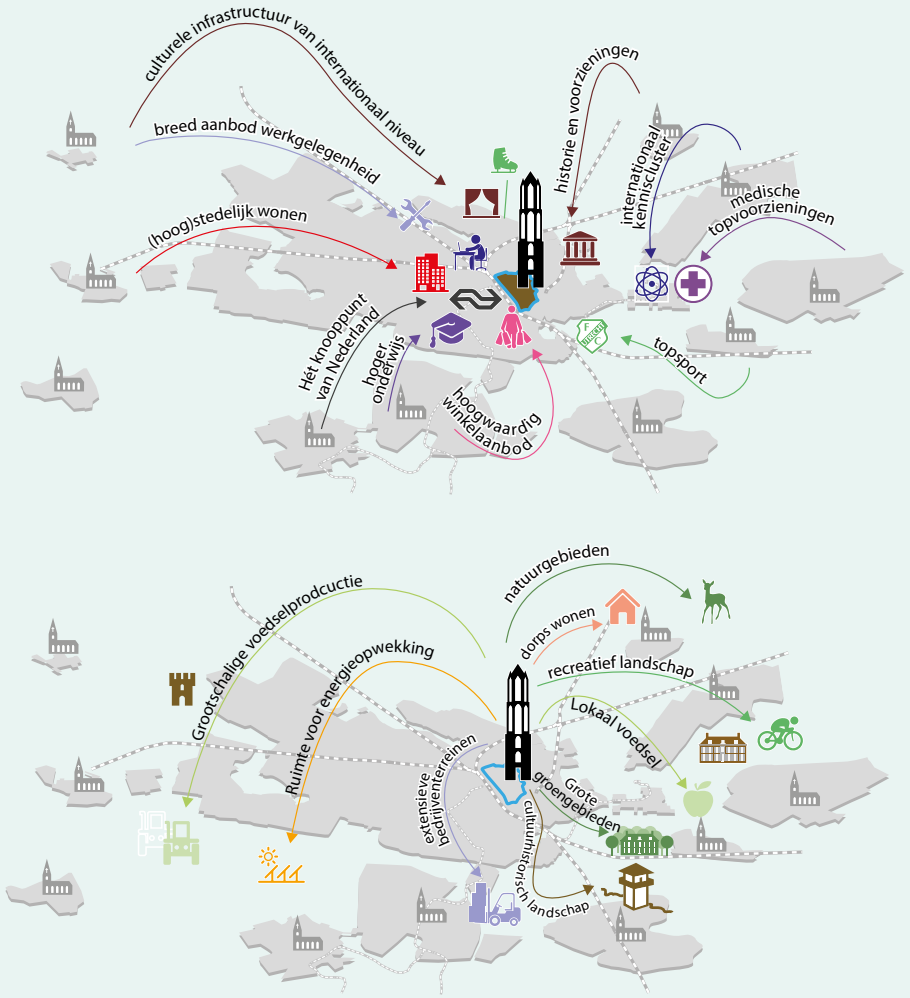

*De RSU 2040 is de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.*

## Utrecht dichtbij de rest van Nederland

In het hart van Nederland ligt de Metropoolregio Utrecht (MRU), een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie.[1,2] De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.[3] De economie staat wat betreft competitiviteit in de top-drie van Europa.[4] De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van snel-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Naar verwachting zal deze groei tot 2040 onverminderd doorzetten.[5]

Utrecht ligt midden in het Stedelijk Netwerk Nederland, zoals dit in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt genoemd. In internationale context heet dit de 'Holland Metropole'. Dit is het netwerk van groeiende steden met een goede bereikbaarheid in het gebied Randstad-Amersfoort-Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Brabantse stedenrij.

De ontwikkeling van Utrecht is daarom bepalend voor de toekomstige concurrentiekracht van Nederland. Tegelijk kan de ontwikkeling van de stad niet los gezien worden van de ontwikkelingen om ons heen: ook Utrecht profiteert van de internationale sterke handelspositie met de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol, ook Utrecht vaart wel bij kwalitatief sterke landschappen zoals het Groene Hart en de Utrechtse Heuvelrug en ook Utrecht heeft belang bij de kennisontwikkelingen in Eindhoven, Enschede en Groningen.




*Eén Daily Urban System van de Regio Utrecht*

# Utrecht Nabij

## Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid MRU 2040, met doorkijk naar 2050

U Ned

**LEGENDA**
(Aanduidingen op de kaart zijn indicatief)

**Principe 1 - Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten**

- Stedelijk kerngebied
- Regionaal ov-knooppunt
- Vitale kern
- Verkenning integrale ontwikkeling

**Principe 2 – Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk**

- Utrechtse Heuvelrug
- Veenweidegebied, droogmakerij, etc.
- Rivierengebied
- Waterliniezone
- Groene Parel
- Blauw/groene landschapsverbinding (Landschappelijke scheg)
- Groene Poort
- Zoeklocatie energielandschap

**Principe 3 - Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden**

- De Grote U

**Principe 4 - Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten**

- Internationaal knooppunt
- Metropoolpoort
- Regiopoort

**Principe 5 - Focus op het versterken van de economische clusters**

- Dienstverlening
- Onderzoek en innovatie
- Maakindustrie
- Distributie
- Wonen

**Principe 6 - Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit**

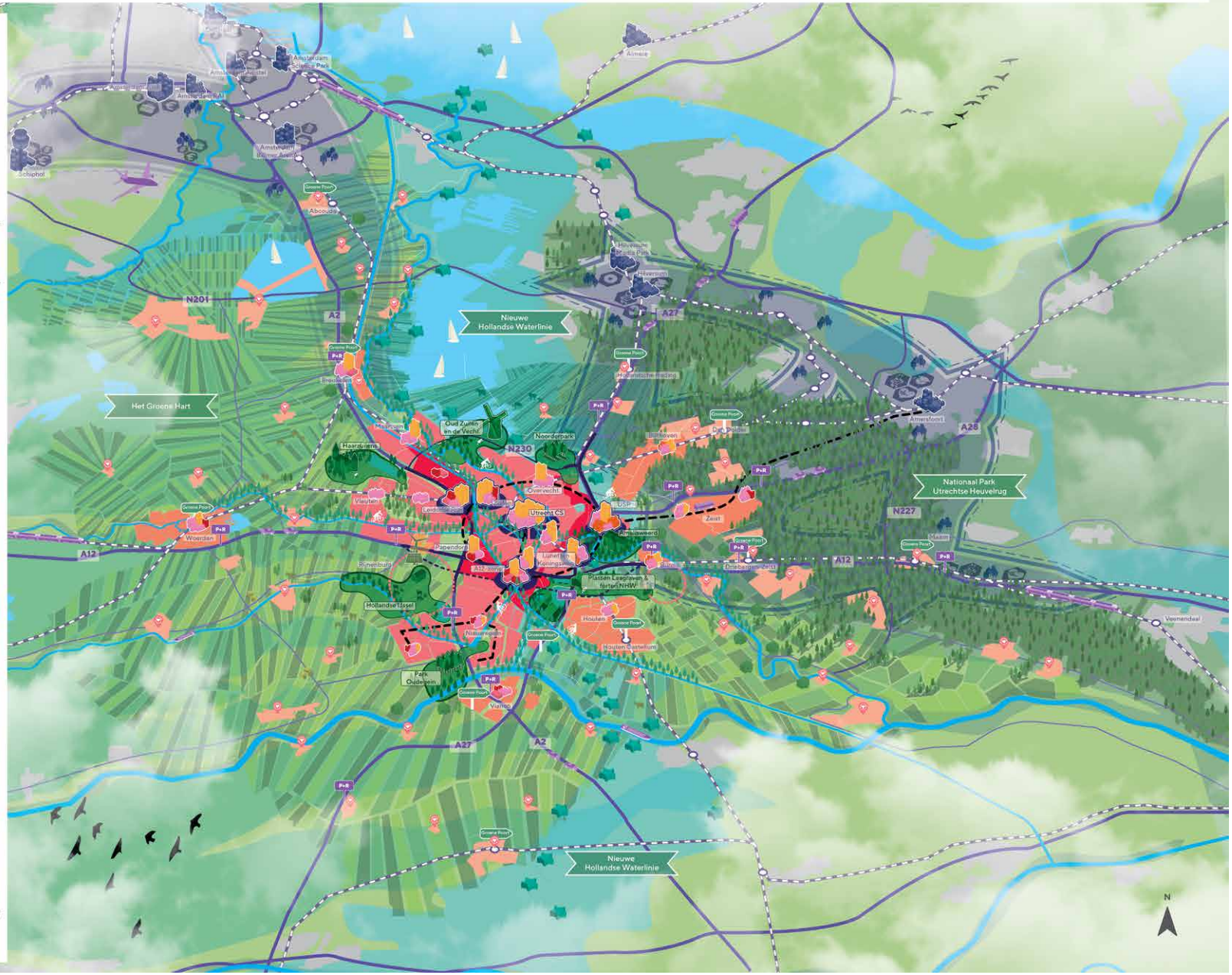
- HOV-netwerk
- P+R-locatie op afstand
- Non-stopfiets en fietssnelweg

**Principe 7 - Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles**

- Borgen doorstroming HWN-ring Utrecht
- Regionale ontsluitingsweg A12-zone
- Bovenregionale corridor Amsterdam
- Bovenregionale corridor Heuvelrug
- Bovenregionale samenhang

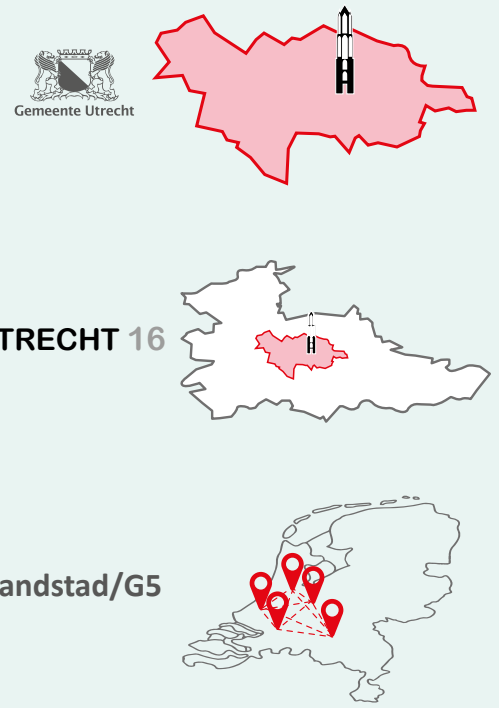
**Context**

- Snelweg
- Spoor
- Regionale weg
- Stedelijk gebied buiten de MRU
- Water



Dezelfde wisselwerking is te zien op de woningmarkt. Kijk naar de verhuisstromen die niet alleen een patroon binnen een stad of regio laten zien, maar in heel Nederland. Als een goed verbonden stad, voelt ook Utrecht het als de woningmarkten van Amsterdam, Rotterdam, Amersfoort of Den Bosch vastlopen. Zo heeft de rest van Nederland er ook baat bij als de woningmarkt in Utrecht soepel loopt met voldoende aanbod tegen de juiste prijs.

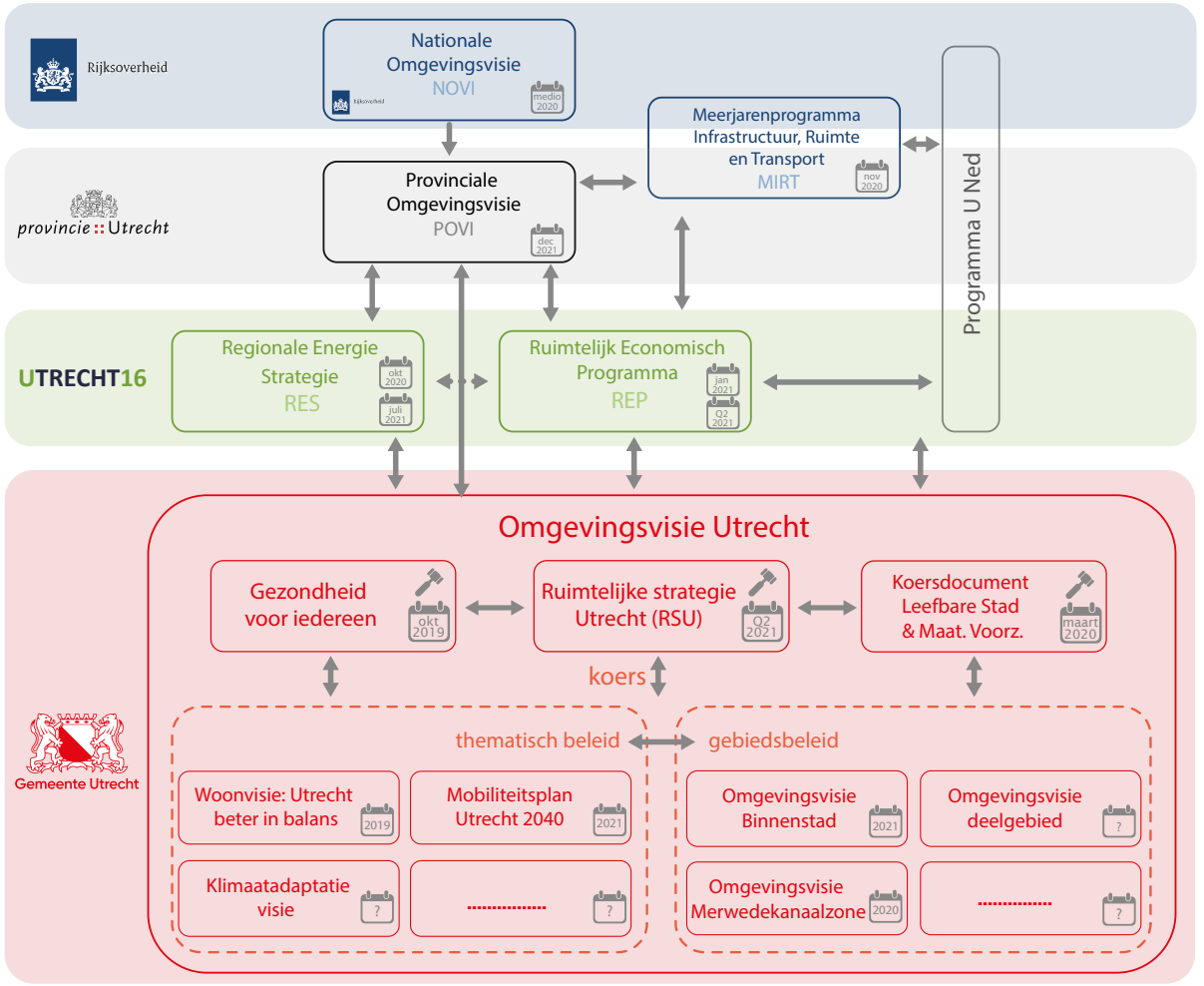
'Gezond (stedelijk) leven voor iedereen' is niet alleen de leidraad voor de stad, maar voor de hele regio.[6] Dit is dan ook de rode draad in deze gemeentelijke strategie, maar ook in de regionale strategie (Integraal Ruimtelijk Perspectief) en het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' [7] waarin Rijk, provincie Utrecht, U16 en gemeente een gedeeld toekomstbeeld schetsen voor de Metropoolregio Utrecht.




*Utrecht in de regio en de Randstad*

De RSU 2040 is – samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht – ook de Utrechtse inzet in strategische trajecten op regionaal, provinciaal en nationaal niveau. Zo heeft Utrecht meegedacht bij de totstandkoming van de Nationale en Provinciale Omgevingsvisie (NOVI en POVI) en overlegt Utrecht in U Ned-verband met het Rijk, provincie Utrecht en regio U16 over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht (MRU) vastgesteld: Utrecht Nabij.

Met de regiogemeenten werkt Utrecht aan een verstedelijkingsperspectief. Dit Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) – tot voor kort bekend als Regionaal Economisch Perspectief (REP) - voldoet aan de behoeften van stad en regio op het gebied van wonen, economie, mobiliteit, landschap en groen en energie. Daarnaast werkt Utrecht met de regio aan een Regionale Energie Strategie (RES) met reserveringen voor grootschalige duurzame elektriciteitsopwekking door zon en wind en is in breed regionaal verband (provincie Utrecht, gemeenten Amersfoort en Hilversum en de regio's Amersfoort, Gooi en Vechtstreek en U10/U16) een Regionale Economische Agenda (REA) vastgesteld, op basis waarvan gezamenlijk wordt gewerkt aan economische ambitie.

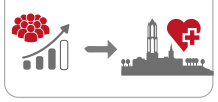



*Ruimtelijke Strategie 2040 in relatie tot gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk beleid*

# Leeswijzer

## Inleiding

aanleiding



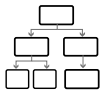
wat is de RSU 2040?




intermezzo
Utrecht dichtbij de rest van Nederland



leeswijzer



## Hoofdstuk 1

visie op de stad



Utrecht Dichtbij
de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

stadsprofielen

groene stad



verbonden stad



compacte stad



inclusieve stad



toekomst bestendige stad



## Hoofdstuk 2, 3 en 4

kaders

uitgangspunten voor de groei van de stad



intermezzo
historische stedelijke ontwikkeling van Utrecht



kwaliteiten van Utrecht



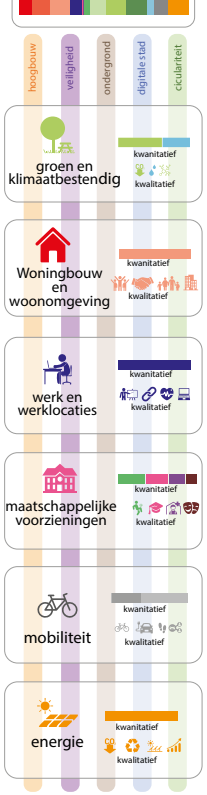

de stad verandert




## Hoofdstuk 5

opgaven en ambities

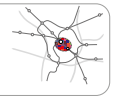
methodiek: de Utrechtse Barcode



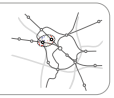

## Hoofdstuk 6

gebieden

Centrum



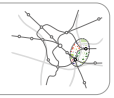
Noordwest



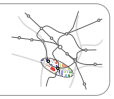
Overvecht



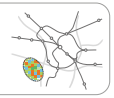
Oost



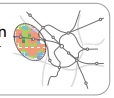
A12 zone



Rijnenburg



Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



## Hoofdstuk 7 en 8

uitvoering

uitvoerings strategie

investerings strategie

Dit document is als volgt opgebouwd. Het verhaal begint met de visie op Utrecht in 2040 (**hoofdstuk 1**). Wat voor stad wil Utrecht over twintig jaar zijn en hoe kan de stad omgaan met de verwachte groei? De gemeenteraad heeft daar in 2020 al belangrijke richting aan gegeven met het vaststellen van een Nota van Uitgangspunten[8]. In **hoofdstuk 2** staan deze uitgangspunten genoemd en wordt aangegeven wat 'gezond stedelijk leven voor iedereen' betekent voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast de ontwikkelrichting die de gemeenteraad heeft meegegeven, vormen ook de specifieke ruimtelijke kwaliteiten van de stad een belangrijke basis voor de verdere verstedelijking. Het gaat dan om de rijke historie en het erfgoed, om de compactheid te midden van diverse landschappen, om het feit dat de stad het centrale knooppunt vormt in een nationaal netwerk, om het hoogontwikkelde kenniscluster in de stad en om de menselijke maat die Utrecht ondanks haar omvang altijd heeft weten te behouden.
In **hoofdstuk 3** worden deze kwaliteiten van de stad beschreven.

Naast de uitgangspunten en bestaande kwaliteiten van de stad, wordt de verstedelijking beïnvloed door diverse regionale, nationale en internationale ontwikkelingen. **Hoofdstuk 4** beschrijft belangrijke trends en ontwikkelingen waarmee de gemeente rekening houdt bij de ruimtelijke ontwikkeling.

**Hoofdstuk 5** beschrijft hoe de opgave voor Utrecht richting 2040 eruit ziet en welke ambities in de komende jaren centraal staan rond de thema's wonen, werken, groen, mobiliteit, maatschappelijke voorzieningen, energie, veiligheid, ondergrond, digitalisering van de stad en circulariteit. Dat wordt in **hoofdstuk 6** vertaald naar de diverse gebieden in de stad.

In **hoofdstuk 7** en **8** staan tenslotte de uitvoeringsstrategie en de investeringsstrategie centraal. De uitvoeringsstrategie geeft een indicatie van de fasering bij de uitvoering van de RSU 2040, gaat in op de status van de RSU 2040 en hoe de gemeente Utrecht de RSU 2040 samen met haar partners wil gaan realiseren. Bij de investeringsstrategie gaat het om de vraag hoe de gemeente het realiseren van de RSU 2040 financieel haalbaar wil maken. Het beschrijft de omvang van het investeringsvolume en welke dekkingsbronnen daarvoor ingezet kunnen worden.



# 1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad
# De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

De aantrekkingskracht van Utrecht om te wonen, te werken en te verblijven is enorm. De stad ligt centraal, is compact en kent een enorme rijkdom aan erfgoed, voorzieningen, cultuur en groen. Al deze kwaliteiten bij elkaar hebben er voor gezorgd dat Utrecht al eeuwen groeit en blijft groeien. Met de toename van ruim 100.000 inwoners tot 2040 groeit ook de vraag naar woningen, groen, water, voorzieningen (onderwijs, cultuur, sport), banen, mobiliteit, en (duurzame) energie.

De bestaande stad en haar kwaliteiten koesteren en versterken staat op één bij de ontwikkeling van de stad. Denk aan de singels, landschappen, parken, hofjes en monumenten of aan de diverse bevolkingssamenstelling en het brede onderwijsaanbod. Het maakt de stad tot de stad van vandaag. Met de RSU 2040 wil de gemeente deze kwaliteiten niet onder druk zetten, maar juist benutten en versterken als identiteitsdragers die de oude en de nieuwe stad met elkaar verbinden. De rol van de openbare en publieke ruimte wordt daarbij belangrijker dan ooit. Door de verdichtingsopgave zijn er in 2040 in Utrecht meer mensen op hetzelfde moment op dezelfde plekken. Om een gezonde woon- en werkomgeving te creëren is daarom voldoende openbare en publieke ruimte nodig voor ontmoeting, ontspanning en verplaatsing, maar ook voor de energietransitie en het veranderende klimaat.
In deze RSU 2040 worden de condities vastgelegd die de ontwikkeling van de stad mogelijk maken.

De stad ontwikkelen is meer dan alleen het stapelen van stenen en het toevoegen van wegen. Het richt zich op alles wat inwoners aantreffen



*De Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen*

als zij over straat lopen: het park, de winkel om de hoek, het station, de fietsenmaker, de crèche, het werk en de school. Deze en veel meer onderdelen van de stad hebben ruimte nodig. Om deze ruimtevraag in beeld te brengen introduceert de gemeente de Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen; dit wordt uitgelegd in hoofdstuk 5. Deze methodiek helpt de gemeente om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Het voorkomt dat nieuwe woningen en nieuwe bewoners een schaarste teweegbrengen in de stad, omdat de druk op onder andere scholen, groen of arbeidsplaatsen te groot wordt. Daarmee blijft de stad toegankelijk en leefbaar voor iedereen.

Met de prognoses voor 2040 is de vraag naar ruimte in de stad groter dan er beschikbaar is. Dat vraagt om keuzes en focus. Het vraagt ook om slimmer omgaan met de ruimte. Menging van functies levert niet alleen ruimtewinst op, maar ook meer kwaliteit en levendigheid in en om de stad. Sport, cultuurhistorie, stadslandbouw en recreatie kunnen bijvoorbeeld prima samengaan en daardoor meer interacties krijgen. Als er minder barrières in de stad zijn, worden de reisafstanden korter. Hierdoor zullen verplaatsingen over grote afstanden minder plaatsvinden en neemt de druk op en in stad af. Dit vraagt een integrale visie en een samenhangende aanpak en afstemming om dit te bereiken. Het antwoord daarop is: Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad.

## Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad

Binnen tien minuten breng je je kinderen naar het kinderdag-verblijf of de school. In de stad zijn voldoende arbeidsplekken beschikbaar, of dat nu een baan op kantoor is, in de detailhandel of in een fabriek. Mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding zijn er ook voldoende in de buurt. Het landschap begint bij de voordeur waar je via een groene laan naar een park en vervolgens het bos loopt. Ook sporten kan in de nabijheid. Utrecht heeft voldoende mogelijkheden voor sporten in de wijk en direct daarbuiten. De school, het werk, de sportclub, de dokter, het grote park, de supermarkt en vele andere voorzieningen vind je in de buurt en vaak in je eigen wijk. Ook de vele grootstedelijke voorzieningen die de stad rijk is, zijn goed bereikbaar: de Jaarbeurs, de historische binnenstad, theater, ziekenhuis, universiteit, middelbare school en culturele (publieks)voorzieningen. En voor de mensen die toch verder weg werken of plekken in het land willen bezoeken, is er binnen tien minuten de mogelijkheid om op de bus, tram of trein te stappen en naar elders in het land te reizen. Grote steden en Luchthaven Schiphol zijn vanaf Utrecht Centraal binnen drie kwartier te bereiken. Van monofunctionele woon- of werkgebieden verandert de stad in steeds meer gemengde wijken. Tegelijkertijd koestert de gemeente op bepaalde plekken de milieucontouren; op bepaalde bedrijventerreinen is een mix met wonen niet wenselijk.




*De tien-minutenstad*

## 1.1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

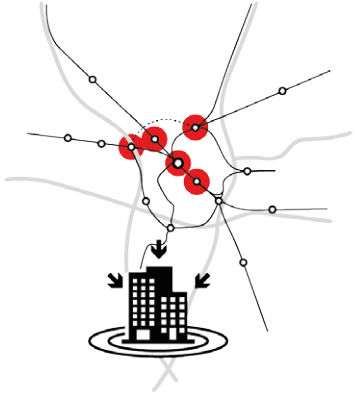
De kracht van Utrecht nu - en ook straks - is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving. Het dichtbij organiseren van de dagelijkse behoeften van de Utrechters is de ruimtelijke bijdrage aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

De groei van de stad zet de gemeente in om de bestaande stad te versterken. Dat gaat verder dan het bouwen van woningen. Door te kiezen voor nabijheid kijkt de gemeente bij de toekomstige verstedelijking integraal naar woninglocaties, dagelijkse bestemmingen (zoals voorzieningen, groen, bedrijven, kantoren en winkels) en de routes ertussen. De gemeente zorgt voor een fijnmazig, divers, aantrekkelijk en robuust routenetwerk voor wandelaars, fietsers en reizigers per openbaar vervoer.

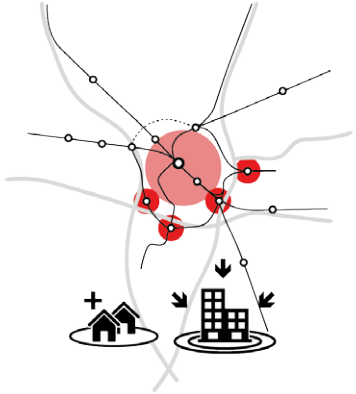
Daarom kiest de gemeente voor een prioriteitsvolgorde voor de stedelijke ontwikkeling, vastgesteld door de gemeenteraad in de Nota van Uitgangspunten RSU 2040:

1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten
2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is
3 Buiten de stad

Deze drie stappen zullen elkaar in de tijd natuurlijk overlappen. De huidige manier van bouwen – vanuit en naar het hart van de stad (binnenstad en stationsgebied) – heeft zijn grenzen. Stedelijke functies zoals maatschappelijke voorzieningen, groen en de infrastructuur voor mobiliteit, komen onevenredig onder druk te staan. De logische vervolgstap is een oriëntatie op nieuwe stedelijke knooppunten en zodra daar de grens in beeld komt op verdere ontwikkeling buiten de stad.



**1** *Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten*



**2** *Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is*

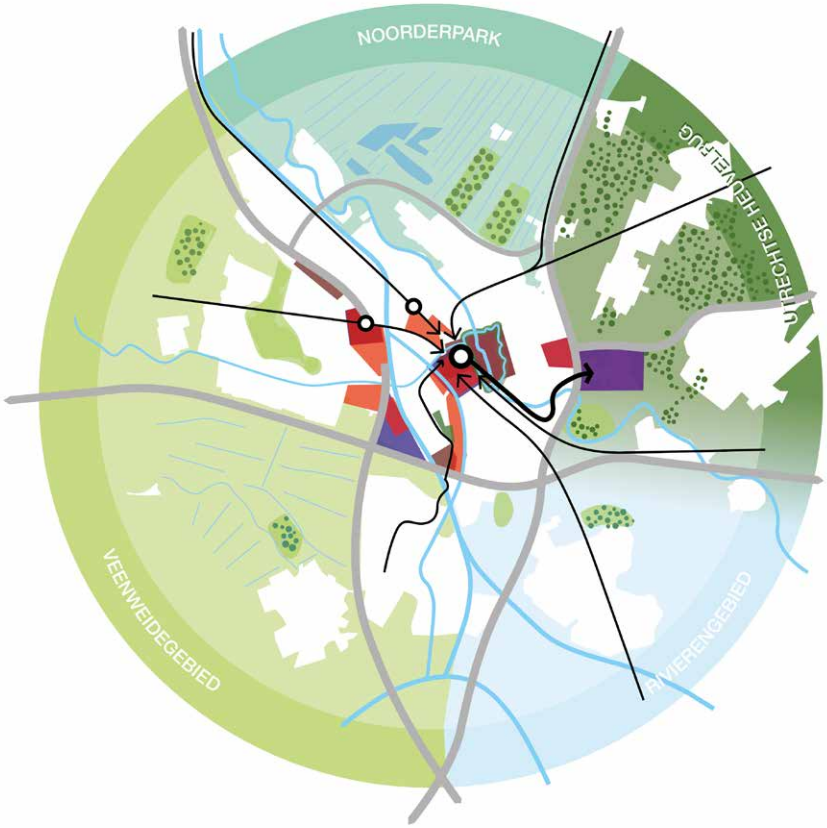


**3** *Buiten de stad*

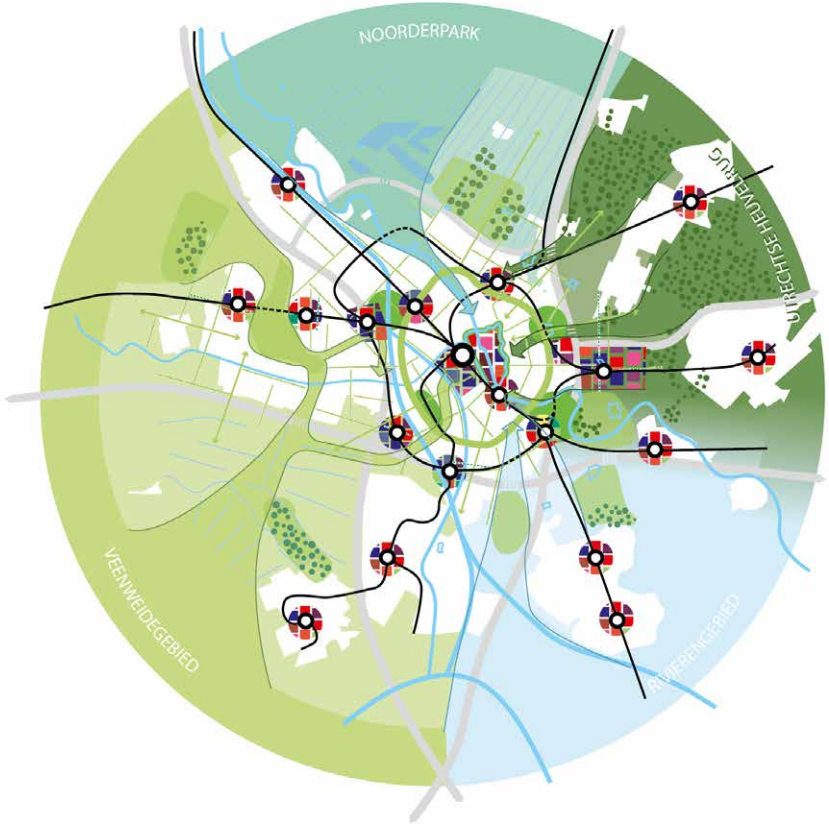
*Prioriteitsvolgorde stedelijke ontwikkeling*

## Nieuwe stedelijke knooppunten

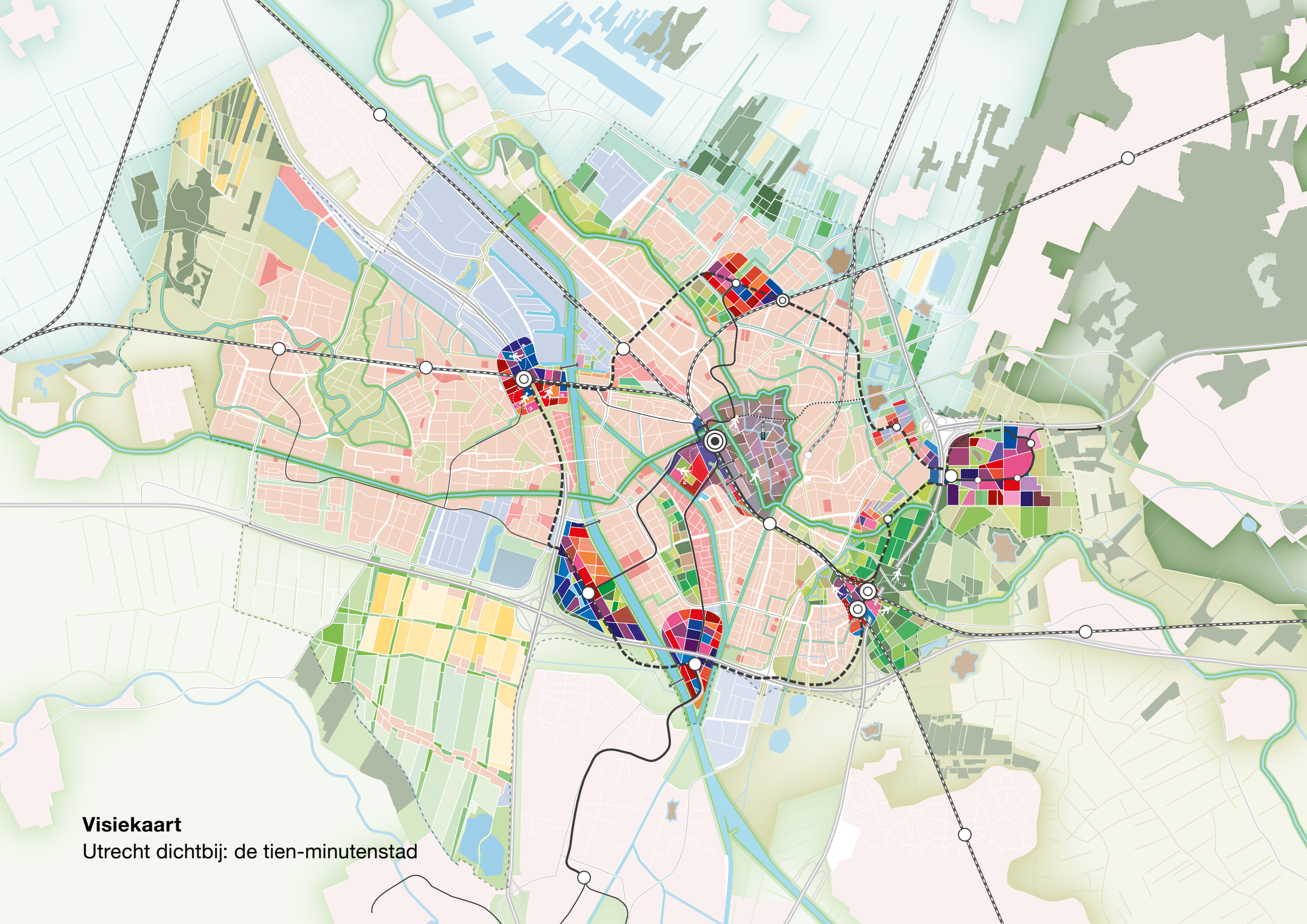
Om de gewenste nabijheid te bereiken kiest de gemeente ervoor om op meerdere plekken in de stad de stedelijke groei te verdelen. Op deze plekken wordt een mix toegevoegd van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor maakt Utrecht een transitie door van een stad waarin alles is gericht op het centrum naar een stad met meerdere centra die de druk op het centrum verminderen en een nieuwe laag aan de stad toevoegen. Op deze stedelijke knooppunten komen veel stedelijke functies samen. De nieuwe stedelijke knooppunten zijn gekoppeld aan een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk en groenblauw raamwerk die als ruimtelijke structuurdragers randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van de stad. De ontwikkeling van deze nieuwe knooppunten is stevig verbonden met de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven. Die zorgt ervoor dat de stad in balans groeit en dat de kwaliteiten van de bestaande stad door de groei niet onevenredig onder druk komen te staan.
Bij de verdere uitwerking wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt




*Van een stad in het landschap met één centrum ....*




*... naar een landschap in de stad met meerdere centra.*



**Visiekaart**
Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

## De compacte stad



Bestaande stad
Versterken bestaande stad



Bestaande werkterreinen
Intensiveren en verduurzamen



Nieuwe verstedelijking tot 2030 (MPR)
Realiseren van harde planvoorraad



Nieuwe werklocatie(s) tot 2030 (MPR)



Centrum



(Nieuwe) stedelijke knooppunten
Elke afzonderlijk knooppunt heeft een eigen identiteit en programmering

## De verbonden stad



Rijksweg



Hoofdweg



Spoorweg
Nationale en regionale spoorinfrastructuur



HOV-verbinding - wiel
Snelle verbinding tussen de stedelijke knooppunten, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding - spaak
Verbinding tussen een stedelijk knooppunt en Centraal station, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding – speciale spaak
HOV-verbinding binnenstad



Utrecht Centraal
Hoofdknooppunt in (inter)nationaal spoornetwerk



Voorstadstation
Treinstation met overstapfunctie tussen spaak- en wielverbindingen



HOV-halte/station
Overstaphalte/station van wiel naar spaak en vice versa



HOV-halte
Halte aan wiel of spaak



Langzaam verkeersverbinding
(Zoeklocatie) nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers



Prioriteit voor de voetganger
De voetganger is hoofdgebruiker van de publieke ruimte

## De groene stad



Utrechtse Heuvelrug



Rivierengebied



Veenweidegebied



Komgronden



Fort Nieuwe Hollandse Waterlinie



Bestaand stadspark



Vergroenen openbare en private ruimte
In bestaande stad en bij nieuwe ontwikkelingen meer (gebouwd en onbebouwd) groen in de openbare en private ruimte



Nieuw stadspark



Nieuw landschapspark/groene scheg



Groenblauwe structuurdragers



Groene verbinding
(Zoek)locatie(s) voor slechten van infrastructuur



Energielandschap

## 1.2 Zes stadsprofielen

Om meer invulling te geven aan ‘Utrecht dichtbij’ heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen ontworpen die van toepassing zijn voor het Utrecht van 2040. Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. Die variatie behoudt en versterkt Utrecht, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan deze verschillende stadsprofielen.



**de groene stad**



**de verbonden stad**



**de compacte stad**



**de inclusieve en betaalbare stad**



**de toekomstbestendige stad**

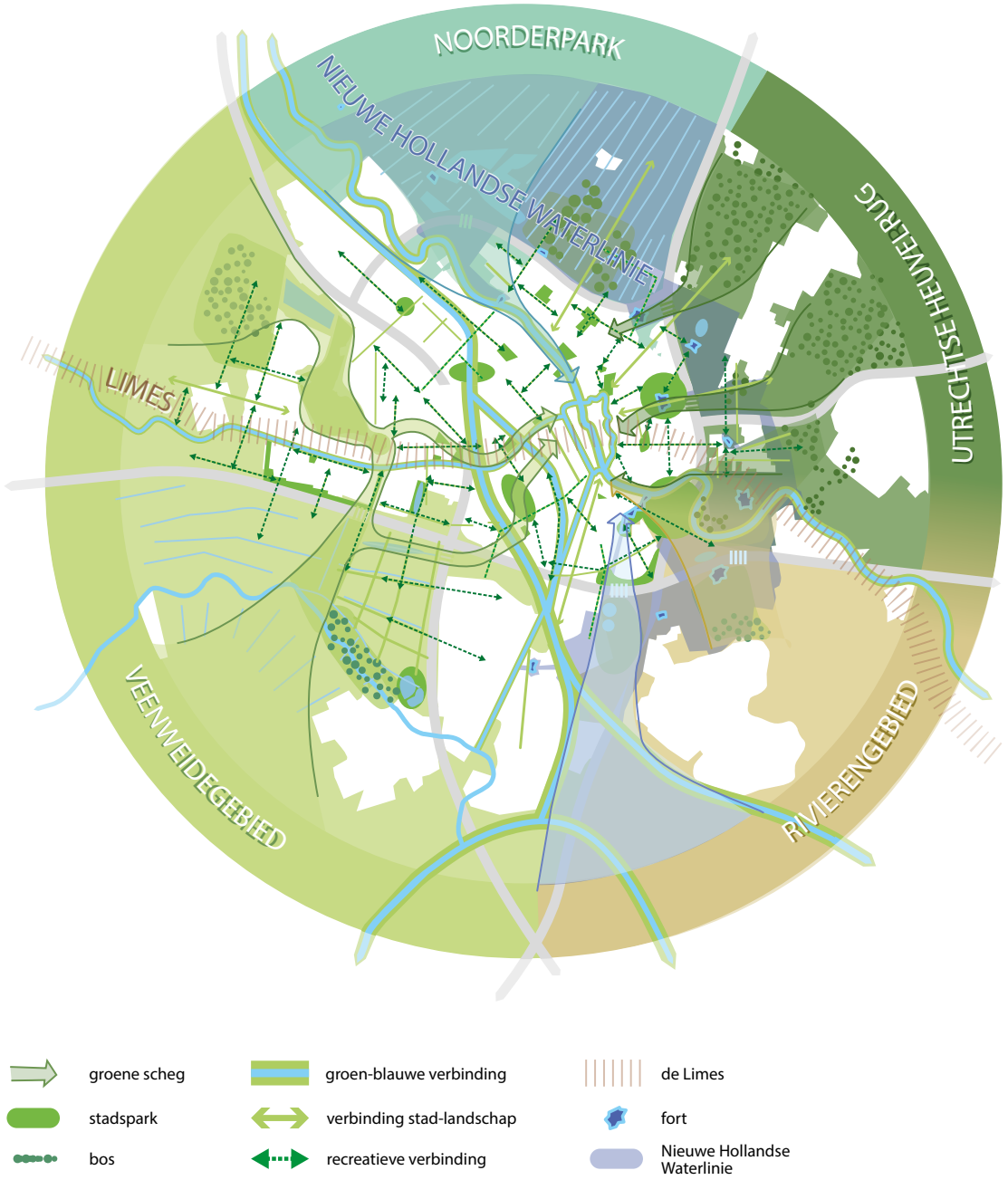


**de vertraagde stad**

## De groene stad

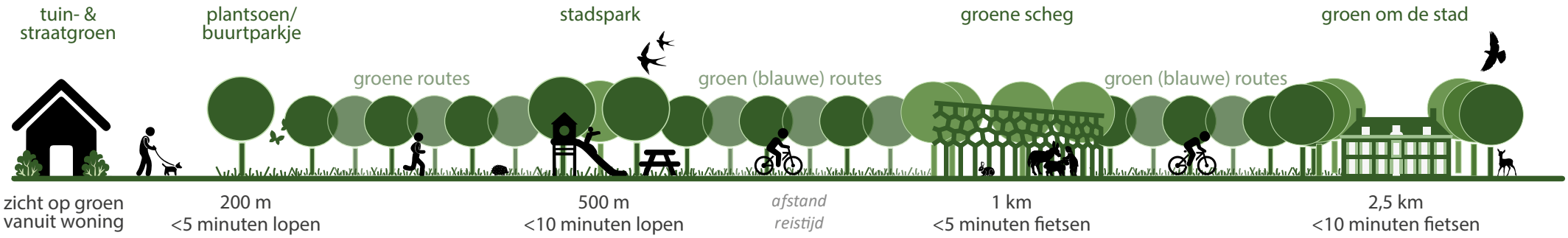
Utrecht is omringd door verschillende landschappen met een rijke cultuurhistorie, elk met een eigen kwaliteit en identiteit. Niet alleen om de stad maar ook in de stad heeft Utrecht prachtige water- en groenstructuren, parken en groene buurten. Deze kwaliteiten zijn een belangrijke reden om in Utrecht te werken, te wonen of de stad te bezoeken. Door de groei van de stad komt het landschap en met name het binnenstedelijke groen, zoals parken, onder druk te staan. Meer mensen zullen en willen hier gebruik van maken op hetzelfde moment. Los van de groeiende stad, kan ook in de huidige stad op sommige plekken het groen worden uitgebreid en verbeterd.

Daarom kiest Utrecht voor verdichten en vergroenen in balans. Het landschap vormt de basis als raamwerk/onderlegger voor de verstedelijking van de stad en geeft een belangrijk antwoord op de invulling van gezond stedelijk leven. De gemeente zorgt dat Utrecht haar stedelijke en landschappelijke kwaliteiten behoudt en zet ontwikkelingen in gang om deze te versterken en te vergroten.



Dat betekent dat het publieke en private domein anders wordt ingericht. Er komt meer groen in de openbare ruimte, zowel in nieuwe ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (groen tenzij). Er zijn meer recreatieve mogelijkheden om de hoek, zoals een park om in te sporten of speelpleinen in de buurt. De gemeente vraagt ook aan de partijen in de stad (bewoners, corporaties, marktpartijen, beleggers, bedrijven) om hun eigendom te vergroenen en zo bij te dragen aan de groene ambities. In 2040 wil de gemeente een divers landschap op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. De niveaus zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en ze zijn ook als netwerk nodig om tot een goed functionerende groene stad te komen. Waar flora en fauna floreren en de biodiversiteit toeneemt.

Het landschap in en om de stad heeft niet langer een enkelvoudige functie maar dient meerdere doelen. In het groen wordt gesport, gespeeld en ontmoeten Utrechters elkaar. Dit gaat samen met (langzaam) verkeer. De vergroening in de stad zorgt er tevens voor dat het in de zomer minder warm is en hevige regenbuien opgevangen kunnen worden.



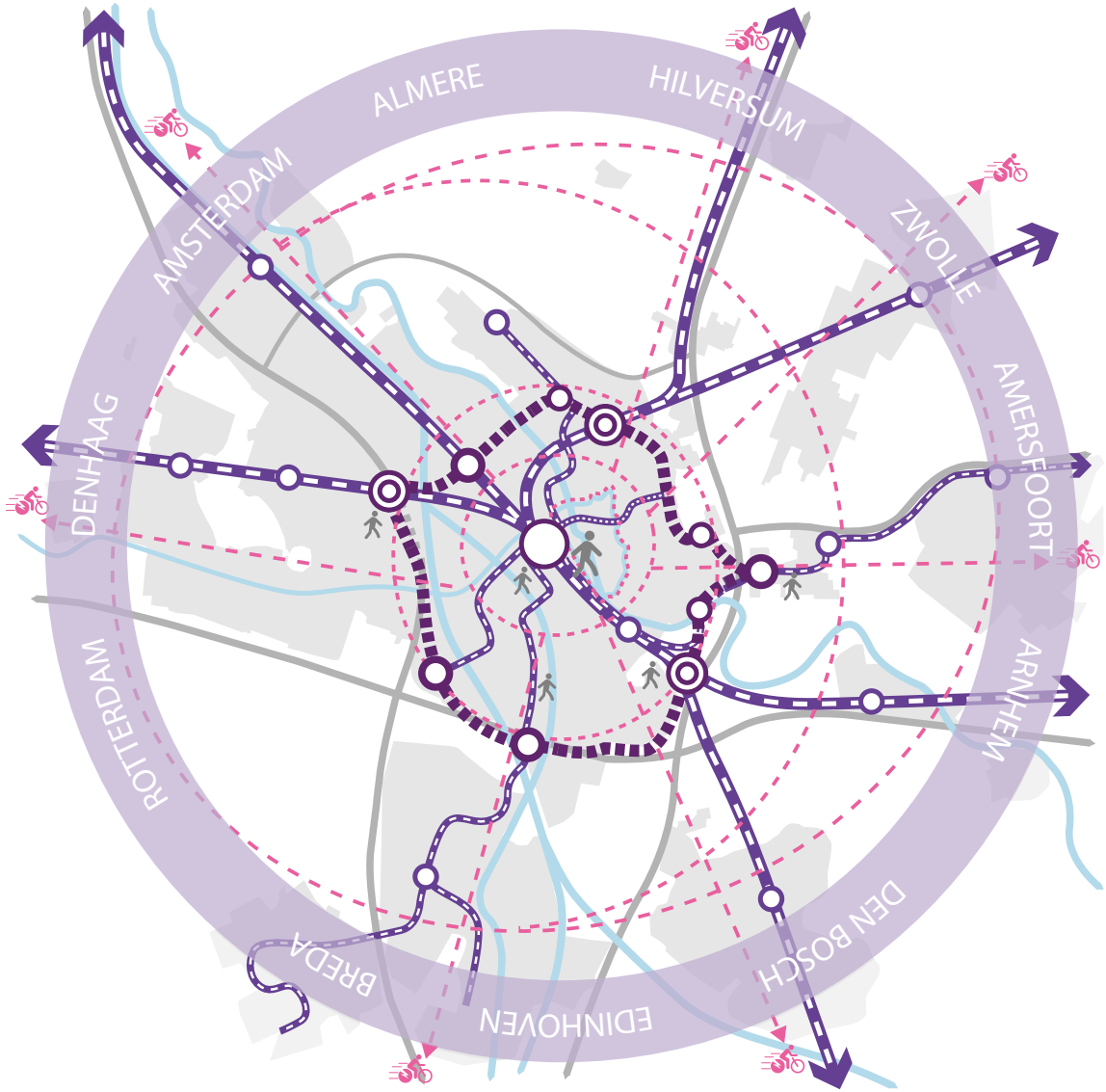

*Een divers landschap op alle schaalniveaus*

## De verbonden stad

In een stad waar alles dichtbij is, zijn verbindingen cruciaal, zowel sociaal, mentaal als fysiek. En op alle schalen van de stad. De dagelijkse voorzieningen dichtbij organiseren voorkomt lange reisafstanden. Utrechters zullen in 2040 veel vaker te voet gaan, de fiets of openbaar vervoer gebruiken om op hun bestemming te komen. In de openbare ruimte vindt een accentverschuiving plaats; van ruimte om voornamelijk te verplaatsen naar een ruimte om ook te verblijven. Daarvoor is het noodzakelijk om te investeren in een netwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer dat veilig, gezond, toegankelijk en ruimte-efficiënt is.

Op Utrecht CS komt lokaal, regionaal, nationaal en internationaal verkeer samen. Dit is een absolute kracht van de stad maar geeft druk op de (bestaande) infrastructuur. Dat brengt meerdere barrières in de stad met zich mee die de verbondenheid en eenheid van de stad niet ten goede komen. Bij de ontwikkeling die Utrecht doormaakt, is dat niet meer vol te houden.

De gemeente investeert daarom in een nieuw OV-netwerk: het Wiel met spaken (OV-ring). Met deze schaalsprong in het OV worden verschillende gebieden in de stad direct met elkaar verbonden (via hoogwaardig openbaar vervoer) en is een reis via Utrecht Centraal niet meer noodzakelijk. Hiermee wordt niet alleen de druk



op Utrecht Centraal verminderd, maar ook de leefbaarheid in de buurten verhoogd waar de bereikbaarheid toeneemt. De OV-ring zorgt ervoor dat iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel gebruik kan maken van openbaar vervoer om op de plaats van bestemming te komen.

De nieuwe haltes van de OV-ring zijn multimodaal: er komen diverse verkeerssoorten bij elkaar. Overstap tussen voet, fiets, OV en auto is goed en comfortabel georganiseerd en is daardoor een aantrekkelijk alternatief. Naast overstappunten zijn de knooppunten van de OV-ring ook zelf een belangrijke bestemming: hier wordt gewoond, geleefd, gewerkt, gerecreeerd, gesport en ontmoet in een (hoog) stedelijk milieu. Met name rondom deze knooppunten vindt in de openbare ruimte de genoemde accentverschuiving plaats; van ruimte om te verplaatsen naar een ruimte om te verblijven, elkaar te ontmoeten en dingen te ondernemen.

Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt de knooppunten met de wijken in de stad en de omliggende regio. Logische, directe en mooie routes vormen samen met stallingsmogelijkheden een fietsnetwerk, dat er voor zorgt dat fietsen een gezonde en aantrekkelijke wijze van verplaatsen is voor afstanden tot 15 kilometer. Ook voor de wandelaars is er een fijnmazig netwerk van groene paden en aantrekkelijke routes.

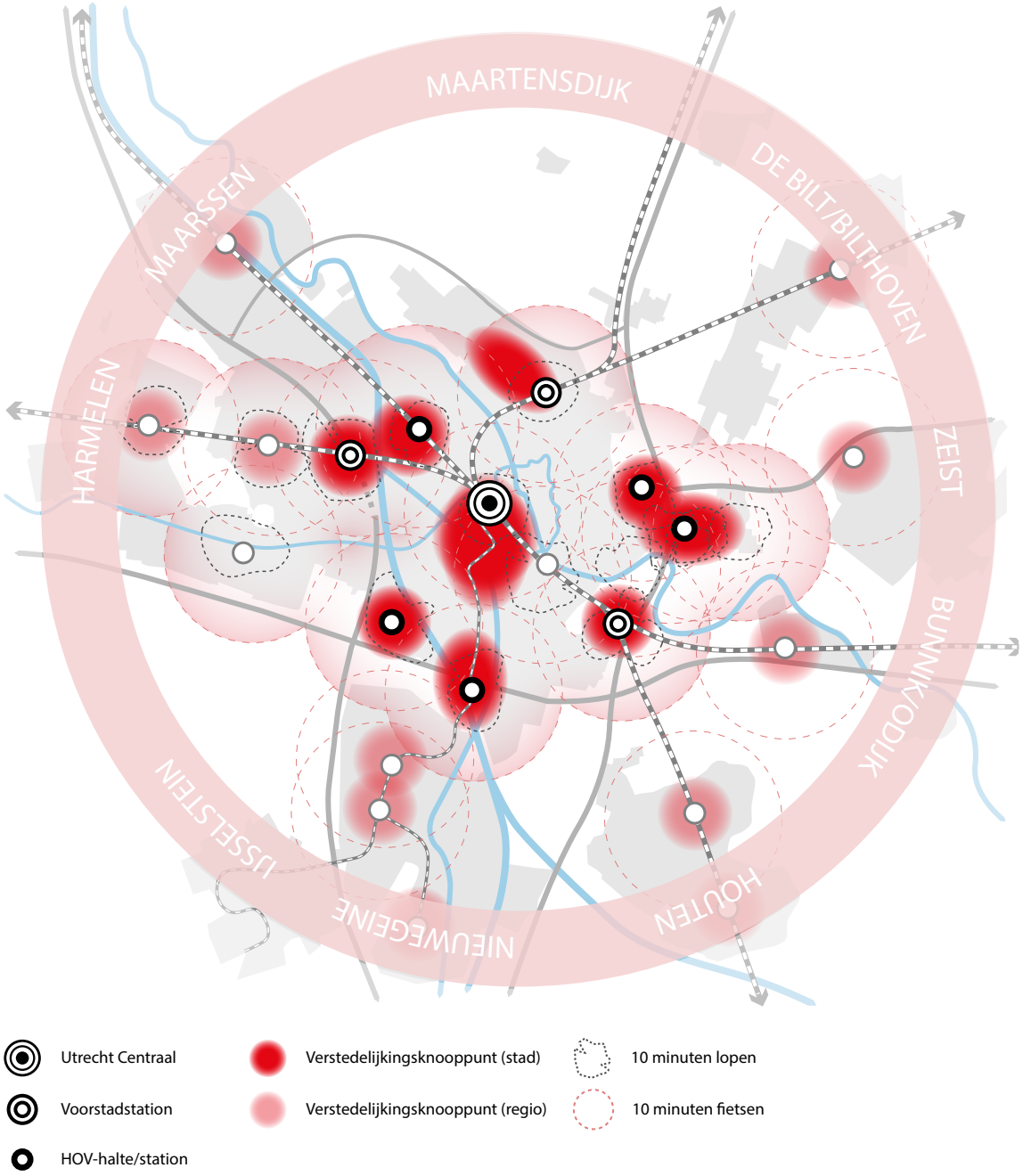
De omvangrijke infrastructuur die Utrecht kenmerkt, verbindt de stad met de rest van het land, maar zorgt lokaal voor veel barrières in het stedelijk weefsel. Juist wanneer de nabijheid van de dagelijkse functies zo belangrijk is, heeft een goede doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van de stad prioriteit. Daarom wil de gemeente door verstedelijking en de bijbehorende nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrières introduceren, maar juist oude opheffen zodat de voorzieningen in de buurten, de wijken en in het omliggende landschap op tien minuten afstand bereikbaar blijven.



## De compacte stad

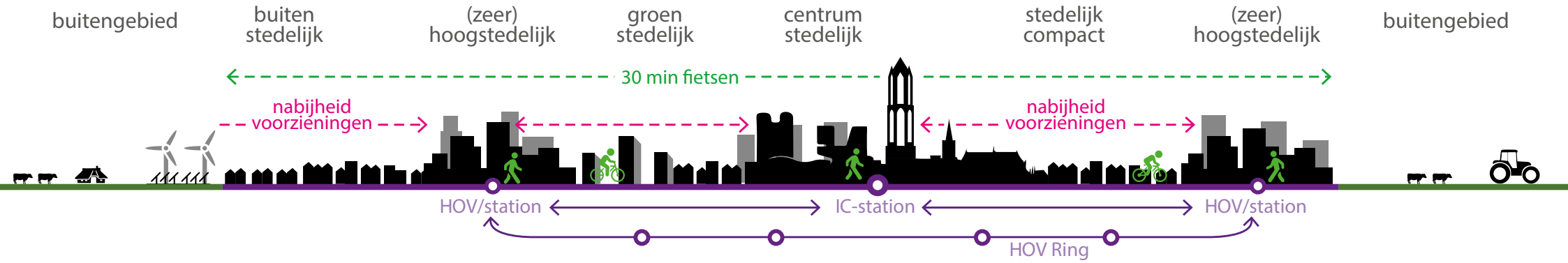
De nabijheid van dagelijkse functies en het omliggende landschap op fietsafstand heeft een directe relatie met een compacte stad. De gemeente kiest ervoor de groei van de stad allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad op te vangen. Verouderde terreinen en ongebruikte gebouwen worden getransformeerd en braakliggende kavels bebouwd. Utrecht borduurt voort op de bestaande stad en genereert daarmee middelen om een kwalitatieve impuls te geven aan de openbare ruimte, voorzieningen en infrastructuur in de bestaande wijken.

Aan deze verdichting zit een grens. De beschikbare ruimte is schaars en ook de druk die ontstaat op andere onderdelen van de barcode neemt toe, zoals scholen, infrastructuur, sport, groen of arbeidsplaatsen. Om een verdere groei van de stad te accommoderen, maakt Utrecht een verstedelijkingssprong waarin Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere kernen gaat. Door te kiezen voor meer knooppunten vermindert de druk op de bestaande wijken en ontstaat er ruimte om de kwaliteit van de bestaande wijken te verbeteren.



De (nieuwe) knooppunten liggen aan de OV-ring: Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Elk afzonderlijk knooppunt heeft zijn eigen identiteit en programmering. Een aantal daarvan gaat een flinke schaalsprong maken: in aantallen, dichtheden en in bouwvolumes. Hoogbouw is dan één van de middelen die bij deze knopen ingezet kan worden om in hoge dichtheden te bouwen. Maar hoogbouw is geen doel op zich. Veel belangrijker is het waarborgen van de menselijke maat: nabijheid, de beleving van de stad op ooghoogte, levendigheid op straat, functiemenging, buitenruimtes en de mate van publieke toegankelijkheid. De menselijke maat en het pallet aan verschillende gebieden in de bestaande stad en bij de nieuwe knopen met verschillende functies, identiteiten en dichtheden maken de stad interessant en sterk. In paragraaf 5.1.2 is met tegels visueel gemaakt hoe daar op verschillende manieren vorm aan gegeven kan worden.

Omdat de ruimte schaars is - en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad - is het de uitdaging om de ruimte zo efficiënt, adaptief en duurzaam mogelijk te gebruiken. Hierbij maakt de gemeente slim gebruik van de dimensies in ruimte, tijd, gebruik en afstand. De gemeente kiest ervoor om niet langer monofunctionele wijken te ontwikkelen, maar maakt waar mogelijk gemengde gebieden waar wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid liggen. Grote vervoersbewegingen blijven hierdoor beperkt. Ook op lager schaalniveau betekent dit dat Utrecht investeert in de wijkeconomie en wijkvoorzieningen, zodat de fysiotherapeut, het buurthuis en de gezamenlijke werkplek bereikbaar blijven binnen tien minuten wandelen of fietsen. Daarnaast zoekt de gemeente naar slimme oplossingen voor multifunctioneel ruimtegebruik en stapeling van verschillende functies. Dit levert naast ruimtewinst ook een interessantere en meer levendige stad op waarin veel gebeurt en waarin ruimte is voor creativiteit, toevallige ontmoetingen en uitwisselingen tussen verschillende groepen en functies.
Het ondersteunt de transformatie naar nieuwe economieën en de aansluiting van de maakindustrie met onderwijs en beroepsbevolking die nodig zijn om een diverse stad te zijn en te blijven. Daarom wijst de gemeente ook specifieke werkgebieden aan waar geen menging plaatsvindt met andere functies die deze werkgelegenheid onmogelijk kunnen maken.




*Nieuwe silhouet van de stad*



## De inclusieve en betaalbare stad

De nabije stad geldt voor iedereen. Dit vraagt om een inclusieve en betaalbare stad en dat betekent dat de gemeente bij de verstedelijking niet alleen handelt in het belang van economische waarde, groei en efficiëntie. De gemeente hecht ook waarde aan maatschappelijke en culturele ontwikkeling, aan innovatie en creativiteit en aan zorg en het voorkomen van sociale uitsluiting. Voor de stad als geheel en voor de afzonderlijke wijken wil de gemeente dat de stad groen, verbonden, compact, betaalbaar en toekomstbestendig is. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Een stad met rijke contrasten en een grote diversiteit aan (betaalbare) woonmilieus, werkmilieus voor alle doelgroepen met voldoende voorzieningen die voor iedereen bereikbaar zijn.

Een stad voor iedereen vraagt in eerste instantie om een betaalbare woning voor iedereen. Omdat de woningvraag en het woningaanbod in Utrecht sterk uiteen lopen, staat deze betaalbaarheid erg onder druk. Dat is ook de voornaamste reden waarom de gemeente tot 2040 60.000 nieuwe woningen wil bouwen. Hierbij kijkt de gemeente niet alleen naar het aantal woningen, maar ook naar de kwaliteit van woningen, naar woonmilieus en naar het realiseren van gemengde wijken. Niet iedereen is hetzelfde, niet iedereen heeft dezelfde woonwensen en niet elke wijk hoeft hetzelfde te zijn.



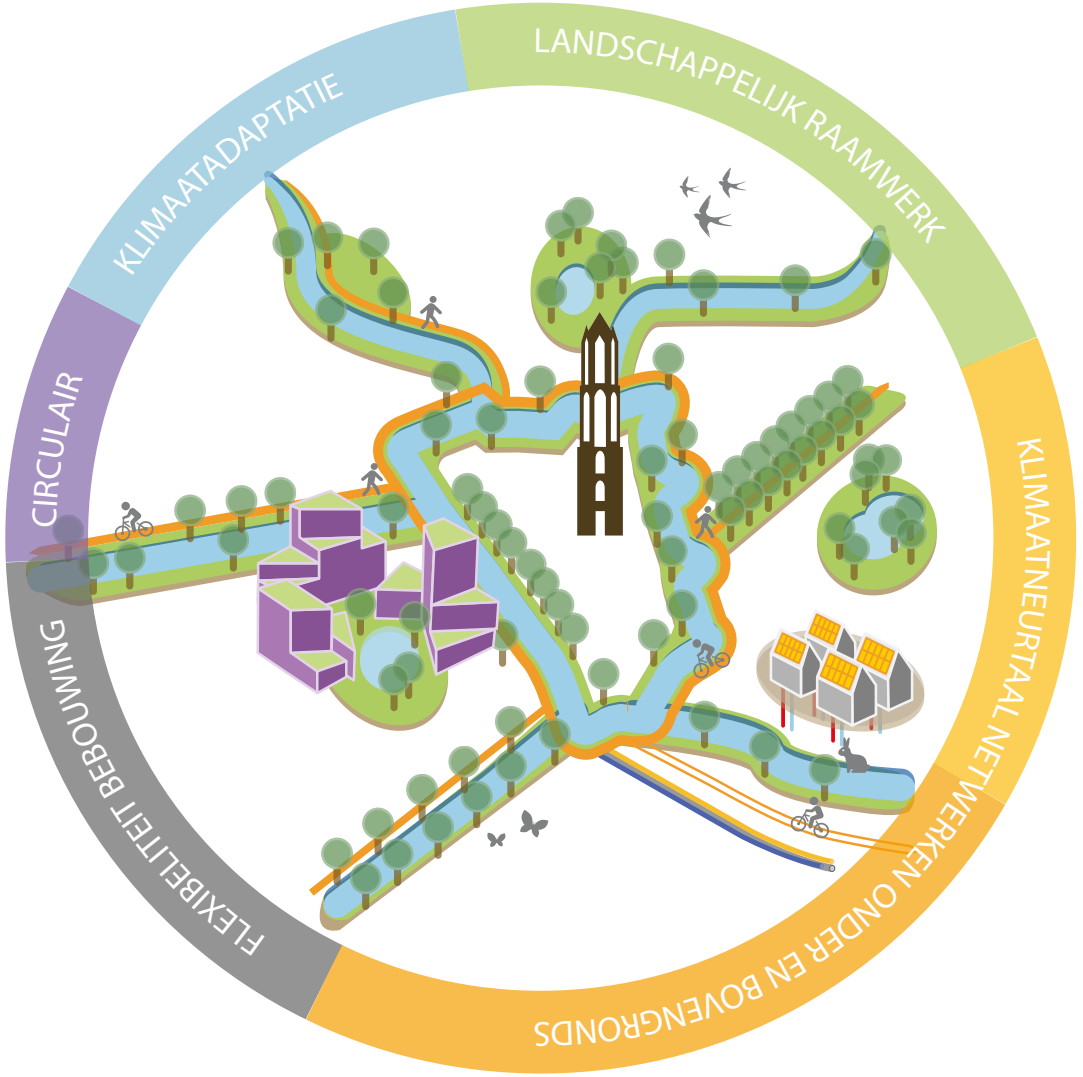
Naast een woning is werk voor velen een belangrijke conditie voor een inclusieve en betaalbare stad. Met de toename van het aantal inwoners, wil de gemeente dat het aantal banen in gelijke tred meegroeit. Daarmee zorgt de gemeente dat de vraag op de arbeidsmarkt in verhouding blijft met het aanbod werkenden uit Utrecht en omgeving. Dit vraagt om ruimte voor een breed scala bedrijven: van startups tot hoofdkantoren voor grote multinationals, van creatieve broedplaatsen tot zware industrie en van werkplaatsen tot winkels en kantoren.
De aard van de werkgelegenheid verandert. De circulaire economie en de creatieve maak-industrie zijn in opkomst. Mensen gaan steeds meer producten hergebruiken en er wordt vaker in de nabijheid geproduceerd. Dit vraagt om andere werklocaties. Het vraagt bovendien om passend onderwijs dat aansluit op deze ontwikkelingen.

Het is belangrijk dat mensen zich thuis voelen in de stad en een goed sociaal netwerk hebben of kunnen opbouwen. Een stad waar ontmoeting vanzelfsprekend is. Ontmoetingen versterken sociale verbanden en stimuleren onderlinge verdraagzaamheid en respect voor elkaar.
In een tijd waarin er veel eenzaamheid is, wil Utrecht een stad zijn die mensen uitnodigt om elkaar te ontmoeten en zich met elkaar te verbinden. Hiervoor is het belangrijk dat zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding. Naast deze sociale voorzieningen zijn ook voldoende toegankelijke voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, zorg en sport van cruciaal belang in een inclusieve en betaalbare stad.
Tenslotte moet iedereen van de woning naar het werk of voorziening kunnen komen. Dit vraagt naast de nabijheid van deze functies ook om betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen.



## De toekomstbestendige stad

De toekomst is onvoorspelbaar, maar wel voorstelbaar. En dat maakt het mogelijk om erop te anticiperen. Klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data beïnvloeden ons leven. De gemeente wil ervoor zorgen dat Utrecht zoveel mogelijk klaar is voor de toekomst. Keuzes van nu moeten in de toekomst van waarde zijn. Een robuuste ruimtelijke structuur helpt daarbij. Ongeacht de ontwikkelingen blijft deze structuur altijd overeind en draagt het altijd bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen. De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels in het verleden en haar omgeving houdt en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst. Utrecht kiest voor een robuuste ruimtelijke structuur, specifiek op het gebied van mobiliteit (OV-ring) en groen.
Ook is het van belang de flexibiliteit in de directe gebouwde omgeving te versterken. Circulaire ontwikkelingen waarbij materialen waardevast en waarde-vermeerderend zijn en daarmee flexibel in aanpassing. Dit draagt bij aan een betere leefomgeving voor iedereen in de gezonde stad van nu en de toekomst. Dit vraagt wel een andere vorm van samenwerken,



vernieuwing van processen en afspraken maken.

Er is sprake van klimaatverandering en daar wil de gemeente op anticiperen. De gemeente werkt aan een klimaatneutrale stad. Dat gaat niet vanzelf. De inzet om verdichten, vergroenen en het water in balans te houden, vraagt een enorme inspanning. Het beeld van de openbare ruimte moet groen gaan kleuren.
In de bestaande stad worden woningen geïsoleerd en worden woningeigenaren gestimuleerd om zelf energie op te wekken. Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal. Maar dit is (voorlopig) niet genoeg. Er is ruimte nodig voor de opwekking van energie uit zon en wind.

De energietransitie, klimaatverandering, digitalisering maar ook de schaarse ruimte boven de grond vragen steeds meer ruimte onder de grond. Er is echter ook ondergronds een zeer beperkte ruimte beschikbaar. Daarom gaat de gemeente regie voeren op de ordening van en de omgang met de ondergrond (zie paragraaf 5.2.9). Een inhoudelijke en procesmatige integrale aanpak is hierbij van cruciaal belang. Zo kan de gemeente de verschillende ambities tegen elkaar afwegen en waar mogelijk combineren. Zo ontstaat er ruimte die hard nodig is in de toekomst.



## De vertraagde stad

Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen. Utrecht heeft dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook voldoende plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk) verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen.

Een vertraagde stad betekent ook dat er ruimte is om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers. De bestaande stad is nooit af en maken we samen zodat deze als organisch geheel verder ontwikkelt. Bij plekken die niet tot op de laatste steen zijn ontworpen of plekken die bewust (nog) niet ontwikkeld worden, zijn er meer mogelijkheden voor bewoners of gebruikers om zelf invulling te geven aan de plek. Utrecht houdt daarom ook ruimte voor avontuurlijke plekken waar ruimte is voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.



# 2 **Uitgangspunten** voor de groei van de stad

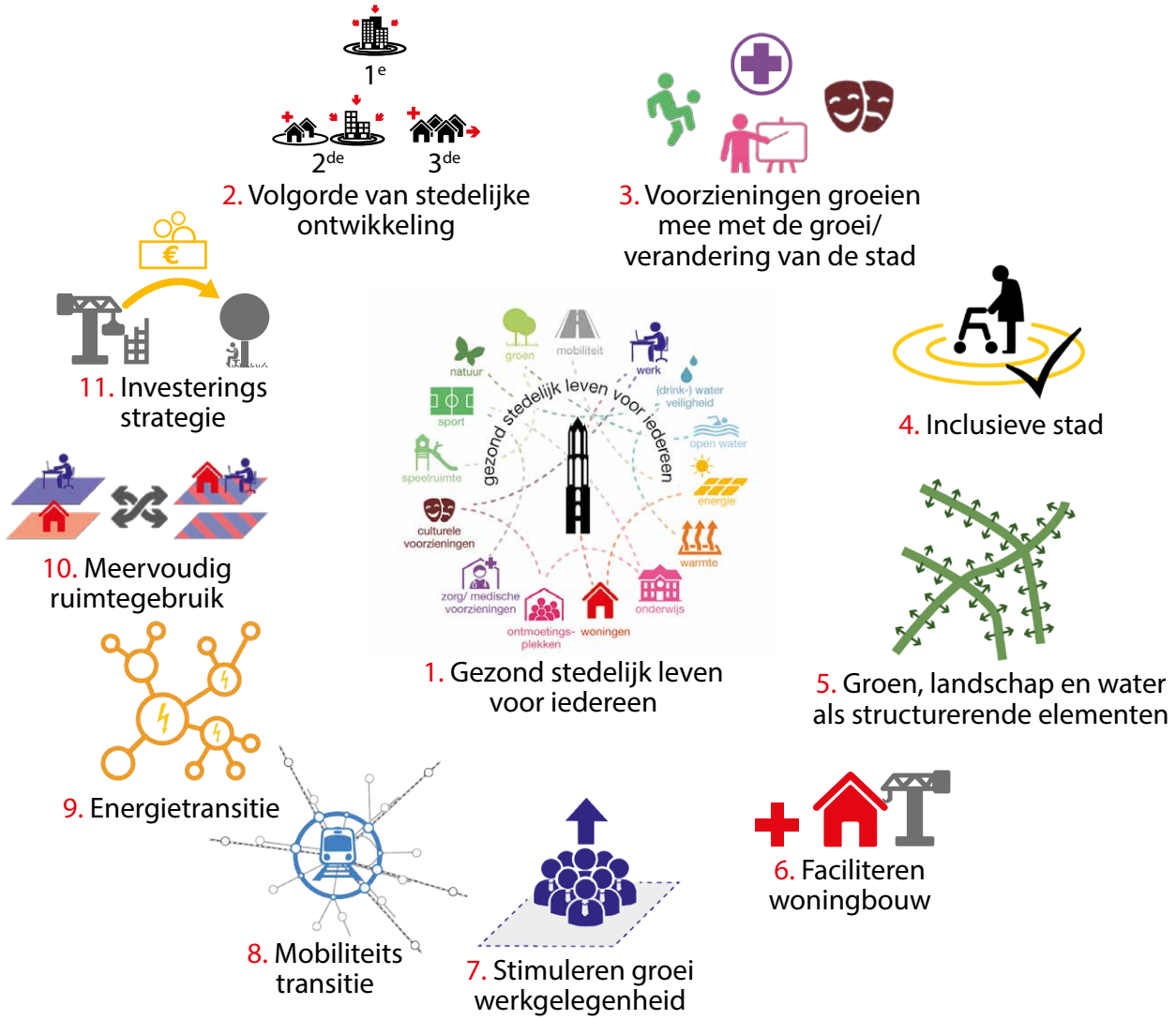
Gezond stedelijk leven voor iedereen is erop gericht kwaliteiten te versterken, kansen te benutten, bedreigingen af te wenden en mensen in een kwetsbare positie gelijke kansen te bieden. De uitdaging voor de ruimtelijke ontwikkeling is ervoor te zorgen dat de stad en al haar voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. Om daar richting aan te geven heeft de gemeenteraad in juni 2020 een Nota van Uitgangspunten vastgesteld.[9] Daarin zijn 11 uitgangspunten benoemd die de basis vormen voor de ruimtelijke visie op 2040.




*Het gemeentebestuur heeft de ambitie* Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen *vertaald naar tien opgaven voor de stad*

## Omgevingswet

Naast deze Utrechtse uitgangspunten schrijft de Omgevingswet (artikel 3.3) voor dat rekening moet worden gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Ook kan de gemeente op grond van de zorgplicht (artikel 1.6 en 1.7 Omgevingswet) ontwikkelingen die de opgaven van de stad nadelig kunnen beïnvloeden, voorkomen, beperken of staken. Het is van belang dat zowel de beginselen als de zorgplicht nader worden uitgewerkt in thematisch en gebiedsgericht beleid, dat op grond van de RSU 2040 wordt gemaakt (zie verder hoofdstuk 7).




*11 uitgangspunten uit 'Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040'*

De 11 uitgangspunten geven invulling aan de ambitie ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ voor de verdere verstedelijking van de stad. Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Daar waar Utrecht groeit door te verdichten, blijft de stad leefbaar door voldoende groen toe te voegen. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking, bijvoorbeeld die van de openbare / publieke ruimte. De ruimte voor groen en water wordt multifunctioneel benut; als plek om te rusten en te ontspannen; voor ontmoeten, recreëren, bewegen, verplaatsen/mobiliteit, energie en klimaatadaptatie. Er is meer dan voorheen aandacht voor nieuwe vormen van groen, zoals groen op daken en gevelgroen. Er wordt ook bekeken of nieuwe waterverbindingen mogelijk zijn.
Ook betekent gezonde verstedelijking dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt. Denk aan gemengd en betaalbaar wonen, gemengde wijken en voldoende, diverse en hoogwaardige voorzieningen die aansluiten op de behoefte van de (toekomstige) bewoners en gebruikers. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om samen met publieke en private partijen deze voorzieningen zodanig te realiseren, dat deze toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. En leidt tot optimaal gebruik van, in sommige buurten, letterlijk schaarse ruimte.

Gezond stedelijk leven voor iedereen houdt ook in dat de gemeente goed wil zorgen voor het cultureel erfgoed en de unieke landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de stad en dat de gemeente wil bewaken dat Utrecht een stad blijft die ruimtelijk, functioneel en sociaal-maatschappelijk veelkleurig en contrastrijk is. De gemeente koestert de verschillende wijken, de bewoners en hun eigen identiteit. Het onlangs vastgestelde Koersdocument ‘Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen’ geeft richting voor gebiedsontwikkeling vanuit een sociaal-maatschappelijk perspectief. Het gaat over de beschikbaarheid, bereikbaarheid, spreiding en inrichting van maatschappelijke voorzieningen. Het is geen blauwdruk, maar helpt bij het maken van afwegingen door het benoemen van enkele uitgangpunten en richtlijnen. Het vraagt maatwerk om dit te laten landen in de stad, wijk of buurt.
De gemeente wil scheidslijnen en segregatie voorkomen en beperken en streeft naar kansengelijkheid. Dat vraagt om een sociaal en ruimtelijk ongedeelde stad en het wegnemen van scheidslijnen en barrières. Kortom: maatwerk. Niet voor iedereen hetzelfde, maar ieder het zijne. Daarom is het onder andere van belang om in te zetten op bestaanszekerheid, voldoende kwaliteit van leven, goed onderwijs, een plek om te wonen, kansen op werk, zinvolle dagbesteding, toegang tot zorg en een groene en gezonde leefomgeving.

De gemeente kiest voor binnenstedelijke verdichting, omdat het meerdere voordelen met zich meebrengt, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. Niet elk gebied binnen de stad Utrecht zal in gelijke mate bijdragen aan de ontwikkeling van de stad. De ruimtelijke strategie zal per gebied verschillen en zo doet de gemeente recht aan bestaande wijken, hun kwaliteiten en ontwikkelmogelijkheden.
Bij de beoogde binnenstedelijke verdichting wil de gemeente de kansen benutten van meervoudig gebruik van ruimte en gebouwen en het combineren van functies. Dat maakt de stad veerkrachtiger en het zorgt voor efficiënter gebruik van onder andere energie en grondstoffen. Bovendien biedt meervoudig gebruik van de ruimte de mogelijkheid om meerdere van de hier genoemde uitgangspunten in dezelfde ruimte te realiseren zonder dat deze elkaar verdringen of beperken. Naar verwachting lost meervoudig gebruik niet alle ruimteclaims op. De gemeente moet keuzes maken en prioriteren om de groei van de stad in goede banen te leiden. De vastgestelde uitgangspunten geven houvast bij het maken van die keuzes.

**De gemeenteraad heeft een elftal uitgangspunten voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vastgesteld:**

1 Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad.

2 De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is, (3) buiten de stad.

3 De gemeente Utrecht gebruikt vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden: Koesteren, Inbreiden, Transformeren en Uitleg en gebruikt hierbij de barcode-methodiek als instrument om de ruimtevraag inzichtelijk te maken. (Maatschappelijke) Voorzieningen groeien mee met de groei of verandering van de stad.

4 De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waarin scheidslijnen en barrières worden geslecht; menging van verschillende woonvormen (huur-koop; prijsklassen; etc) is een belangrijk basisprincipe voor ruimtelijke inrichting.

5 De gemeente Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaatbestendige stad. Uitgangspunten zijn:
- Groene buitenruimte binnen 300 meter vanaf elk huis in Utrecht. Waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes).
- Groene recreatiegebieden rondom de hele stad, die goed bereikbaar zijn via een groene fiets- of wandelroute.
- De gemeente Utrecht kiest bij ruimtelijke ontwikkelingen voor behoud en versterking van de lokale biodiversiteit, gebruikmakend van de Utrechtse soortenlijst, en werkt daarmee aan een natuurinclusieve stad.

6 De gemeente Utrecht faciliteert de woningbouw (in balans met de regionale opgave) om te voorzien in de woningbehoefte.

7 De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Waarbij er een focus zal zijn op zoveel mogelijk werknemers per hectare bedrijvigheid binnen sectoren waarop Utrecht zich profileert waaronder circulaire economie en de maakindustrie, om zo werk voor iedereen bereikbaar te houden.

8 De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto.

9 De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad en biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie, en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Naast duurzame energieopwekking wordt hierbij ook ingezet op energiebesparing, door het (versneld) aanpakken van de woningen met de slechtste energielabels.

10 De gemeente Utrecht kiest voor meervoudig ruimtegebruik en functiemening boven enkelvoudig ruimtegebruik, zodat de beperkte ruimte optimaal wordt benut.

11 De gemeente Utrecht ontwikkelt als integraal onderdeel van de RSU 2040 een investeringsstrategie die een indicatieve investeringsopgave biedt verbonden aan de realisatie van de RSU 2040.

# Intermezzo

## Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts Cultureel erfgoed

In dit document blikt de gemeente vooruit naar 2040. In de komende twintig jaar zal de stad zich verder ontwikkelen. Groei en verandering van de stad is van alle tijden! Utrecht bouwt voort en kan daarbij teruggrijpen op een rijke historie. De stad beschikt over uniek cultureel erfgoed, waar de Utrechters trots op zijn; de gemeente wil dat koesteren.

Historische steden zoals Utrecht kenmerken zich door pré-stedelijke topografische en landschappelijke kenmerken. Nederzettingen ontwikkelden zich in een constante wisselwerking met de mogelijkheden en veranderingen die het land en water boden. Sommige nederzettingen ontwikkelden zich tot stad, vele niet. Nederland kent een groot aantal historische steden, maar het zijn slechts enkele die zo een lange staat van dienst hebben als Utrecht. Ruim tweeduizend jaar van bewoning heeft stukje bij beetje vorm gegeven aan het rijke mozaïek van het huidige Utrecht.



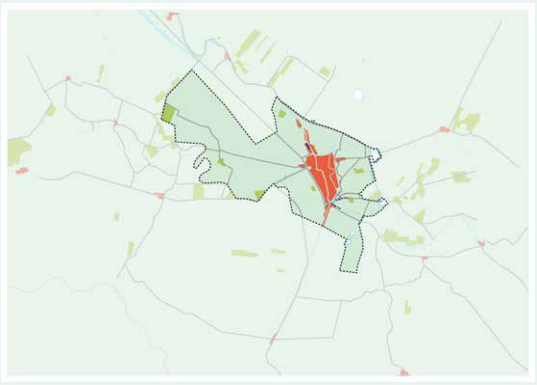
*Paardentam Domplein, circa 1900*

**Bijlage 1 geeft een beschrijving van de historie van de stedelijke ontwikkeling in Utrecht, waaraan de stad haar cultureel erfgoed te danken heeft. Dit zijn enkele opvallende elementen uit die rijke historie:**

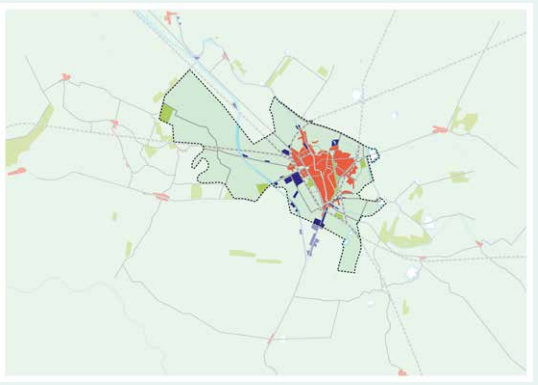
- Utrecht behoort tot de oudste bewoonde gebieden van ons land. De oudste resten van bewoning stammen uit de prehistorie.
- De eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen ontstonden in de Romeinse tijd. Omstreeks 800 jaar voor onze jaartelling splitste de Vecht zich af van de Rijn en ontstonden meerdere nederzettingen in de buurt van het water. De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute. Ter bewaking van de grens (Limes) werden forten gebouwd, waaronder het Domplein en de Hoge Woerd. Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
- In de Middeleeuwen groeide het oude fort uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
- Begin 11e eeuw werd het kerkelijk centrum grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde zijn paleis aan de burcht en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zijn daar nu nog restanten van te zien.
- In de 11e en 12e eeuw werden de veenmoerassen ten zuiden en ten noordwesten van Utrecht ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden.
- In 1122 kreeg Utrecht als één van de eerste steden in de Noordelijke Nederlanden stadsrechten; in 2022 viert Utrecht haar 900-jarig bestaan.
- In 1275 werd de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.
- In 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, nog altijd het belangrijkste icoon van de stad. De volledige bouw van kerk en toren duurde 200 jaar.
- Halverwege de 16e eeuw was de stad al uitgegroeid tot 30.000 inwoners; de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. Ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was toen de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald.
- Drie eeuwen lang stabiliseerde het aantal inwoners rond de 30.000, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De middeleeuwse stadsmuren waren niet meer functioneel; de stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Ook buiten de stadsmuren werd de stad uitgebreid. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

- Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland.
- In de eerste helft van de 20e eeuw nam het aantal inwoners opnieuw flink toe en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae (zelf auteur van 'De Heedendaagsche Stedenbouw', een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen avant la lettre) schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.
- In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. Vanaf de jaren zestig werd de binnenstad grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel.
- Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de toenmalige gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.
- Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd – na een grenscorrectie met de buurgemeente - aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018.
- Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn.
- Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.

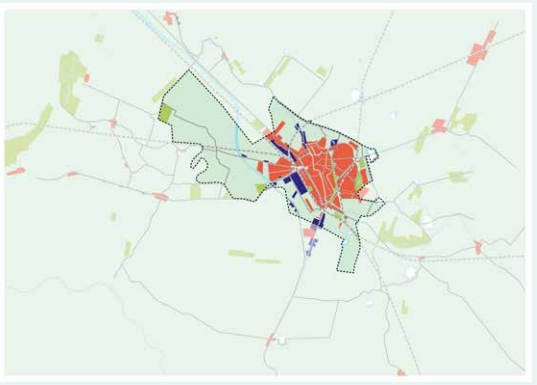
1800



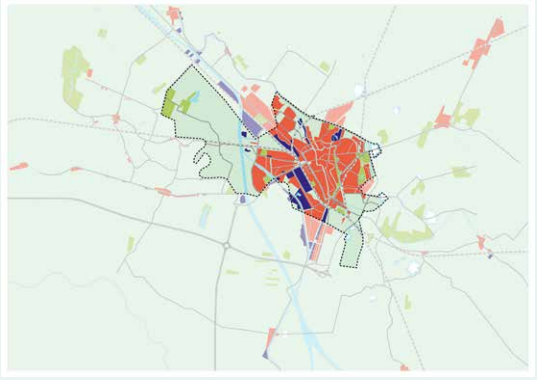
1900



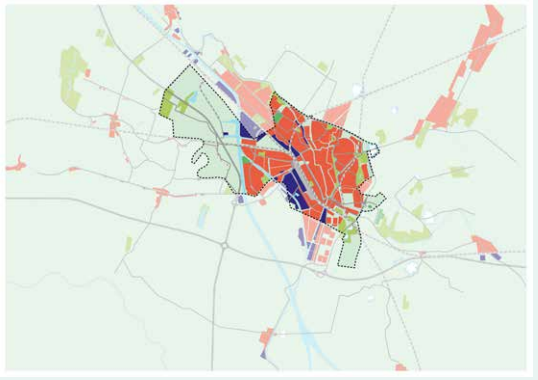
1920



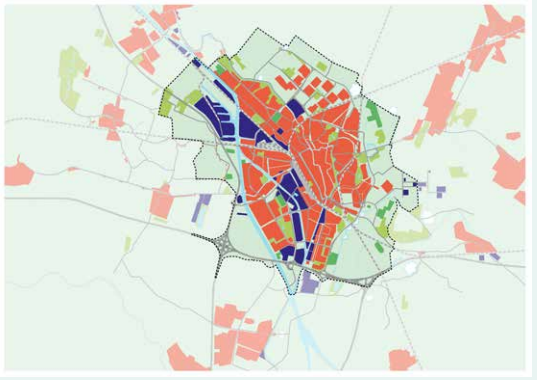
1940



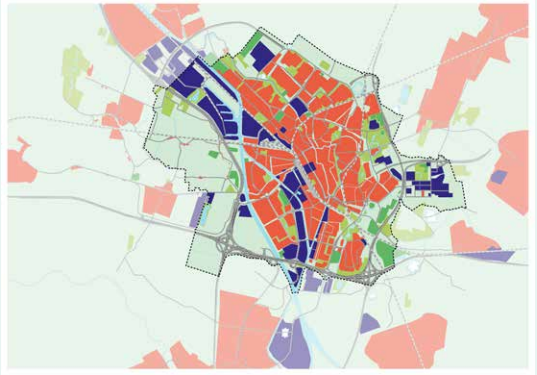
1960



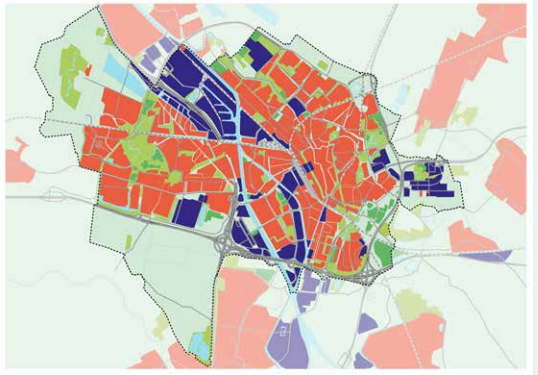
1980



2000



2020



Historische ontwikkeling van Utrecht

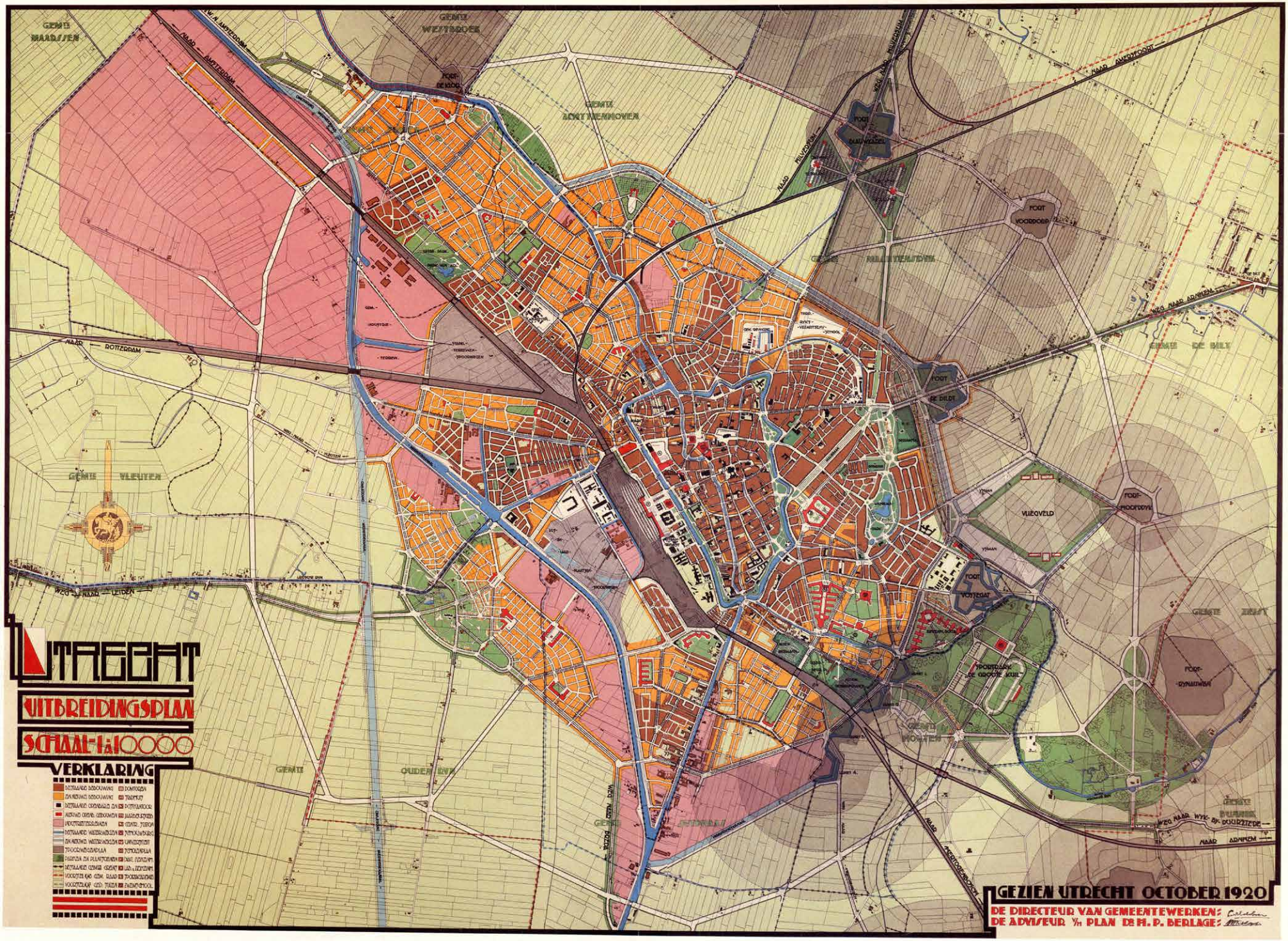
- Wonen
- Werken
- Recreatief groen
- Wegen
- Tramwegen
- Spoorwegen
- Sport
- Landschap
- Water
- Snelwegen
- Gemeentegrens

## De historische betekenis voor de huidige ruimtelijke ontwikkelingen

Utrecht heeft van oudsher een traditie in ‘gezond stedelijk leven’, zowel fysiek als mentaal. Er is in Utrecht een eeuwenlange overtuiging de stedelijke ontwikkeling gezond vorm te geven. Verschillende burgemeesters, onder wie Moreelse, Asch van Wijck en Fokkema-Andreae, gaven het vorm vanuit die overtuiging. In Fokkema- Andreae’s tijd groeide Utrecht spectaculair hard, maar dat verliep onsamenhangend. Hij zag noodzaak om het integraal aan te pakken, waarbij gezondheid een groot thema was. Hij liet Berlage het beroemde plan maken, kocht de landgoederen van Amelisweerd voor recreatie en ontwikkelde Maarschalkerweerd tot sportgebied. ‘Ongezond levende’ Utrechters konden sporten en recreëren in een groene aantrekkelijk omgeving met schone lucht. Bij alle burgemeesters waren stedenbouwkundige plannen met veel aandacht voor groen en blauw vertrekpunt voor de groei.
De RSU 2040 bouwt voort op die traditie. De stad is geen ‘tabula rasa’, een leeg vel waarop ongestoord kan worden gepland. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt. Dat is meer dan alleen behoud van grotere en kleinere monumenten; het erfgoed geldt als basis voor onze verdere verstedelijking.
De gemeente zorgt hiervoor door het erfgoed herkenbaar te houden en zichtbaar te maken. Bij het herkenbaar houden gaat het om het gebruiken van bestaande verkavelingen en hoofdstructuren. Een 13de-eeuwse ontginning die een continu agrarisch gebruik heeft, is nog steeds goed herkenbaar als 13de-eeuwse verkaveling. Datzelfde geldt ook voor typisch 20ste-eeuwse vormen van stedelijke ontwikkeling. Bij het zichtbaar maken gaat het er om dat erfgoed een ieder blijft herinneren aan de rijke historie van de stad. Een deel van het (religieus) erfgoed heeft waarde omdat het een specifiek verhaal vertelt, een verhaal dat in een bepaald tijdvak is begonnen, zich in de loop der tijd heeft ontwikkeld en nog lang niet is afgelopen. In de negentiende eeuw heeft bijvoorbeeld de Nieuwe Hollandse Waterlinie gebruik gemaakt van de landschappelijke (ontginnings)structuren ten oosten van de Vecht. Hier is duidelijk sprake van onderlinge samenhang van bodem, landschap en bebouwingswijze. Soms is dat verhaal ‘verstopt’ en kan dat met ruimtelijke ingrepen weer zichtbaar worden gemaakt.

Bij het zichtbaar en herkenbaar maken van het cultureel erfgoed maakt de gemeente de volgende strategische keuzes:

- Via het (religieus) erfgoed wordt waarde toegevoegd op verschillende niveaus: van locatie- tot stadsniveau. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is steeds aandacht voor dit erfgoed en behoudt dit waar mogelijk een plek.
- Voor de ruimtelijke ontwikkeling vormen de historische groenstructuur en waterlopen de basis. Die worden duidelijker zichtbaar en herkenbaar gemaakt. Het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal worden de ‘nieuwe Nieuwegrachten’: binnenstedelijk water, oorspronkelijk bedoeld als transportas en langzamerhand getransformeerd naar woon/werk milieus.
- Op vergelijkbare wijze krijgt de Nieuwe Hollandse Waterlinie een plek in de stad als ‘nieuwe stadswal’, oorspronkelijk een verdedigingsstructuur en nu opgenomen als groenblauwe buitenruimte.
- Ook wordt er gezocht naar een nieuwe mix van stedelijk programma en groen op de forten.
- De Dom is al eeuwen een belangrijk oriëntatiepunt voor Utrecht en blijft dat vanzelfsprekend. In de komende twintig jaar zullen nieuwe oriëntatiepunten worden toegevoegd.


UTRECHT
UITBREIDINGSPLAN
SCHAAL 1:10000
VERKLARING
GEZIEN UTRECHT OCTOBER 1920
DE DIRECTEUR VAN GEMEENTEWERKEN:
DE ADVISEUR V/H PLAN DR H. P. BERLAGE:
GEMEENTE MAARSSEN
GEMEENTE WEESPDORP
GEMEENTE ZUILEN
GEMEENTE VLEUTEN
GEMEENTE DE BILT
GEMEENTE HOUTEN
GEMEENTE ZEIST
GEMEENTE BUNNIK
GEMEENTE ODIJK
GEMEENTE OUDEN RIJN
NAAR ROTTERDAM
NAAR AMSTERDAM
NAAR LEIDEN
NAAR AMERSFOORT
NAAR ARNHEM
NAAR ZEIST
NAAR WIJK BIJ DUURSTEDE
VLIEGVELD
FORT VOORBERG
FORT DE BILDT
FORT HOOFDDIJK
FORT VOSSEGAT
FORT RIJNAUWEN

# 3 De kwaliteiten van de stad Utrecht

De Atlas voor Gemeenten beschrijft dat een aantrekkelijke stad bestaat uit acht factoren: bereikbaarheid van werk, het culturele aanbod, veiligheid, het aanbod van woningen, de nabijheid van natuurgebieden, aanwezigheid van hoger onderwijs, het historische karakter van de stad en het aanbod cafés en restaurants. Dit overziend, mag Utrecht zich rijk rekenen! Utrecht scoort al jaren hoog in de Atlas voor Gemeenten. Specifiek heeft Utrecht bovendien enkele ruimtelijke kwaliteiten waar de inwoners van Utrecht zich in herkennen en trots op zijn.

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 koestert vijf belangrijke ruimtelijke kwaliteiten:

- Rijke historie en erfgoed
- Compacte stad te midden van diverse landschappen
- Knooppunt in nationaal netwerk
- Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau
- Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen

Utrechters zijn trots op deze kwaliteiten van hun stad en daarom wil de gemeente deze beschermen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen toetst de gemeente of deze bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en waar oog is voor de menselijke maat.

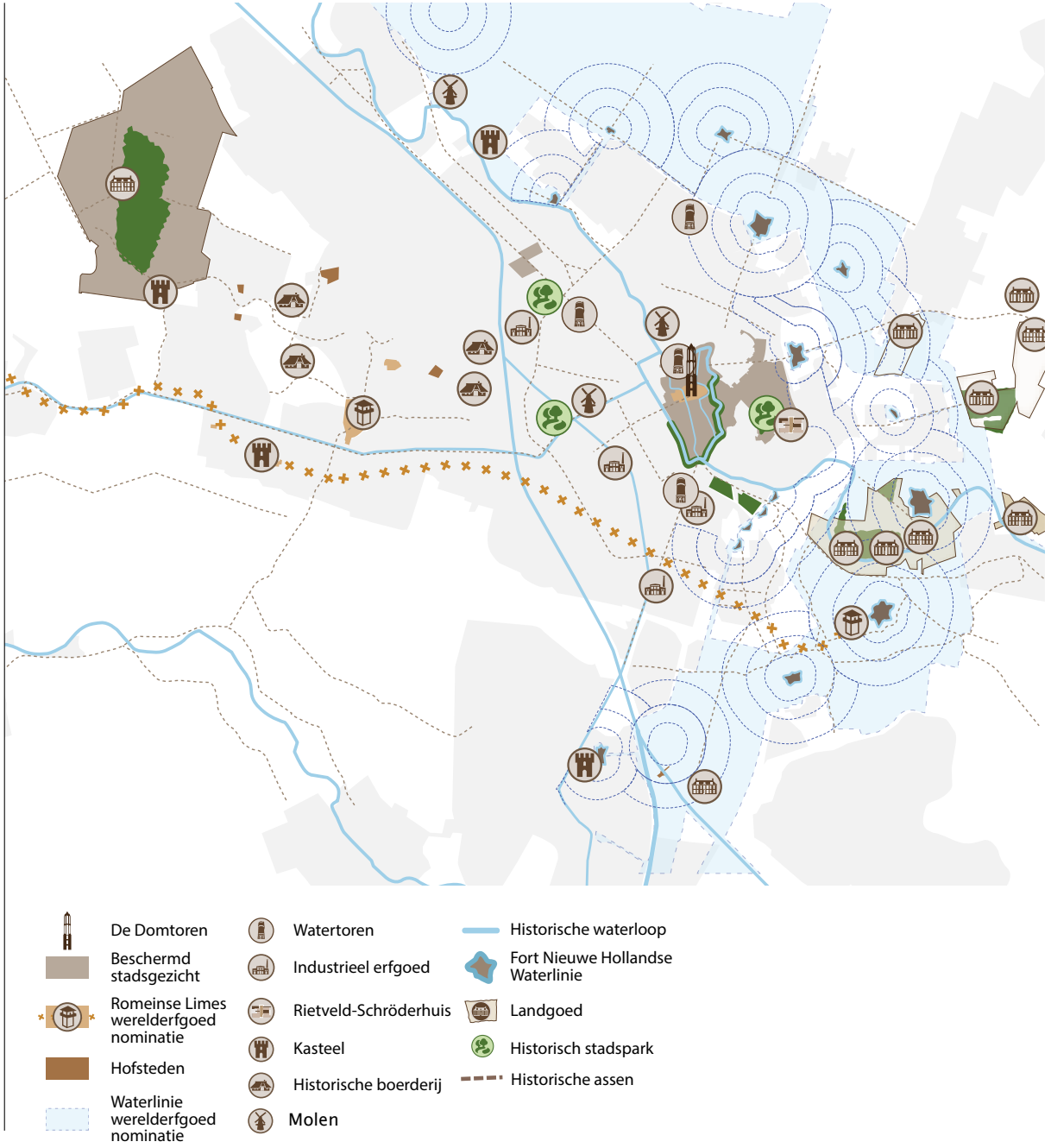






## Rijke historie en erfgoed

De Utrechter is trots op de historie en het waardevolle cultureel erfgoed vanuit verschillende tijdsperioden. Dit maakt de stad veelzijdig en geeft de stad identiteit. Met nieuwe ontwikkelingen wil Utrecht daar op voortbouwen. Denk aan de Dom en de waterlinie met de forten. De Romeinse Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan op de nominatie om UNESCO-werelderfgoed te worden. Het Rietveld-Schröderhuis is dat al. Ook de oude stedelijke structuur met de kanalen, de grachten en de stedelijke assen, de vele monumenten in de stad en het industrieel erfgoed herinneren de Utrechters aan het rijke verleden van hun stad.



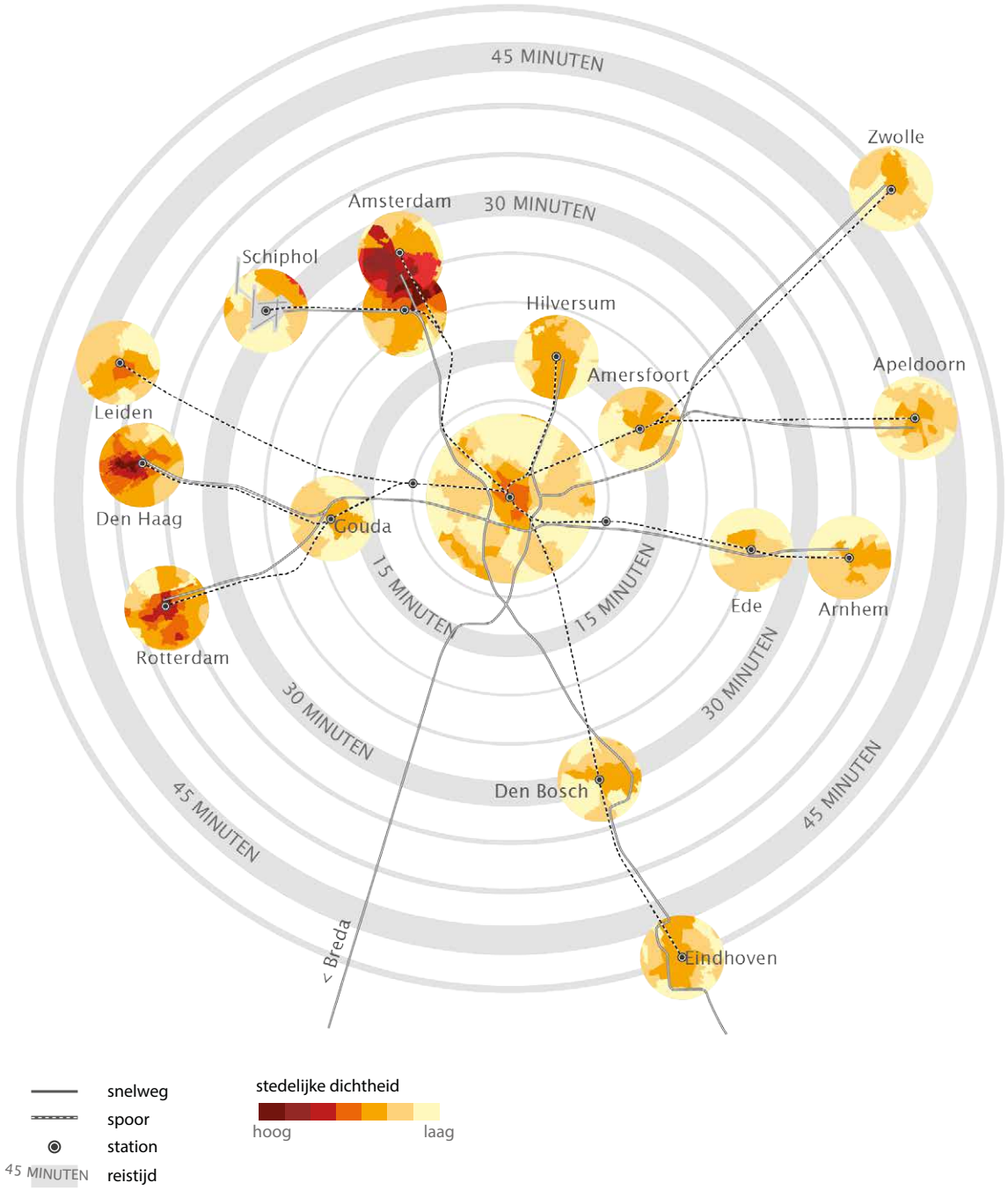
## Compacte stad te midden van diverse landschappen

Utrecht is omringd met verschillende landschappen: de Utrechtse Heuvelrug, het stroomgebied van de Kromme Rijn, de komgronden en het veenweidegebied. Dat is bijzonder, maar ook logisch gezien de goede condities van bodem en water om hier een stad te stichten. Utrecht is een compacte stad waardoor het omliggende landschap altijd op fietsafstand bereikbaar is. Het uitgebreide netwerk aan fiets- en wandelpaden speelt hierbij een belangrijke rol. Niet alleen buiten maar ook in de stad zelf zien inwoners veel landschappelijke structuren die een grote diversiteit aan omliggende landschappen de stad inhalen. De rivieren, kanalen, grachten en vaarten, maar ook parken, bomenlanen en plantsoenen zorgen ervoor dat inwoners het landschap ook in de stad kunnen beleven en gebruiken. Dit levert de Utrechters niet alleen een aantrekkelijke leefomgeving op, maar ook een leefomgeving die gezond is, ecologisch waardevol is, verkoeling biedt en uitnodigt tot beweging.



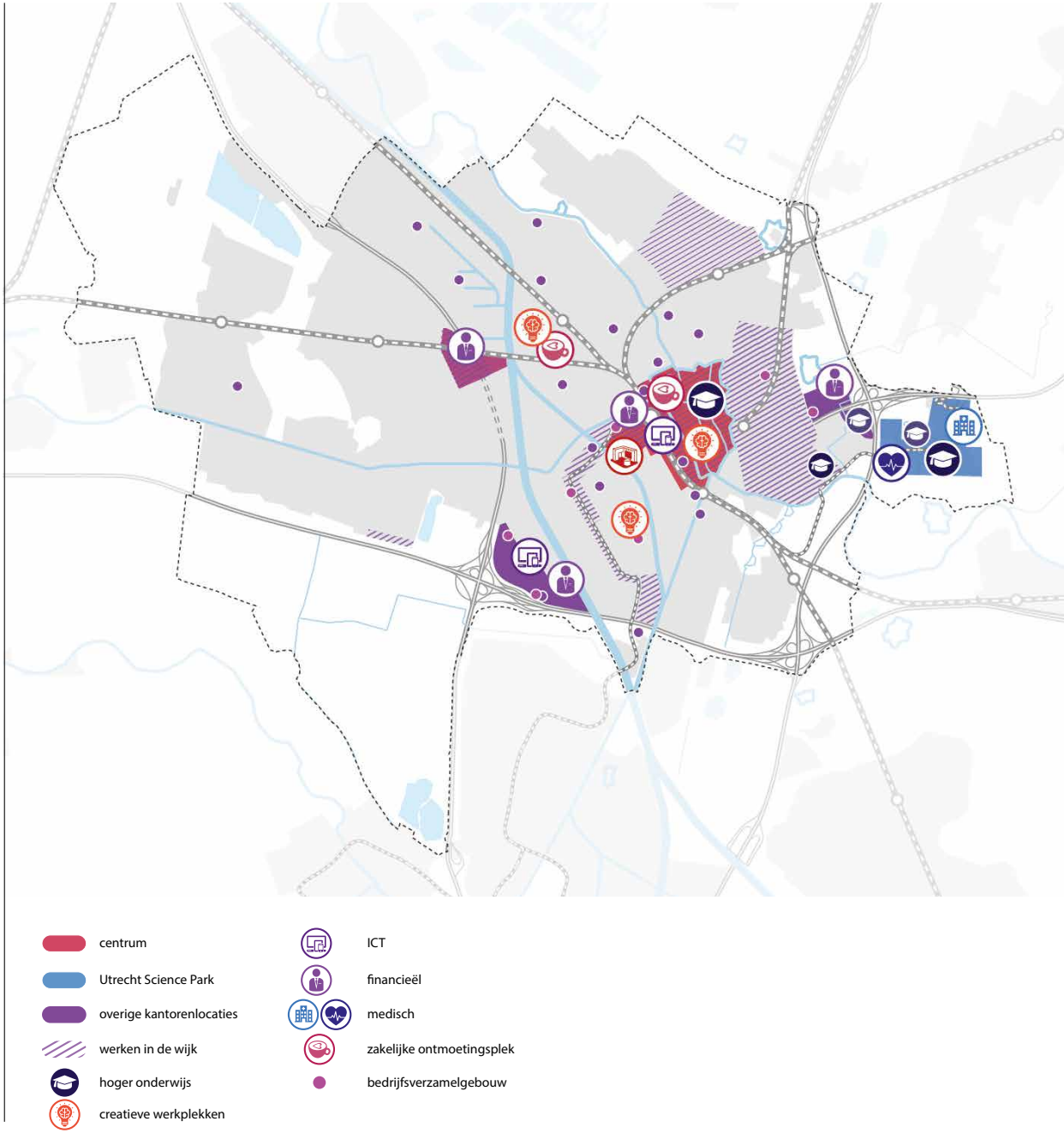
## Knooppunt in nationaal netwerk

Utrecht is een grote stad in het centrum van Nederland, vanuit alle windstreken snel en gemakkelijk te bereiken. Veel grote steden en luchthaven Schiphol zijn binnen een uur te bereiken met het openbaar vervoer. Ook autosnelwegen kruisen elkaar bij Utrecht en verbinden de stad met alle windrichtingen. Over het water speelt het Amsterdam Rijnkanaal een belangrijke rol. De haven op Lage Weide is één van de grootste binnenhavens van Nederland. De centrale ligging maakt Utrecht populair voor zowel bezoekers, forenzen, studenten als bedrijven. De regio Utrecht is het economische brandpunt van een veel groter stedelijk net-werk. Financiële dienstverleners en bedrijven gerelateerd aan de zorgeconomie concentreren zich in Utrecht. Utrecht fungeert bovendien steeds meer als nationale ontmoetingsplaats met vele congres- en vergadercentra, bedrijfs-verzamelcentra en vestigingen van koepels, bonden en verenigingen.



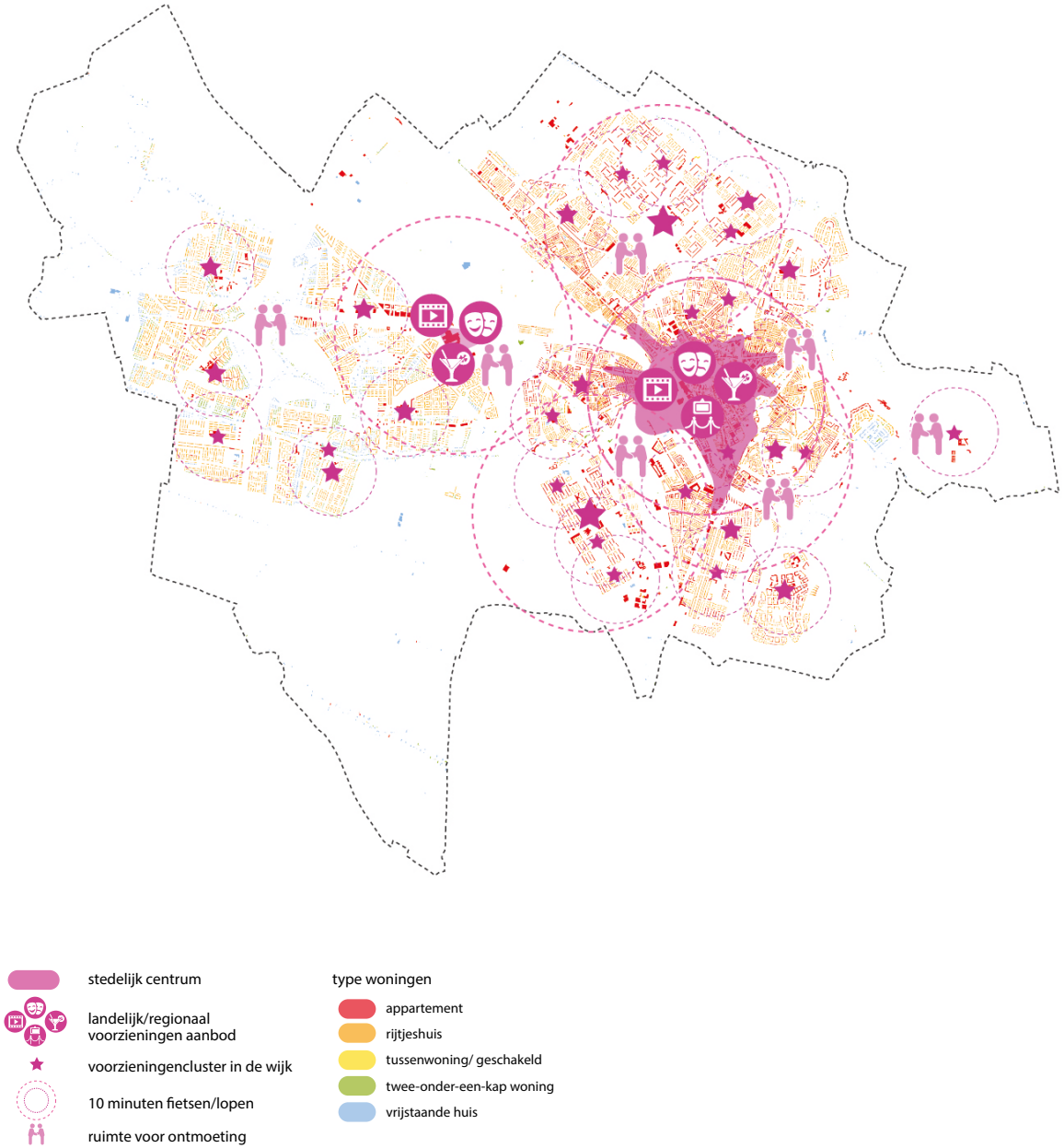
## Hoogontwikkeld kenniscluster

(De regio) Utrecht scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's.
Het Utrecht Science Park (USP), het grootste sciencepark van Nederland, met name op het gebied van life sciences en health, vormt het hart van de Utrechtse kenniseconomie en is een broedplaats voor innovatie. Daarnaast kent Utrecht een hoge concentratie aan ICT, bouw en zakelijke dienstverlening. Het midden- en kleinbedrijf speelt een belangrijke rol in de stad en is cruciaal voor de doorontwikkeling van kennis, producten en diensten. De samenwerking tussen kennisinstituten, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven is sterk ontwikkeld, hetgeen innovatie stimuleert.
De strategische ligging van Utrecht in het hart van het Nederlandse stedennetwerk krijgt extra betekenis, nu ontmoeten steeds belangrijker wordt in de nieuwe economie. Het hoogwaardige voorzieningenniveau van Utrecht draagt bij aan de economische concurrentiekracht. Naast formele plekken zoals de Jaarbeurs, hotels, bedrijfsverzamelgebouwen en nationale hoofdkantoren, zijn ook informele locaties zoals koffiebars en culturele (publieks)voorzieningen, de plekken die uitnodigen tot ontmoeten en sociale interactie.



## Een grote stad met een menselijke maat; een stad voor iedereen

Utrecht is een compacte stad, alles is dichtbij. Elke wijk in de stad heeft een rechtstreekse busverbinding naar de binnenstad. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert prettig aanvoelt. Inwoners ervaren de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden. Overal in Utrecht zijn commerciële en publieke voorzieningen dichtbij. En er is voor elk wat wils: van filmhuis tot megabioscoop, van buurtwinkel tot shopping mall, van huisarts tot academisch ziekenhuis, van moskee en kerk tot humanistisch centrum.
Utrecht is een stad waarin je je thuis mag voelen, je mee kan doen en waar je buiten de deur terecht komt in een fijne omgeving. Utrecht is voor iedereen. Dat betekent niet dat iedereen hetzelfde hoeft te zijn. Utrechters waarderen ook dat mensen verschillen. Sommige inwoners maken zich zorgen over de groei van de stad, maar het ijkpunt voor de verdere verstedelijking is uiteindelijk het behouden van de menselijke maat.



© Ballast Nedam Development & MRP - Alle getoonde artist impressions van Cartesius Utrecht dienen slechts ter indicatie.

# 4 De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie

Utrecht is verbonden met de regio, Nederland en de wereld. Regionale, nationale en internationale ontwikkelingen beïnvloeden de stad en zullen dit ook blijven doen. Dit hoofdstuk beschrijft de trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de stad. Daarbij is gekozen voor drie invalshoeken: samenleving (rondom inwoners), gebruik (rondom functies) en natuurlijk kapitaal (rondom natuur en milieu).

## 4.1 Samenleving

### 4.1.1 Prominentere rol voor steden bij duurzaamheids-vraagstukken

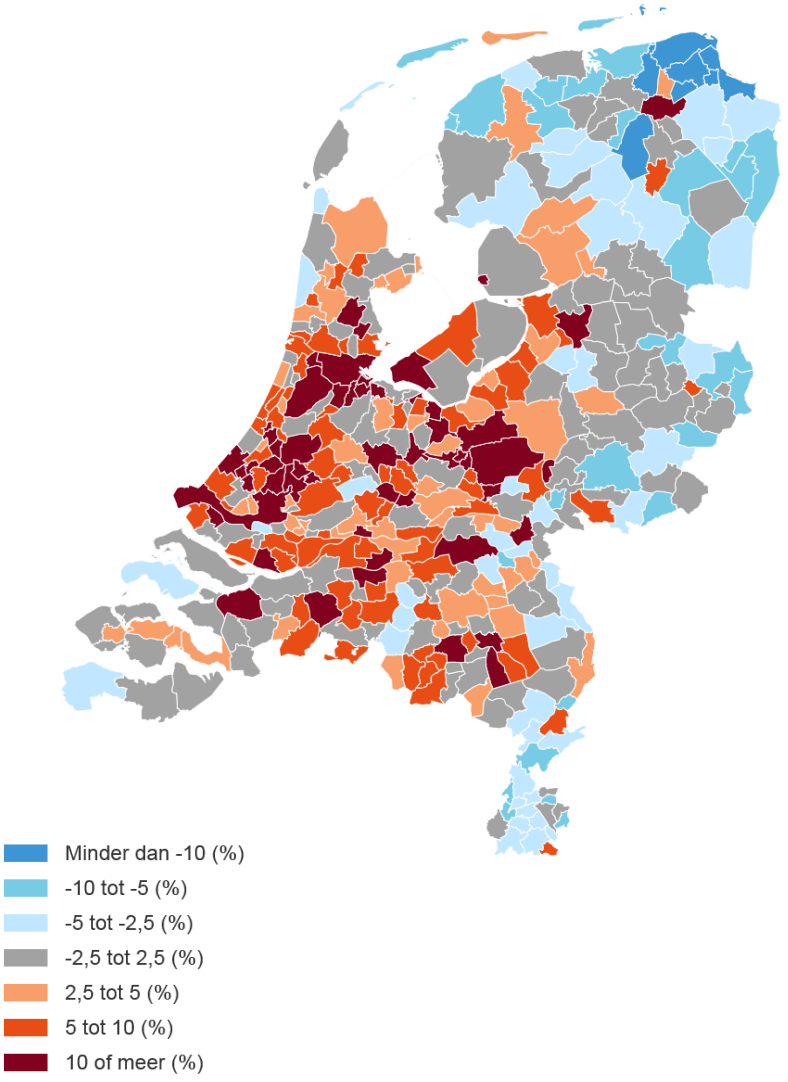
In 2015 hebben de Verenigde Naties 17 ambitieuze doelen voor duurzame ontwikkeling vastgesteld. Deze Global Goals for Sustainable Development vormen voor alle lidstaten tot 2030 een belangrijke gezamenlijke agenda. Doelstelling 11, ‘Maak steden en dorpen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam’, erkent dat lokale overheden van onderaf een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan duurzame ontwikkeling. Utrecht is een Global Goals gemeente en verbindt zich daarmee aan de duurzaamheidsdoelen. Naast bovengenoemd doel werkt de gemeente in deze ruimtelijke strategie ook aan andere Global Goals: 7. Toegang tot betaalbare en duurzame energie voor iedereen, 8. Infrastructuur voor duurzame industrie, 13. Aanpak van klimaatverandering en 15. Beschermen en duurzaam gebruiken van ecosystemen, bossen en biodiversiteit.




*De 17 sustainable development goals van de VN*

### 4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad

De wereldbevolking neemt verder toe. Van 7,7 miljard mensen in 2019 tot een bevolkingspiek met 9,7 miljard mensen in 2064.[10] Twee derde van de wereldbevolking woont dan in steden of stedelijke regio's.[11] Tegelijkertijd is wereldwijd een verdubbeling van het aandeel 60-plussers zichtbaar.[12]
Ook in Nederland neemt de bevolking toe, met name in de steden en randgemeenten[13]. Na 2035 zet deze trend door in de grote steden van de Randstad. Vooral jongeren en buitenlandse migranten trekken naar de stad vanwege opleidingsmogelijkheden en de kans op een baan[14]. Het aandeel buitenlandse migranten stijgt de komende jaren met 30-40 procent tot 2050.
Er zijn ook groepen mensen die de stad verlaten. De samenstelling van deze groep laat een genuanceerd beeld zien en varieert per stad. Dertigers vormen de grootste groep die de stad verlaten door de behoefte aan een ander type woning en woonomgeving. Terwijl er ook hoogopgeleiden zijn die graag in steden wonen, zelfs na gezinsuitbreiding.[15] Het aandeel vertrekkende dertig-minners neemt toe, mogelijk door de woningprijzen in combinatie met het nog relatief beperkte inkomen. Studiemigranten verlaten het land nadat zij hun opleiding hebben afgerond.[16]
Utrecht groeit tot 2040 naar ongeveer 455.000 inwoners.[17] Utrecht is een jonge stad met veel studenten en starters en blijft dat ook. Met het gevolg dat meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens een alleenstaand huishouden betreft. De procentueel sterkste groei vindt plaats in de groep 65-plussers. Tussen wijken en subwijken zijn er grote verschillen in het aandeel 65- en 75-plussers. Het grootste deel van de groei komt voor rekening van één- en tweepersoonshuishoudens.
De bevolkingsgroei in Utrecht en de samenstelling daarvan vragen om een toename van het aantal woningen passend bij de vraag. Tegelijkertijd vragen deze ook om een inrichting van de woonomgevingen die rekening houdt met de diverse wensen en behoeften van toekomstige bewoners zoals studenten, ouderen en kleine huishoudens. Om aan de vraag en verschillende behoeften te kunnen voldoen moet de gemeente een diversiteit aan woonmilieus behouden en versterken.




*Prognose bevolkingsgroei in Nederland tussen 2018 en 2035 (CBS en PBL, 2018)*

### 4.1.3 Gezondheid



De levensverwachting in Nederland stijgt. In 2040 worden Nederlanders bijna 86 jaar. Ter vergelijking: in 2015 was dat 81,5 jaar. De kans om heel oud te worden neemt flink toe. Het percentage mensen met een lage sociaaleconomische status (SES) dat zich gezond voelt, neemt af tot 2040, terwijl dit percentage voor mensen met een hoge sociaaleconomische status onveranderd blijft. Tot 2040 is er een groei van het aantal eenzamen. Eenzaamheid neemt over het algemeen toe met het ouder en eenzaamheid komt bij alleenwonenden meer voor dan bij samenwonenden.
In de toekomst worden Nederlanders steeds zwaarder. In 2040 heeft 62 procent van de volwassen Nederlanders overgewicht. De toename in overgewicht geldt voor alle leeftijdsgroepen vanaf 18 jaar en bij alle sociaaleconomische groepen. Het percentage mensen met ernstig overgewicht neemt tot 2040 meer toe onder mensen met een lage sociaaleconomische status. Het overgewicht neemt toe ondanks dat Nederlanders steeds vaker voldoen aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen.[18]
Het ligt in de lijn der verwachting dat bovengenoemde trends zich door vertalen naar Utrecht. Ondanks dat Utrecht in vergelijking met andere grote steden een gunstig gezondheidsbeeld heeft,[19] is niet duidelijk of de trends positief voor Utrecht uitpakken.

## 4.2 Gebruik

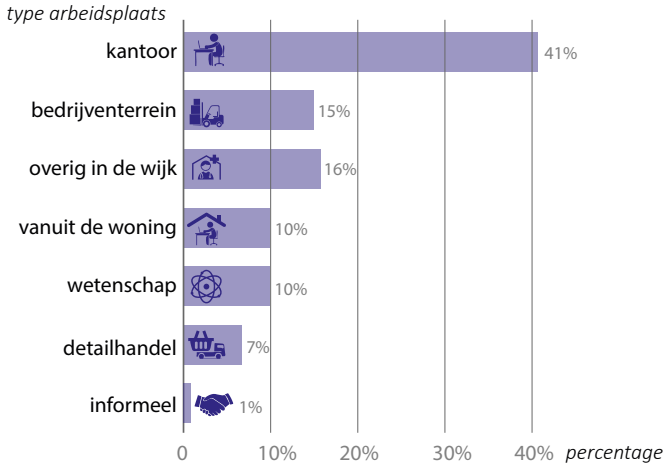
### 4.2.1 Wonen



De bevolking groeit en de stad is een populaire woonbestemming. Tegelijkertijd stijgen de prijzen (zowel koop als huur), sluit het aanbod niet aan op de vraag en is er sprake van een afnemende inkomenszekerheid[20]. Woningen worden vaker door particuliere beleggers als investeringsobject gezien en opgekocht. De druk op de woningmarkt voor lage en middeninkomens is hoog; vooral mensen met middeninkomens gaan de stad verlaten. Deze ontwikkelingen dragen bij aan kansenongelijkheid [21] en het risico is dat bepaalde groepen het steeds moeilijker krijgen op de woningmarkt. Het gaat dan naast kwetsbare mensen met bijvoorbeeld een laag inkomen of een lichamelijke of geestelijke beperking om mensen met middeninkomens die zelfredzaam zijn als bijvoorbeeld flexwerkers, zorgpersoneel en politieagenten[22]. Naast (markt)ontwikkelingen is leefbaarheid ook een onderdeel van kansengelijkheid. Deze kan in bepaalde wijken onder druk komen te staan. Dit heeft te maken met een concentratie van kwetsbare groepen in verschillende wijken van de stad. De leefbaarheid wordt onder druk gezet doordat mensen zich onveiliger voelen en de overlast toeneemt.
Een antwoord op toenemende kansenongelijkheid is het realiseren van gemengde en leefbare wijken. Daarbij is het van belang dat gemengd bouwen alleen niet voldoende is. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

### 4.2.2 Voorzieningen

In een aantrekkelijke stad zijn er voldoende en toegankelijke (maatschappelijke) voorzieningen. Er is ruimte nodig voor scholen, sportvoorzieningen, buurtcentra, theaters, wijkcultuurhuizen, gezondheidszorgvoorzieningen etc. Voorzieningen zorgen ervoor dat mensen elkaar tegenkomen en nodigen uit tot ontmoeting. Uit onderzoek blijkt dat de toegang tot voorzieningen onder druk staat door verschraling van het aanbod, schaalvergroting, vercommercialisering en de dringende behoefte aan bouwlocaties. De plekken die er wel zijn veranderen zo dat de meer welvarende bewoners zich daar beter thuis voelen. Dit gaat ten koste van de woonomgeving van andere (groepen) bewoners en kan leiden tot marginalisatie, uitsluiting en vermijding.[23]
Bij de groei van de stad is het van belang dat de gemeente naast het realiseren van woningen en diverse woonmilieus ook zorgt voor het realiseren van voldoende en hoogwaardige maatschappelijke voorzieningen die toegankelijk zijn voor iedereen.




*Banenbehoefte per sector (Stec Groep, 2020)*

### 4.2.3 Werken en werkgelegenheid

De regio Utrecht scoort hoog als het gaat om concurrentiekracht, o.a. door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's. Mede dankzij haar gunstige vestigingsklimaat en centrale ligging is Utrecht één van Nederlands snelst groeiende economische regio's in Nederland.[24] Utrecht is goed voor ruim 9% van het BBP en vormt zowel voor personen- als goederenvervoer de draaischijf van Nederland. De werkgelegenheid in de regio Utrecht groeit in de zorg gemiddeld het sterkst, gevolgd door ICT, vervoer en opslag (logistiek), bouwnijverheid, groot- en detailhandel- en voedings- en genotmiddelenindustrie (Uit lange termijn verkenning Utrecht+, 2020). De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie.[25] (Future motions). In haar economische beleid koppelt de regio Utrecht de maatschappelijke opgaven (toekomstbestendige leefomgeving, gezonde mensen en waardevolle digitalisering) aan economische kansen (Regionale Economische Agenda, 2020). Vanuit deze maatschappelijke opgaven ziet de stad Utrecht voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs.
Door digitale technologie is werken flexibeler geworden qua plek en tijdstip. Werken op afstand lijkt een impuls te krijgen door de coronacrisis. Een aanzienlijk deel (ruwweg 40-60%) van de thuiswerkers tijdens de crisis verwacht na de coronacrisis vaker parttime thuis te werken.
Een landelijke trend is dat online winkelen blijft doorgroeien. Dat betekent dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel afneemt en voor distributiecentra toeneemt. Utrecht wijkt af van deze trend. Door de inwonersgroei, de goede uitgangspositie en trends onder consumenten zal het aantal vierkante meters detailhandel stabiel blijven (Stec Groep, 2020).

### 4.2.4 Mobiliteit



Het aantal verplaatsingen stijgt. Mensen zijn de afgelopen decennia steeds mobieler geworden en bewegen zich in complexere patronen dan vroeger. Het bevolkingsaantal in Nederland neemt toe. Dit leidt ertoe dat het nationale mobiliteitssysteem tegen zijn grenzen aanloopt, vooral in en tussen stedelijke gebieden.[27]

Het aantal online-bestellingen van pakketten en maaltijden blijft stijgen. Dit gaat gepaard met een stijging van de bijbehorende vervoersmiddelen zoals bestelbussen[28], scooters en elektrische fietsen.

Door de noodzaak om de CO2-uitstoot drastisch te verminderen wordt het verkeer schoner en neemt het elektrisch vervoer toe. Meer mensen nemen de fiets in plaats van de auto, waarmee het gebruik van de openbare ruimte verandert. Ook komt autodelen steeds meer voor.

Snellere reistijden in het openbaar vervoer zijn positief voor de bereikbaarheid van banen[29], zeker als de werklocaties dichtbij OV-stations worden gesitueerd.

Thuis werken leidt tot minder verkeer en spreiding van verkeer over de dag. Door de corona-maatregelen zijn meer mensen thuis gaan werken, waardoor het OV minder gebruikt wordt en ook het aantal autoritten is verminderd. Het is nog onduidelijk wat de structurele effecten van deze pandemie zijn op het aantal verplaatsingen en het gebruik van verschillende vervoersmiddelen.

Technologische ontwikkelingen bieden door nieuwe toepassingen van datagebruik kansen. Zo worden nieuwe mobiliteitsdiensten zoals ‘Mobility as a Service’ ingericht. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden, zijn een feit. In stedelijk gebied zijn in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen te zien, zoals elektrische steps. Het gebruik van autonome voertuigen wordt door nieuwe technologie ook mogelijk. Wat de impact op de stad van deze (en nog niet bekende) innovaties zal zijn, is nog niet te duiden.

Hoewel het vervoersysteem in Nederlandse steden is ingericht op het zo efficiënt mogelijk verplaatsen van grote groepen mensen, blijkt tegelijkertijd dat sommige groepen mensen hun bestemmingen in de stad moeilijk kunnen bereiken. Niet iedereen heeft in gelijke mate toegang tot vervoer of is in staat om zich door complexe verkeerssituaties te bewegen. Het is te duur, te tijdrovend en sommige mensen zijn niet (digitaal) vaardig genoeg.[30]

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. Verkeersveiligheid is één van de meest genoemde buurtproblemen die inwoners opgelost willen zien. Van de Utrechters is 40% tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt.

Door de groei van de stad en de toenemende druk op de bestaande infrastructuur in brede zin (wegen, spoorwegen, fietspaden) is een verschuiving tussen de verschillende vervoersmodaliteiten nodig. De gemeente moet daarom sterker inzetten op duurzame en ruimte-efficiente vormen van mobiliteit. Tegelijkertijd is het van belang om fysieke en niet fysieke barrières en belemmeringen te beperken of te verwijderen, zodat het vervoerssysteem voor iedereen toegankelijk is. In woonstraten is meer verblijfsruimte nodig en zijn snelheidslimieten van 30 km per uur nodig om de verkeersveiligheid te vergroten. In het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040 wordt het verbeteren van de verkeersveiligheid nader uitgewerkt.

### 4.2.5 Sporten en bewegen



Sporten is populair in Utrecht; in de recent gepubliceerde Atlas voor gemeenten komt Utrecht uit de bus als tweede stad in Nederland als het gaat om sportparticipatie. Utrechters blijven lid van verenigingen, terwijl landelijk het verenigingslidmaatschap voor sport onder volwassenen afneemt. Vooral voor hockey en voetbal is dit duidelijk, daar is de lidmaatschapsgroei groter dan landelijk en hoger dan je mag verwachten gezien de bevolkingsgroei.[31] Ook neemt het ongeorganiseerd (alleen) sporten of anders georganiseerde sport in de openbare ruimte toe, zoals yoga, bootcamp, freerun parcours, calisthenicspark, etc.[32]
Wandelen voor het plezier staat in Nederland bovenaan de lijst van meest ondernomen vrijetijdsactiviteiten.[33] Door de bevolkingsgroei, en met name de vergrijzing, zal dit verder toenemen[34]. Door een toename van het thuiswerken worden er meer ommetjes in de buurt gemaakt.
Kinderen spelen minder vaak en minder lang buiten: 18% speelde in 2006 minder dan 1 uur per dag buiten. In 2014 is dit aandeel gestegen tot 24%. Kinderen spelen in stedelijk gebied gemiddeld twee uur minder lang buiten dan kinderen in niet-stedelijke gebieden.[35] Wanneer er steeds minder ruimte overblijft voor speel- en verblijfsruimte in de eigen buurt, bestaat het risico dat deze trend zich verder doorzet. Mogelijkheden om laagdrempelig, dicht bij huis te kunnen spelen zijn essentieel om dagelijks buiten spelen voor alle kinderen mogelijk te maken.
Om georganiseerd sporten te kunnen faciliteren is het nodig dat de gemeente voldoende ruimte reserveert voor sportfaciliteiten, goed verspreid over de stad en toegankelijk voor iedereen. Voor ongeorganiseerd sporten is het van belang dat de openbare ruimte zo wordt ingericht dat deze uitnodigt tot bewegen en sporten. Om te voorkomen dat de trend van minder buiten spelen zich doorzet, is het essentieel dat in de stad laagdrempelig en dicht bij huis voldoende mogelijkheden zijn, zodat kinderen dagelijks buiten kunnen spelen.[36]

### 4.2.6 Verduurzamen energie



Om de opwarming van de aarde te beperken tot 2 graden Celsius, zo mogelijk 1,5 graad, moet Nederland overstappen van fossiele brandstoffen op duurzame energiebronnen zoals zon en wind. Alleen zo kan Nederland bijdragen aan de klimaatdoelen van Parijs (2015). In het nationale Klimaatakkoord (2019) liggen de maatregelen en afspraken voor de energietransitie vast. Zo is het de bedoeling dat in 2050 de gebouwde omgeving een CO2-arme energievoorziening heeft. Dat kan alleen door het energieverbruik van woningen en gebouwen drastisch te verlagen, de energie die gebruikt wordt duurzaam op te wekken en de energie-infrastructuur aan te passen op gebruik van elektriciteit en warmtenetten in plaats van aardgas. Energiebesparing is een belangrijk onderdeel en richt zich op het isoleren en verduurzamen van gebouwen en op elektrisch vervoer. Daarnaast is in het Klimaatakkoord afgesproken dat in 2021 alle gemeenten in regionaal verband een strategie opstellen om tot meer opwekking en gebruik van duurzame elektriciteit en van duurzame warmtebronnen te komen. Bij de ontwikkeling van de stad is het nodig dat de gemeente zich er rekenschap van geeft dat voor het opwekken, opslaan en leveren van zonne- en windenergie fysieke ruimte nodig is, zowel boven als onder de grond. Denk aan zonnepanelen, warmtebuffers, windmolens en oplaadpalen. In een verdichtende stad, waar de ruimte schaars is, zal de gemeente de ruimte slim moeten gebruiken (multifunctioneel).
Ook een circulaire economie draagt bij aan de benodigde CO2-reductie. Door hergebruik wordt de economie afvalvrij, worden er minder nieuwe grondstoffen gebruikt en is er minder afval om te verbranden. Het vraagt om een radicale verandering van zowel economie als ruimte, ook van governance en financiering. De ambitie van het Rijk is om in 2050 een volledig circulaire economie te hebben. En om in 2030 een (tussen)doelstelling te realiseren van 50% minder gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen)[37]. Een circulaire economie heeft een directe (ruimtelijke) invloed op de trends van wonen, mobiliteit, werken en groen.

### 4.2.7 Digitalisering



Digitalisering verandert onze samenleving. Technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Verschillende digitale platforms zorgen ervoor dat vraag en aanbod op een andere manier in de stad samenkomen, zoals Snappcar, Ticketswap, AirBnb en Uber. Nieuwe technologieën voor vervoersmogelijkheden zorgen ervoor dat de buitenruimte anders gebruikt gaat worden door bijvoorbeeld zelfrijdende auto's en drones die pakketjes bezorgen. Dat kan betekenen dat het beheer van de buitenruimte zich uitbreidt naar 'de lucht'.
Naast verschillende apps voor inwoners en bezoekers zorgen ook opkomende technologieën als sensoren, Internet of Things en kunstmatige intelligentie ervoor dat de stad op een andere manier gebruikt wordt. Dit biedt kansen om de stad beter in te richten, diensten te verbeteren en bedrijvigheid en banengroei verder te stimuleren. Tegelijkertijd brengt digitalisering ook uitdagingen met zich mee om dit op een juiste, veilige en eerlijke manier te doen. Het gebruik van sensoren in de buitenruimte vraagt van de gemeente als beheerder om nieuwe kennis, vaardigheden en processen.
Digitalisering heeft ook in Utrecht ruimte nodig, boven- en ondergronds. Ruimte voor bekabelde en draadloze netwerken, uitrol van 5G, lokale datacenters en opstellingen voor sensoren (passantentellingen, luchtkwaliteit). De gemeente moet inspelen op een ander beheer van de buitenruimte dat aansluit bij de technologische ontwikkelingen.

## 4.3 Natuurlijk kapitaal

### 4.3.1 Klimaatverandering



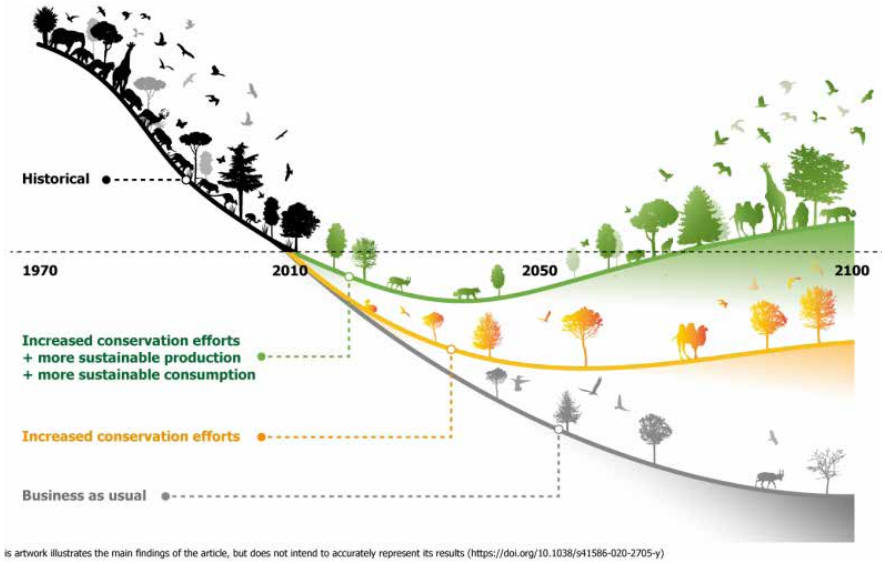
Het klimaat verandert. Het effect daarvan is overal zichtbaar: drukke parken, wateroverlast op straat en minder gladde wegen. De verwachting is dat de gemiddelde temperatuur stijgt en dat warme en tropische dagen steeds vaker voor komen. Hittegolven gaan vaker voorkomen, worden intenser en zullen langer duren. De hoge temperaturen hebben een negatieve invloed op de gezondheid, de nachtrust en de arbeidsproductiviteit.
De veranderende temperatuur heeft ook gevolgen voor de neerslag: nattere winters, hevige buien en een grotere kans op drogere lentes en zomers. Dit heeft gevolgen voor flora en fauna. Het groei- en bloeiseizoen begint bijvoorbeeld eerder, vogels nestelen eerder en hebben meer legsels.[38]

### 4.3.2 Biodiversiteit



Wereldwijd neemt de biodiversiteit af. Steeds meer inheemse planten- en diersoorten sterven in een hoog tempo uit. Dit komt door het verdwijnen van natuurgebieden, vervuiling, infrastructuur en klimaatverandering.[39] Ondanks dat intensivering van de landbouw en de verstedelijking in de 20e eeuw al zijn begonnen en ondanks de aanleg van nieuwe natuurgebieden, is er in Nederland nog maar 15 procent over van de inheemse planten- en diersoorten die in 1900 in ons land aanwezig waren. Het Europese gemiddelde ligt op 40 procent.[40] Door vermesting, verzuring, verdroging en versnippering van het leefgebied gaat in Nederland de biodiversiteit nog steeds achter uit.[41] Dit heeft gevolgen voor de natuurwaarde, onze gezondheid, voedselvoorziening, geneeskunde en bescherming tegen klimaatverandering. Een afname van de biodiversiteit heeft ook impact op de financiële sector, waar leningen uitstaan bij bedrijven die een hoog of zeer hoog risico lopen als bepaalde ecosystemen verdwijnen.

Klimaatverandering en afname biodiversiteit leiden er toe dat de gemeente bij de groei van de stad moet inzetten op meer en gevarieerder groen, waarbij ruimte is om extreme buien op te vangen.




*Deze grafiek laat zien dat de wereldwijde afname van biodiversiteit kan worden gestopt met een geïntegreerd pakket van maatregelen gericht op natuurbescherming enerzijds en transformatie van het voedselsysteem anderzijds.*
*(IIASA in Planbureau voor de Leefomgeving)*


2,5

# 5 De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar

Met een groeiend aantal inwoners in het vooruitzicht en de trends en ontwikkelingen die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn, staat de gemeente Utrecht de komende twintig jaar met de samenwerkingspartners voor een aantal fikse opgaven. Een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen, toevoeging van groen in de stad, meer maatschappelijke voorzieningen, ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen en een aantal stevige maatregelen op het gebied van het verkeer en de bijbehorende infrastructuur. Denk aan meer hoogwaardig OV, meer voetgangers- en fietsverbindingen, minder autoverkeer, systemen van autodelen en parkeren aan de rand van de stad. Daarbij heeft Utrecht de ambitie om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. En dat alles met oog voor behoud van de Utrechtse kwaliteiten zoals erfgoed, compactheid en de menselijke maat.
Kortom: de ontwikkeling van de stad gaat veel verder dan alleen de woningbouwopgave. Om die opgaven in beeld te brengen, zijn specifieke methodieken ontwikkeld: de Utrechts barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen, de pixelstudie en de 3D-tegel. In dit hoofdstuk worden in paragraaf 1 deze methodieken uitgelegd. Vervolgens staan in paragraaf 2 de opgaven en ambities voor de komende twintig jaar beschreven. Hoe de gemeente aan de ruimtevraag van al die ambities zo veel mogelijk kan voldoen, staat in paragraaf 3.



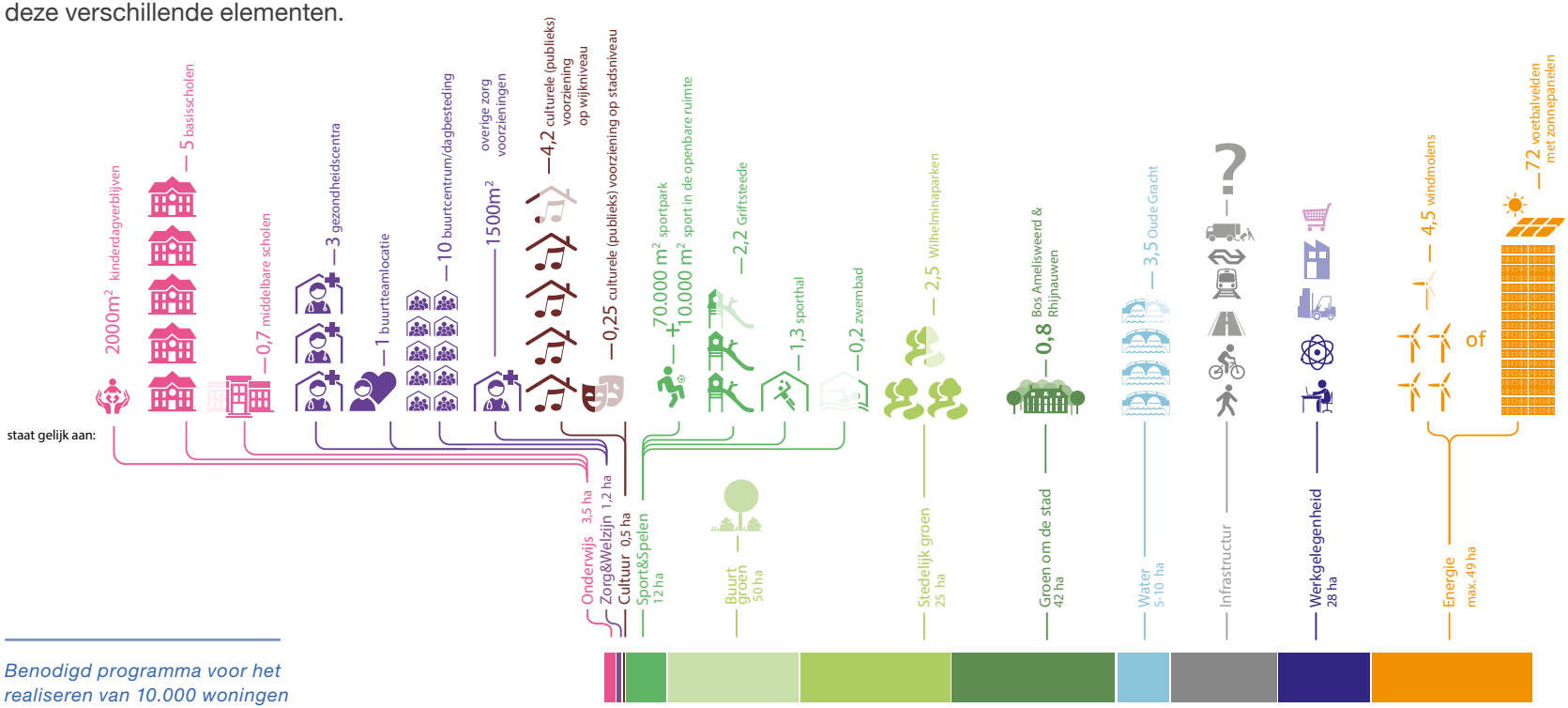
*Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen*

## 5.1 Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040

### 5.1.1 De Utrechtse Barcode

De Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen geeft schematisch weer wat de ruimtevraag is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle (programma)elementen die de stad vormen: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. De barcode is per functie opgebouwd uit normen, gebaseerd op het bestaande beleid, aangevuld met trends en ontwikkelingen. Deze elementen staan in een directe afhankelijkheid van elkaar. Meer van het één, betekent vaak ook meer van het ander. Zo betekent meer woningen dat ook meer banen en meer groen moeten worden toegevoegd. De barcode laat in één oogopslag de onderlinge verhoudingen zien tussen deze verschillende elementen.

De barcode geeft een kwantitatief beeld van de hoeveelheid ruimte die nodig zou zijn voor de groei van de stad. Op basis van de barcode wordt zichtbaar dat 10.000 woningen circa 180-220 hectare extra ruimtevraag met zich meebrengt voor andere functies, zoals groen, werklocaties, infrastructuur, energie, etc. Door op deze manier naar de ruimte te kijken, werkt Utrecht aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad en wordt voorkomen dat extra woningbouw zorgt voor te hoge druk op bijvoorbeeld scholen of groenvoorzieningen. In paragraaf 5.3 staat beschreven hoe Utrecht de barcode op intelligente wijze toepast, door functies met elkaar te combineren en op die manier ruimte te winnen.




*Benodigd programma voor het realiseren van 10.000 woningen*

Zoals gezegd brengt de barcode de kwantitatieve opgave in beeld; die in alle ruimtelijke ontwikkelingen verrijkt moet worden met de kwalitatieve opgave. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven moeten ruimtelijke ontwikkelingen altijd bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en met oog voor de menselijke maat.

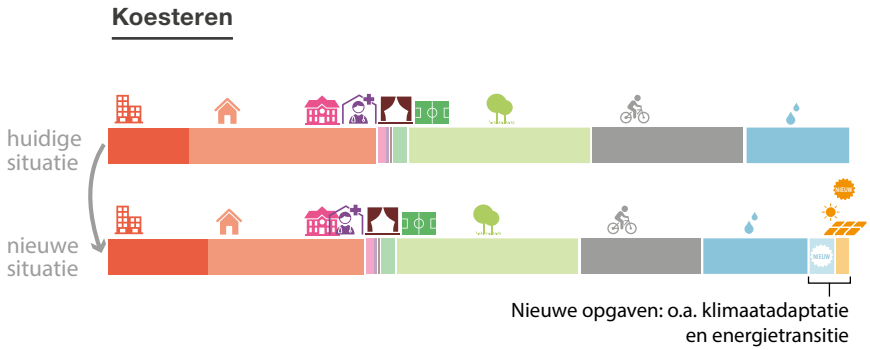
### Vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden

Voor de groei van de stad en het verder ontwikkelen van de gebieden in de stad zijn vier hoofdrichtingen gekozen: koesteren, inbreiden, transformeren en uitleggen. De barcode is voor elk van deze perspectieven anders.



In de delen van de stad waar geen grote groeimogelijkheden zijn, is *koesteren* en versterken van bestaande kwaliteiten het belangrijkste. Dit betekent dat de barcode die daar op dit moment aanwezig is vooral zal verkleuren als gevolg van transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar die voortkomen uit de ambitie om alle gebieden een bepaald gezond leefbaarheidsniveau mee te geven. Daarin zijn grofweg twee varianten te onderscheiden:

1 Actualisatie: meenemen van deze bestaande gebieden naar een actueel niveau van bijvoorbeeld groenvoorziening en mobiliteitssysteem die bij de staat van de stad passen, zoals deze nu is en zoals deze binnenkort zal worden. De huidige voorzieningen zijn soms niet meer toereikend bij de schaal van de stad en de verwachtingen van de huidige tijd. Dat niveau moet worden aangepast om ook in bestaande gebieden een gezonde, leefbare stad te kunnen cultiveren waar mogelijk en ontwikkelen waar nodig.
2 Adaptatie: transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar aan moderne elementen voor een gezonde, leefbare stad, zoals klimaat en energie.



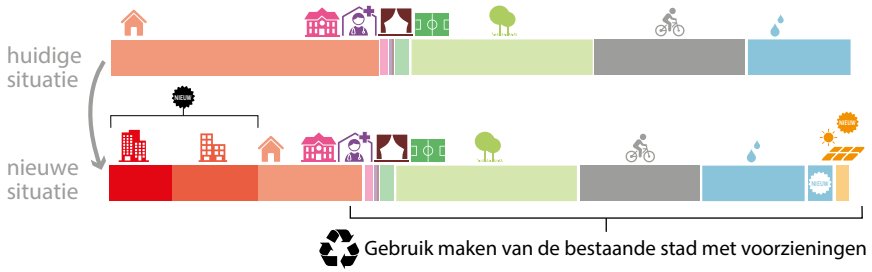
Bij *inbreiden* vangt de gemeente de groei op binnen de bestaande stad, op plekken waar nog ontwikkelmogelijkheden zijn. Vanuit de barcode beredeneerd betekent het dat de groei voor een deel opgevangen kan worden met bestaande voorzieningen (indien en voor zover er overcapaciteit is) en dat voor een deel voorzieningen moeten worden toegevoegd. Het verschilt per locatie en per functie hoeveel toevoeging gewenst en mogelijk is.

Bij *transformeren* vindt er een verandering van gebruik plaats (bijvoorbeeld van werken sec naar gemengd). Dit vraagt om een aanpassing van het voorzieningenniveau. Er zullen zeker voorzieningen moeten worden toegevoegd om de ontstane druk op de voorzieningen binnen de bestaande stad op te lossen. Transformatiegebieden lenen zich goed voor het adequaat opvangen van de groei door slimmer ruimtegebruik. Bijvoorbeeld door multifunctioneel gebruik van locaties, door het beter benutten van overcapaciteit of door voorzieningen beter bereikbaar te maken. De barcode voor een transformatiegebied zal daardoor meer functies kunnen bevatten per hectare dan een koestergebied. Het kan ook zijn dat functies niet per sé in dit gebied passen. De gemeente kijkt dan of dit in de nabijheid kan.

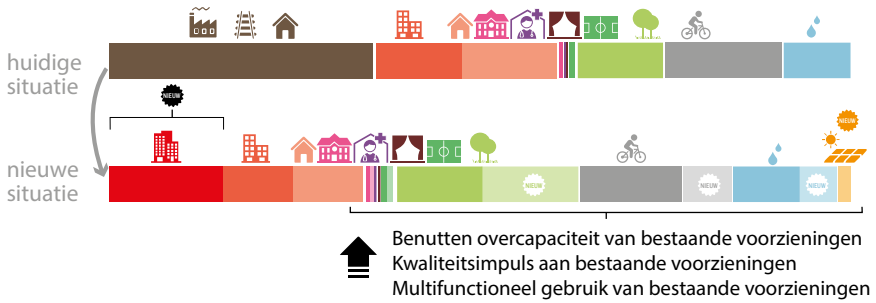
*Uitleggen*: aan de rand van de stad zal de barcodesprong het grootst zijn, omdat het overgrote deel van de barcode nog moet worden gerealiseerd. Dat geldt vooral voor voorzieningen die niet in de nabijheid aanwezig zijn, zoals sportvelden, scholen en parken. Dit heeft ook gevolgen voor het bijbehorende kostenplaatje. Hierbij is het belangrijk dat de nieuwe gebieden niet ten koste gaan van investeringen in gezond stedelijk leven in de bestaande stad.

De volgende paragraaf beschrijft de opgaven, de kaders en ambities richting 2040 met soms een doorkijkje naar 2050. Het zijn in feite de afzonderlijke elementen in de Utrechtse barcode. Paragraaf 5.3 laat zien dat de ruimte in de stad efficiënt benut kan worden door de barcode op een intelligente manier toe te passen. Dat kan door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken.

**Inbreiden**




**Transformeren**




**Uitleggen**



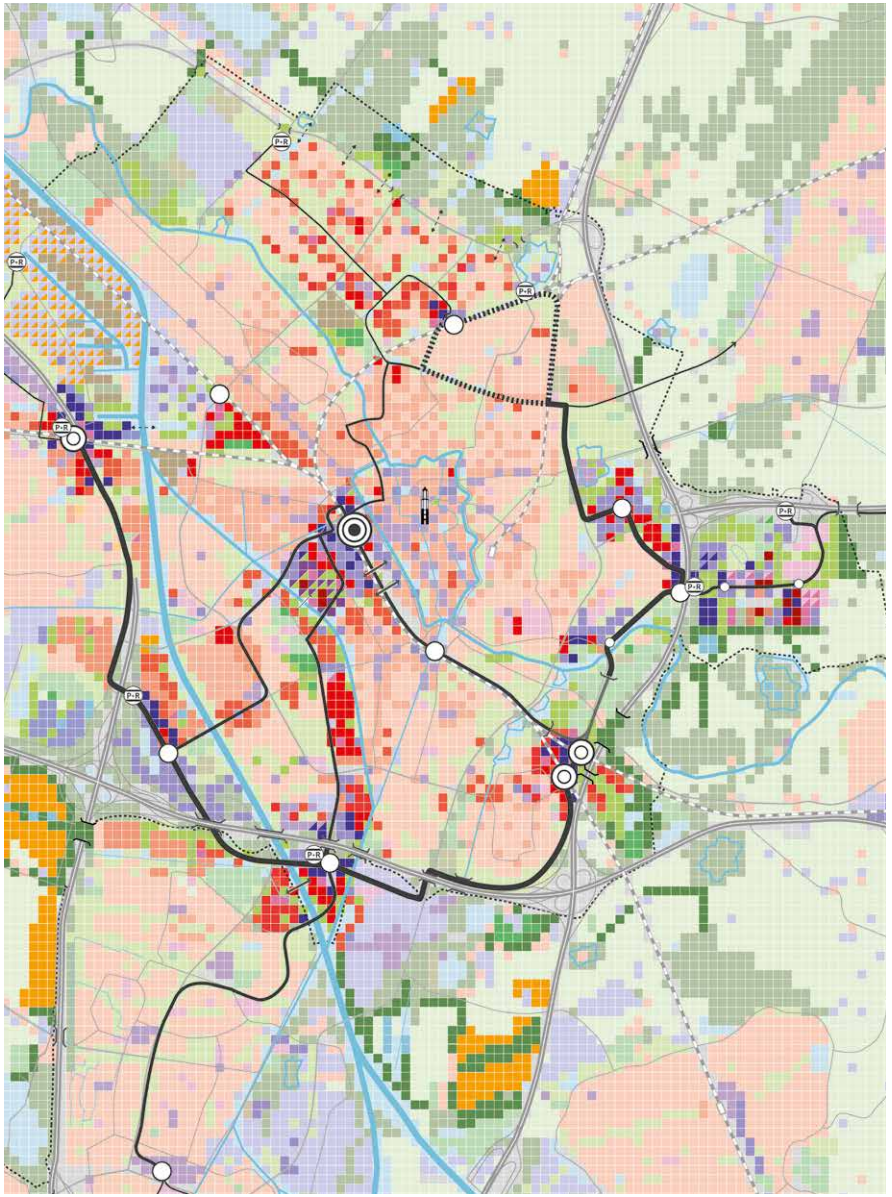
### 5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels

Naast de barcode – die de kwantitatieve opgave weergeeft – zijn twee andere methodieken ontwikkeld om de reikwijdte van de mogelijkheden te bestuderen: de pixelstudies en de 3D-tegels. De pixelmethodiek schetst in kwantitatief opzicht welk programma waar in de stad een plek zou kunnen krijgen (grote ruimteclaims op stedelijk niveau). De 3D-tegels laten op buurtniveau zien hoe dit er in kwalitatief opzicht uit kan zien (kleine ruimteclaims). Hieronder wordt de werking van beide methodieken uitgelegd.

**Programmering op stedelijk niveau (pixelstudies)**

Voor de pixelstudies is de stad verdeeld in pixels ter grote van één hectare (100 bij 100 meter). Deze hectarehokjes zijn vervolgens ingekleurd met de kleur van de meest dominantie barcodefuncties (bijvoorbeeld wonen, kantoren, stedelijk groen, sport). In het geval van wonen zijn contrasten toegevoegd, die de verschillende dichtheden aangeven. Kanalen, wegen en spoorwegen zijn qua ruimteclaim (in een aaneengesloten hectare) niet altijd zichtbaar, maar wel cruciaal voor het al dan niet functioneren van een stad (verbinding en/of barrière). Daarom is infrastructuur wel in lijnen ingetekend.

Vervolgens is gekeken welke van de pixels in aanmerking komen voor een eventuele verkleuring / transformatie en welke niet. Na de toevoeging van de harde plancapaciteit (conform Meerjaren Perspectief Ruimte) zijn de overige pixels in de nabijheid ingekleurd volgens de barcodenormen.



*Voorbeeld pixelstudie*

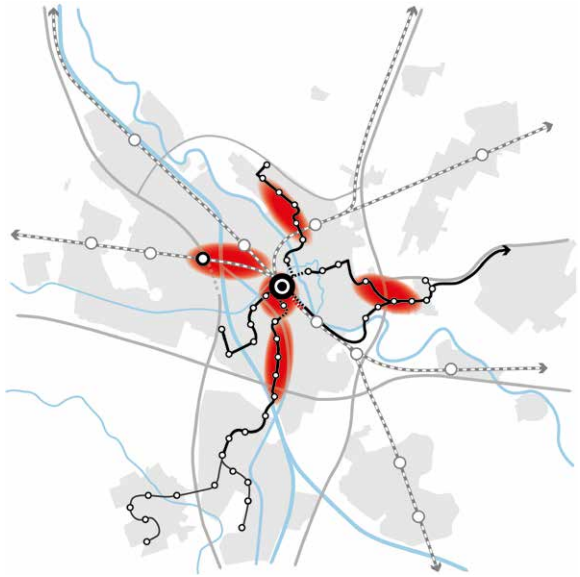
Omdat na de realisatie van de harde plancapaciteit nog een ambitie van 20.000 woningen bestaat, is een drietal modellen gemaakt:

Het concentrische model gaat door op de binnenstedelijke verdichting. Het mobiliteitssysteem is en blijft gericht op Utrecht Centraal in de vorm van nieuwe tramverbindingen de rest van de stad en regio hiermee verbinden. Langs deze assen is zoveel mogelijk gezocht naar mogelijkheden voor verstedelijking en verdichting.

Het polycentrische model zet in op nieuwe stedelijke knopen rondom treinstations en (nieuwe) HOV-haltes. Hiervoor wordt een nieuw HOV-systeem aangelegd dat deze knooppunten met de rest van de stad en regio verbindt: het wiel met spaken.

Het excentrische model laat de ontwikkeling van Rijnenburg zien als nieuwe uitleglocatie van de stad en wat daarvoor nodig is aan mobiliteitsmaatregelen en barcodevoorzieningen.

In de pixelstudies zijn voor deze drie modellen de woningen opgenomen in dichtheden van 50, 100, 150, 200 en 300 woningen per hectare. Vervolgens zijn de overige barcode elementen toegevoegd (voorzieningen, groen, energie, werken en mobiliteitsmaatregelen. De drie kaarten die hieruit voortkwamen zijn doorgerekend in hectares en kosten, en getoetst aan de nota van Uitgangspunten voor de RSU 2040 die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld.



*Het concentrische model*

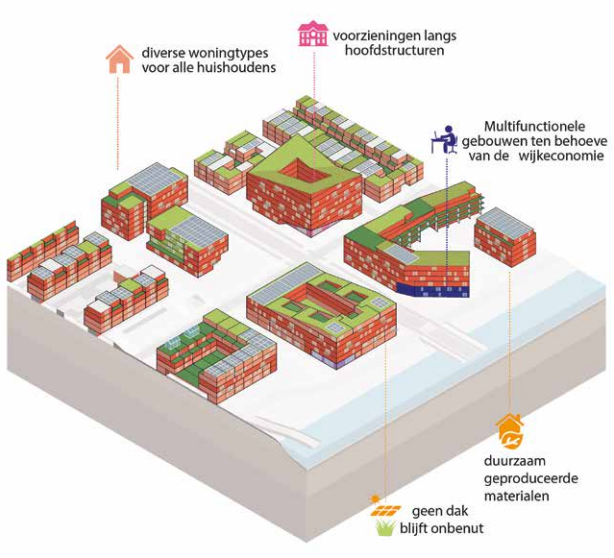


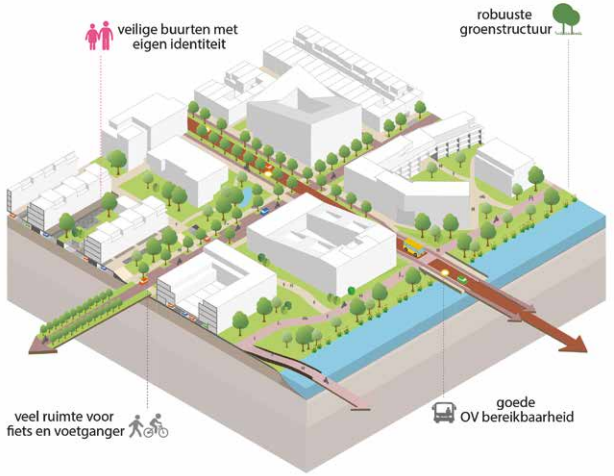
*Het polycentrische model*



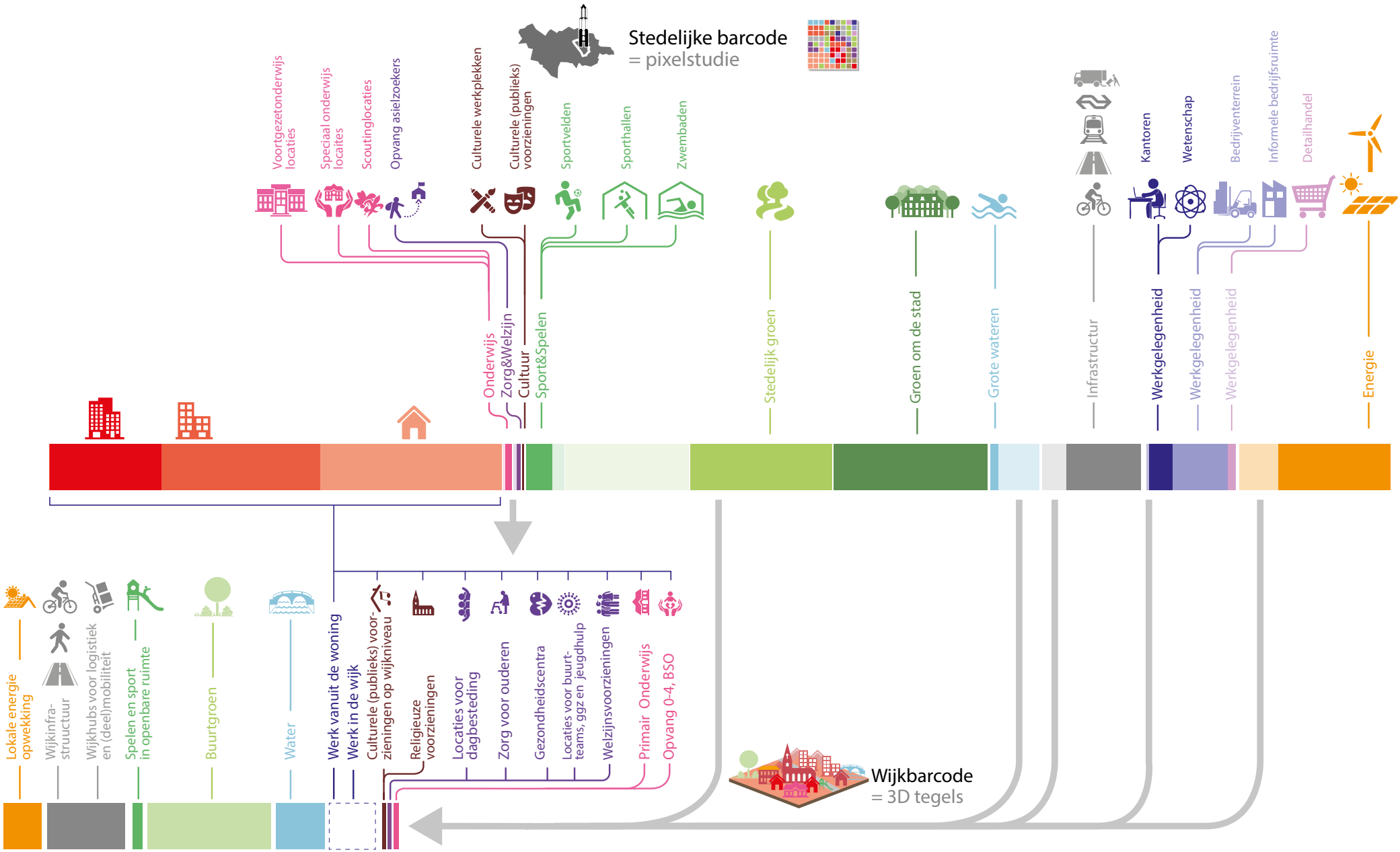
*Het excentrische model*

**Dichtheden en functiemenging op buurtniveau (3D-tegels)**
Om een kwalitatieve component toe te voegen zijn 3D-tegels ontwikkeld die inzoomen op de pixels. Daarmee wordt het bijvoorbeeld mogelijk om ook elementen als functiemenging en multifunctioneel gebruik van ruimte te laten zien.
Voor wonen laten de tegels zien aan welke woonmilieus en woningtypes kan worden gedacht bij welke dichtheid (zie paragraaf 5.2.2). Dit is gedaan door vier tegels met dezelfde dichtheid naast elkaar te leggen, telkens met een andere referentie van een bestaande wijk als achtergrond. Ook wordt zichtbaar welk programma (barcodekleuren) in de gebouwen zelf en in de openbare ruimte zit.




*3D-tegels*




*De barcode is opgebouwd uit twee schaalniveaus: van de stad en de wijk*

## 5.2 De grote opgaven voor Utrecht

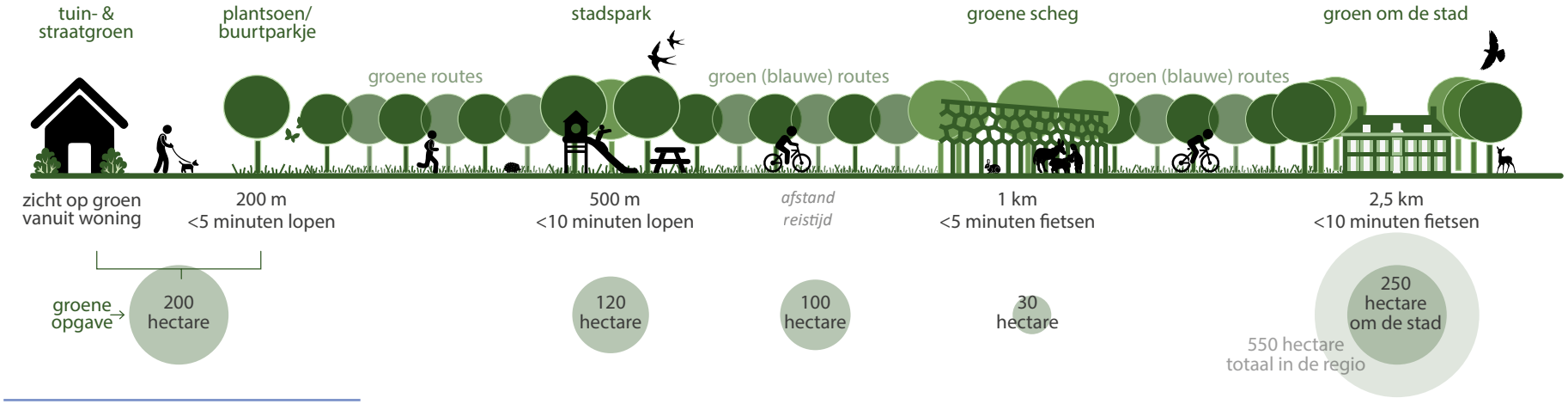
In deze paragraaf zijn de belangrijkste ruimtelijke opgaven, kaders en ambities op een rij gezet voor achtereenvolgens groen/klimaat, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit, energie, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit.

### 5.2.1 Groen en klimaatbestendig

Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen voor stedelijke ontwikkeling. Groen dichtbij huis en voldoende groen in de stad is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen nabij woningen zorgt voor verkoeling en wateropvang. Daarnaast is groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad.

In 2040 is groen op een natuurlijke manier onlosmakelijk verbonden met het dagelijks leven en onze gezondheid. Het is belangrijk dat groen voor iedereen bereikbaar is en van goede kwaliteit voor zowel mensen, dieren als planten. In 2040 woont of werkt praktisch iedereen in een omgeving met voldoende en aantrekkelijk groen. Als inwoner, werknemer en bezoeker van Utrecht in 2040 zie en ervaar je groen zodra je de deur uitstapt van je woning, bedrijf of de trein. In de (woon)straten is ruimte gemaakt voor bomen, planten en bloemen in boomspiegels of plantvakken.
Op korte afstand van de woning genieten inwoners van groene pleinen, groene speel- en sportplekken, plantsoenen, buurtparkjes en stadstuinen. De daken, gevels en tuinen van woningen zijn groen. Regenwater wordt opgevangen, nuttig gebruikt en ter plaatse vastgehouden en geïnfiltreerd. Niet alleen de straat en buurt worden groener, maar ook nieuwe en verbeterde routes, stadsparken en groengebieden om de stad dragen bij aan de groene stad.

De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving. Utrecht wil dat voorkomen en kiest voor verdichten en vergroenen in balans. Dit kan alleen als groen op een gelijkmatige manier meegroeit met de rest van de stad. Daarnaast werkt Utrecht in regionaal verband aan de gevolgenbeperking van




*Een divers landschap op alle schaalniveaus*

overstromingen onder leiding van de Veiligheidsregio Utrecht. Mogelijk leidt de klimaatverandering tot een extra ruimtelijke opgave, namelijk het water-robuust inrichten van de stad.

### Groen groeit mee

Utrecht neemt het raamwerk van groen, water en landschap als basis voor een gezonde en klimaatbestendige verstedelijking en wil 'vergroenen' op alle schaalniveaus.
Dat begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen (straten) naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. Hierbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld bij de eigen gebouwen en gebiedsontwikkelingen. Daarnaast nodigt de gemeente ook inwoners zelf uit om hun eigen omgeving te vergroenen.

De groei van het aantal inwoners (en het aantal woningen) vereist dat er groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de gemeente proactief aan groen werkt als onderdeel van de integrale bouw- en ontwikkelopgave (zie ook paragraaf 5.3). Zo zorgt de gemeente er voor dat de stad aantrekkelijk en leefbaar blijft. Daarom geldt het principe "Groen tenzij". Utrecht gaat voldoende groen en voldoende gevarieerd groen dichtbij realiseren voor mens en dier. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Groene buitenruimte binnen looptijd vanaf elke woning in Utrecht, waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes)
- Groene recreatiegebieden rond de stad zijn via een groene fiets- of wandelroute goed bereikbaar
- 75 $m^2$ openbaar groen per huishouden in de stad plus 40 $m^2$ groen om de stad (zie voor nadere definiëring van doelstelling en indicator de gemeentelijke begroting 2021: utrecht.begroting-2021.nl). Dat is de huidige situatie; de gemeente wil dat bij de verdere ontwikkeling van de stad – berekend op stedelijk niveau - als uitgangspunt behouden.
- Streven naar 40% groen in iedere buurt als ondergrens voor het klimaatbestendig maken van de stad
- Versterken van de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling (natuurinclusief bouwen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse soortenlijst. Hiermee werkt de gemeente aan een natuurinclusieve stad
- Regenwater vasthouden waar het valt (sponswerking van de bodem). Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien
- Borgen van waterveiligheid / beperken van gevolgen van overstroming
- Het vergroten van de toegankelijkheid van bestaand groen samen met de partners in de stad
- Groen moet multifunctioneel zijn en zoveel mogelijk waarden te dienen (bijvoorbeeld klimaatbestendig, biodiversiteit, gezondheid, ontmoeting)

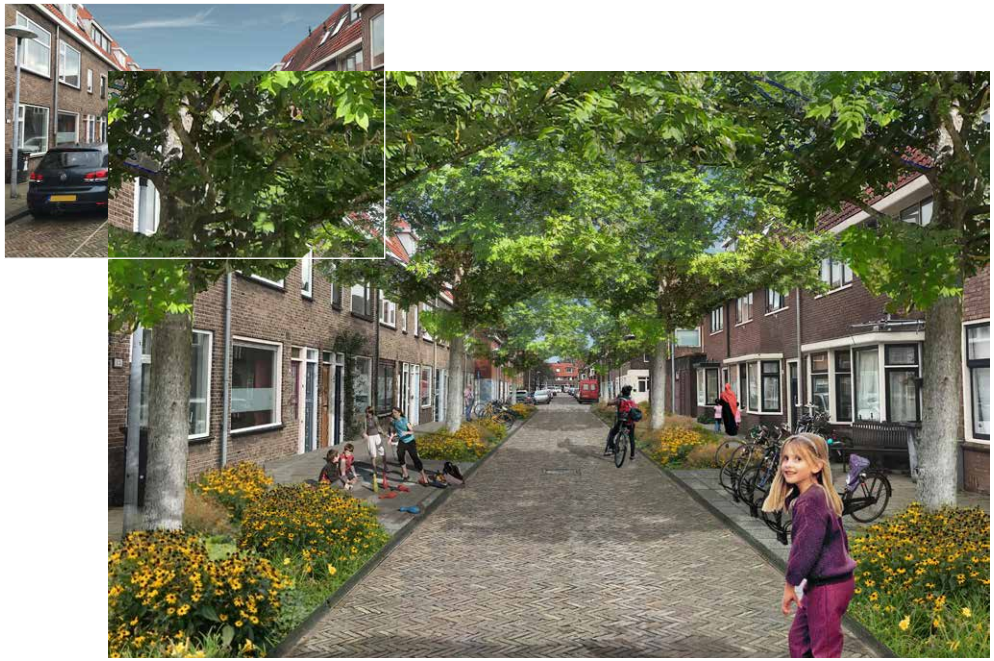
### Schaalsprong Groen op vijf schaalniveaus

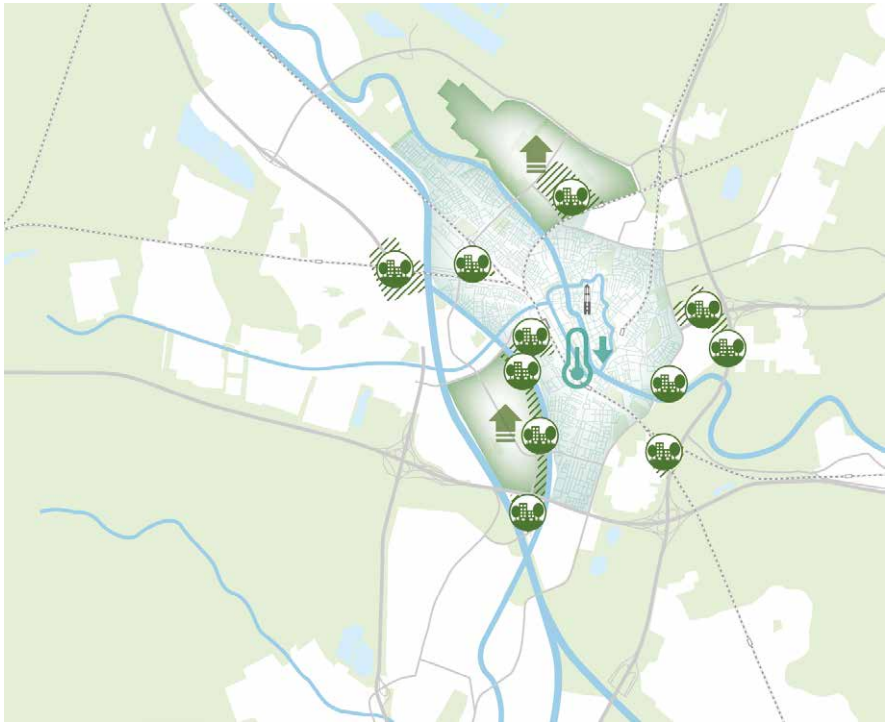
De gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten. Voor de benodigde uitbreiding kiest Utrecht voor een schaalsprong Groen. Dit betekent dat de gemeente samen met haar partners inzet op een fors groenere stad, zodat Utrecht er in 2040 daadwerkelijk anders uit ziet dan in 2020.
Groen wordt toegevoegd op vijf ruimtelijke schaalniveaus:

*Schaalniveau 1: Groene straten: bestaand en nieuw*

Hoe dichterbij het groen, hoe groter de toegankelijkheid en het gezondheidseffect is voor de inwoners. Het groen rond de woning geeft vooral zicht op groen. Groen in de buurt is belangrijk voor bewegen en voor het kunnen maken van een groen ommetje in de buurt. Het vergroenen van buurten vraagt om samen met bewoners de directe leefomgeving anders in te richten. Dit kan gaan om private ingrepen zoals in tuinen, op daken en gevels als de herinrichting van de openbare ruimte. Daarnaast heeft de gemeente de ambitie dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) ligt van een plantsoen of buurtparkje. Deze groene plekken zijn belangrijk als 'coolspots' op warme dagen en bieden ruimte voor spelen, sporten en verblijven voor kinderen en kwetsbare groepen.

Kansen om groen toe te voegen liggen er door het weghalen van overbodige verharding, door een andere balans in parkeren op straat, de ondergrond te ordenen en door de herinrichting van straten van 50 naar 30 km/uur. De opgave bestaat uit het vergroenen van minimaal honderden woonstraten. Dit betekent het toevoegen van minimaal 200 hectare aan groen in de directe woonomgeving.





kwalitatieve verbetering van het groen

groeninclusief ontwikkelen

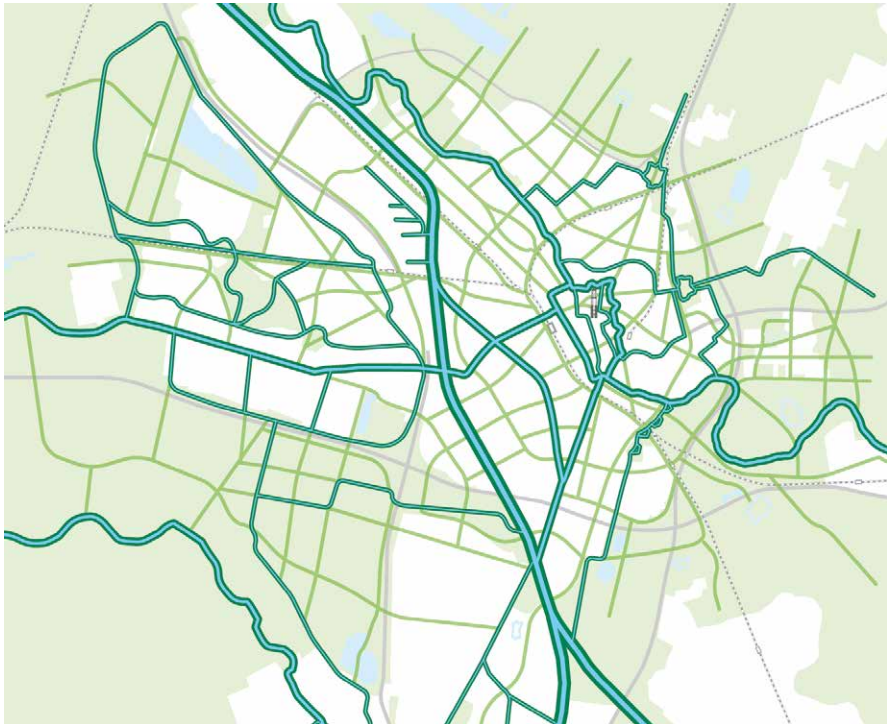
vergroening/verkoeling groenarme wijk

*Impressie van mogelijkheden voor extra groen*

*Schaalniveau 2: Groenblauwe routes*

Door Utrecht lopen groene- en groenblauwe routes. Dit netwerk wordt uitgebreid. De routes verbinden buurten en wijken en daarmee ook de stad met het omliggende landschap. Groenblauwe routes zijn verbonden aan de waterlopen van Utrecht zoals kanalen, rivieren en singels (zoals het Rondje Stadseiland). Groene routes bestaan uit onder andere oude bebouwingslinten, zoals de Koningsweg en doorgaande fiets- en wandelroutes, zoals de Oosterspoorbaan. Het groenblauwe netwerk heeft belangrijke waarde voor ecologie, biodiversiteit, klimaatbestendige stad, beleving, beweging en ook om te ontspannen.

Belangrijke opgave is het verder ‘vergroenen’ van de routes door de aanleg van natuurvriendelijke en recreatieve oevers en door fiets- en wandelroutes te vergroenen. Daarnaast is een belangrijke opgave ervoor te zorgen dat de stadsboulevard, rivieren, kanalen en spoorwegen geen barrières meer vormen in de stad. Ook ligt er de opgave om stad en het omliggende landschap beter te verbinden door barrières te slechten zoals de A12, de A27 en de NRU. Voor de inrichting van de verbindende routes kiest de gemeente – op grond van de klimaatopgave - voor minimaal 40% schaduw op de routes voor fietsers en wandelaars. Het gaat om een vergroeningsopgave van minimaal 100 hectare.

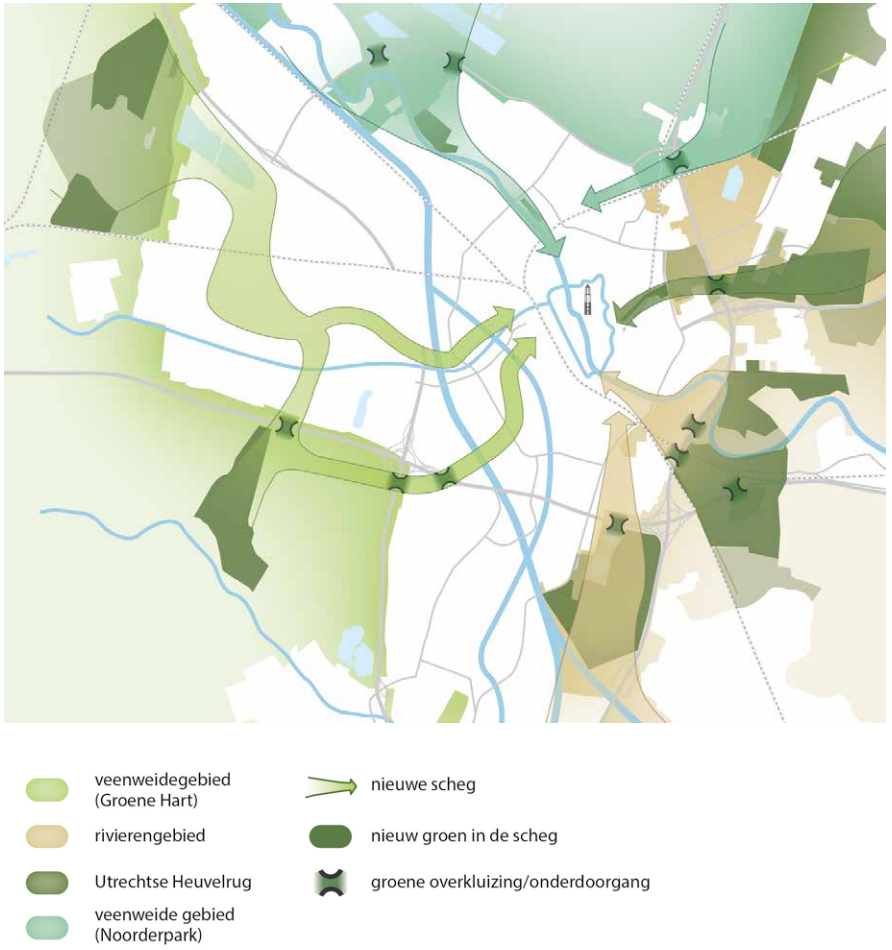


*Schaalniveau 3: Nieuwe parkgebieden in de stad*

Utrecht heeft verschillende stadsparken. Bij de ontwikkeling van de stad zijn nieuwe stadsparken nodig, omdat de gebruiksdruk van de bestaande parken toeneemt en niet alle (nieuwe) inwoners binnen 500 meter toegang hebben tot een dergelijk park. Voldoende en ook toegankelijke parken zijn van belang voor (nieuwe) woonbuurten met relatief weinig private buitenruimte. Het is dan extra belangrijk om in de nabijheid stevige parken te realiseren waar inwoners rust en ontspanning kunnen vinden, mensen elkaar kunnen ontmoeten, bewegen en actief kunnen zijn. Groene longen in de stad die zorgen voor ruimte, rust, verkoeling en natuur.
Nieuwe parken ontstaan door het samenvoegen van bestaande parken of plantsoenen of door de aanleg van nieuwe parken door onder andere meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast biedt het uitbreiden van bestaande parken ook kansen zoals bij Park Transwijk. Dit kan door binnen het park na te denken over de programmering en het ruimtebeslag binnen bestaande functies. Een parkachtige omgeving kan ook worden gerealiseerd door woonbuurten zo te ‘vergroenen’ dat deze in een parkachtige setting komen te liggen. Het ontwikkelen van dit soort parkgebieden vraagt om een intensieve samenwerking met partners in de stad. De opgave bestaat uit het toevoegen van minimaal 120 hectare aan groen.



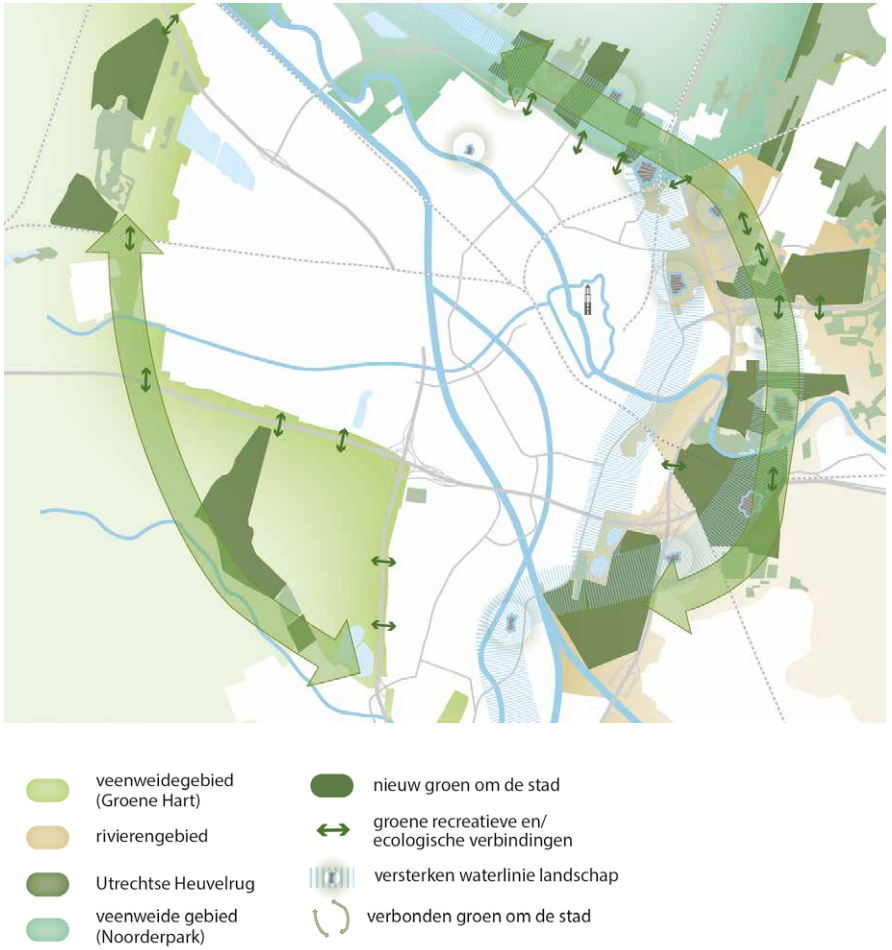
*Schaalniveau 4: Groene scheggen die stad en landschap verbinden*
De scheggen in de stad verbinden de stad met het buitengebied. Een scheg is een aaneengesloten groengebied dat vanuit het buitengebied diep de stad insteekt. Daarmee krijgt het stedelijk gebied van Utrecht een steviger verbinding met de waardevolle natuur- en cultuurhistorische gebieden om de stad; Limes, Nieuwe Hollandse Waterlinie, landgoederen, Utrechtse Heuvelrug, Veenweidegebied en meer.
Voor de groene scheggen bestaat de opgave uit de aanleg van groene scheggen van in totaal minimaal 30 hectare. Idealiter bestaan scheggen in de stad uit groenblauwe gebieden van 60 tot 100 meter breed. De groenblauwe routes langs rivieren en kanalen zijn vaak onderdeel van een scheg. In het landschap wordt de scheg verbreed tot een landschapspark. Integraal verbonden met de aanleg van groene scheggen is het beter benutten van het landschap, het verbeteren van de bereikbaarheid en het toevoegen van recreatiegebied.
Om de scheggen en de landschappen om Utrecht met elkaar te verbinden, is het cruciaal dat infrastructurele barrières worden geslecht door nieuwe groene verbindingen te maken. Dit betreft het realiseren van minimaal acht nieuwe overkappingen en onderdoorgangen over/onder bestaande grootschalige infrastructuur (snelwegen, provinciale wegen, spoorwegen).



*Schaalniveau 5: Groen om de stad*

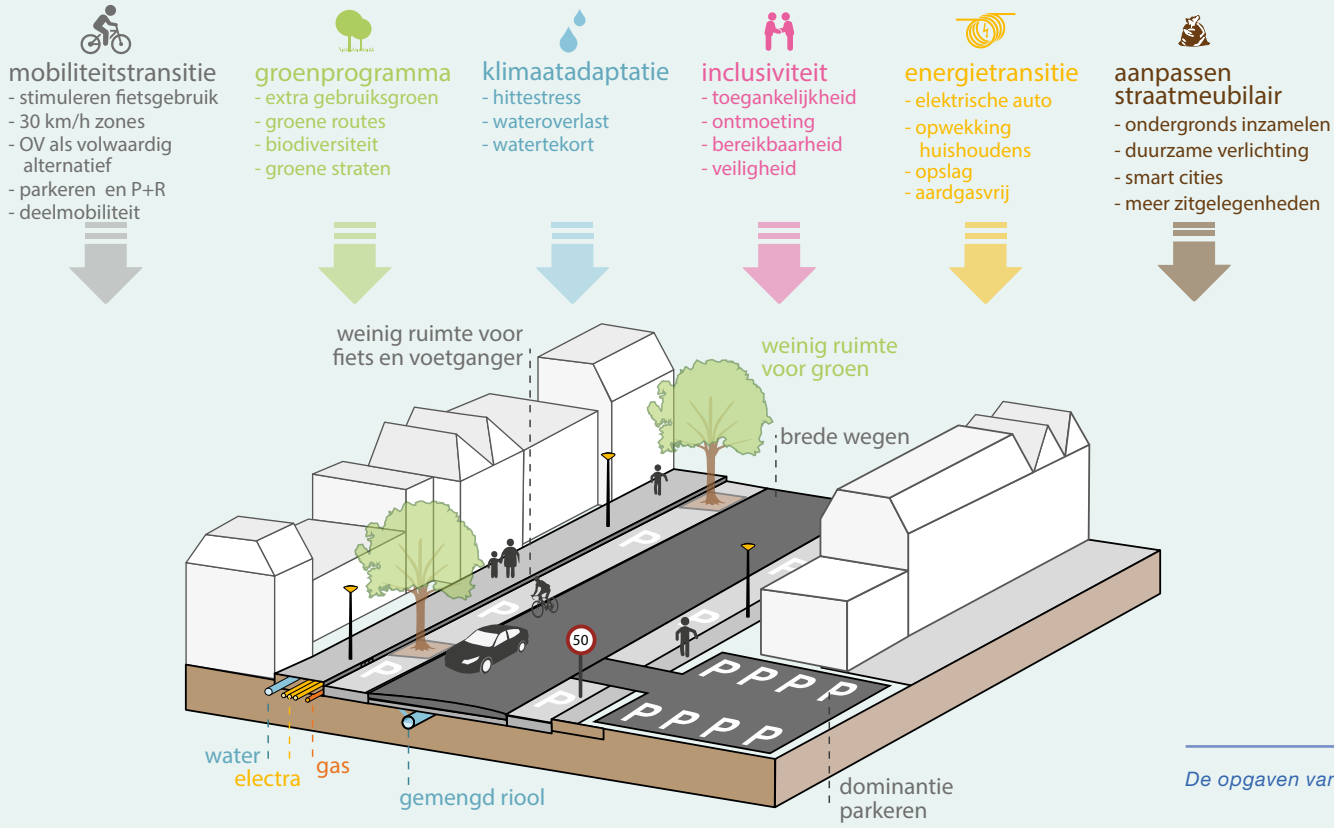
Om de binnenstedelijke groei van de stad vorm te kunnen geven is het beter benutten van het landschap in de stadsranden essentieel. Dit zijn gebieden met bijzondere natuurwaarden, het zijn waardevolle cultuur¬landschappen en belangrijk voor dag-recreatieve activiteiten zoals wandelen, fietsen, sporten, verblijven en ontmoeten. Met de ontwikkeling van nieuwe knooppunten aan de randen van de stad krijgen de stadsranden meer betekenis voor de inwoners van Utrecht.

In het groen om de stad gaat het om het vinden van de juiste balans tussen recreatie, bescherming bos en natuur (Natuurnetwerk Nederland), cultuurhistorie en (stads)landbouw. Het landschap breed benutten omvat ook het verkennen van de mogelijkheden voor de energietransitie en sportvoorzieningen voor specifieke deelgebieden. In totaal is er voor een regionale opgave van 100.000 woningen een toevoeging van minimaal 550 hectare groen (waarvan 250 hectare ten behoeve van de groei van de gemeente Utrecht) in de directe stadsrand bij de verstedelijkingsopgave noodzakelijk. Gegeven de regionale taakstelling voor woningen voor de stad Utrecht zal een groot deel van deze opgave in de stadsrand van Utrecht moeten worden gerealiseerd. Omdat veel van deze gebieden grenzen aan buurgemeenten of zelfs in buurgemeenten liggen, wordt in regionaal verband samengewerkt met de buurgemeenten in het Ruimtelijk Economisch Programma (REP).



## Integrale aanpak van de openbare ruimte

De openbare ruimte is de huiskamer van de stad. Hier vindt het grootste deel van het (sociale) stedelijk leven plaats: ontmoeten, ontspannen, verplaatsen, spelen en bewegen. Daarnaast levert de openbare ruimte een belangrijke bijdrage aan het functioneren van de stad als geheel: het zorgt voor ons (drink) water, ecosysteemdiensten, riolering, communicatie, elektriciteit en warmte. Doordat de stad (binnenstedelijk) groeit wordt het steeds drukker in die openbare ruimte: er zijn er steeds meer mensen op dezelfde plek op hetzelfde moment. Ook ondergronds wordt het drukker, omdat meer mensen water, energie en communicatie nodig hebben. Daarbovenop komt nog de energietransitie die meer ruimte vraagt voor transport en opslag en klimaatadaptatie dat vraagt om verkoeling van de stad en het bufferen en opvangen van water. Ook de mobiliteitstransitie vraagt om een andere indeling van de openbare ruimte. Dit betekent onder andere dat de komende jaren honderden straten opnieuw ingericht worden. Al deze opgaven kosten ruimte, onder en boven de grond.

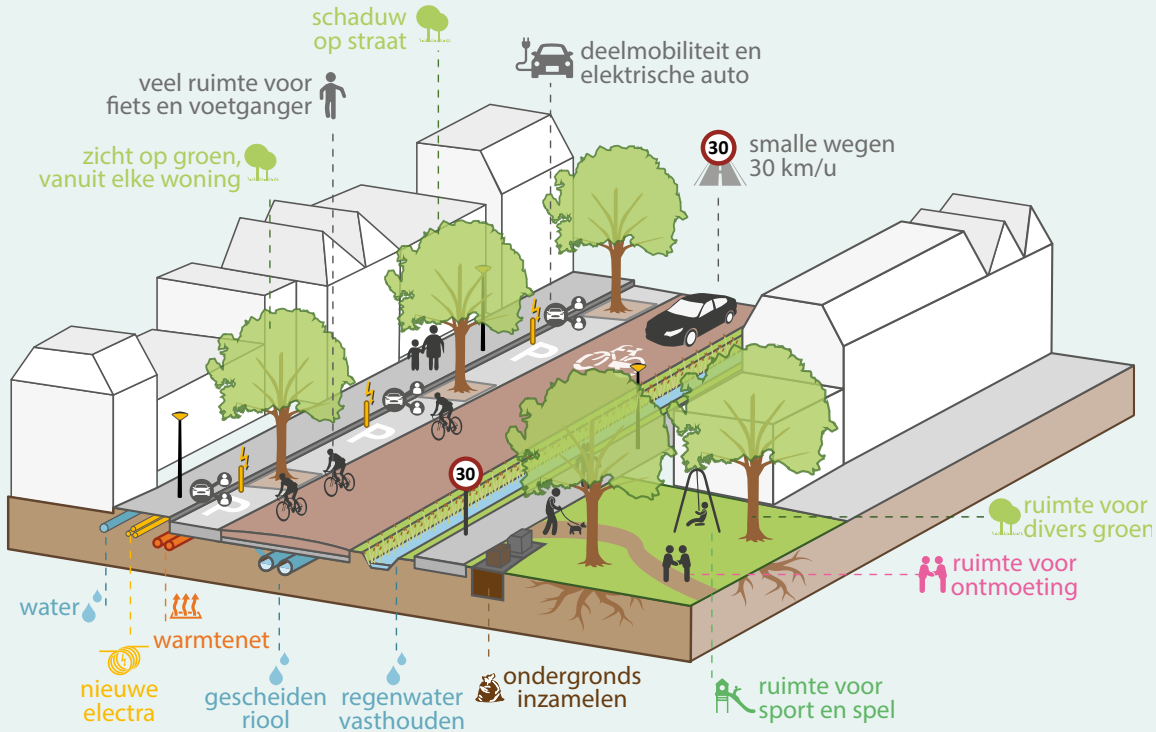



*De opgaven van de openbare ruimte*

De oplossing is door de veelheid en complexiteit van de vraagstukken niet te vinden in het simpelweg stapelen van de opgaven. Het vraagt om een integrale herstructurering/ transitie van de openbare ruimte in de hele (dus ook bestaande) stad. Dat wil zeggen dat de gemeente opgaven en doelstellingen aan elkaar koppelt. Op die manier wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk ingericht. Dit vraagt om samenhang tussen de verschillende opgaven - zoals hieronder beschreven - op vier vlakken:

- *Visie*: een éénduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes / prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik
- *Financieel*: ontschotten / koppelen budgetten
- *Organisatorisch:* integraal programmeren (werk-met-werk maken), een toets op ruimtelijke kwaliteit, beheer en technische uitvoering en een afwegingskader bij tegenstrijdige functies of te weinig ruimte
- *Ontwerptechnisch*: alle disciplines en belangen in de openbare ruimte (voortijdig) betrekken

De RSU 2040 gaat in eerste instantie vooral over de grote bewegingen in de stad: nieuwe woonwijken, grote infrastructuur, nieuwe parken en zonnevelden. Maar door de enorme hoeveelheid straten, plantsoenen, watergangen, parkeerplekken, voetpaden, kabels en leidingen etc. is deze schaal minstens net zo cruciaal voor het functioneren van de stad. In de komende jaren worden veel straten aangepakt voor de vervanging van het riool, de mobiliteitstransitie, groot onderhoud om de kwaliteit op orde te houden, energietransitie, groene schaalsprong of klimaatadaptatie; de gemeente streeft naar een integrale aanpak van deze activiteiten met het oog op de openbare ruimte.




*Principes toekomstige openbare ruimte*

### 5.2.2 Woningbouw en woonomgeving

De vraag naar woningen in Utrecht blijft onverminderd hoog. Door de populariteit van de stad is het niet gemakkelijk in Utrecht een betaalbare woning te vinden. De gemeente wil dat (toekomstige) Utrechters prettig wonen in een woning die past bij hun inkomen, omgeving, huishoudenssamenstelling en wensen. Het is daarbij belangrijk om op lange termijn ook een stad te blijven voor mensen met een lager- of middeninkomen. Gezien de behoefte aan woningen nu en in de toekomst wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Utrecht telt momenteel ongeveer 157.000 woningen. Dat is ruim 70 procent van de gewenste woningvoorraad in 2040. De woningen die worden toegevoegd komen dus in een bestaande omgeving. De gemeente stuurt op het totaal van de ontwikkeling van de stad, wijken en buurten waarbij het bovendien relevant is om - in samenhang met het toevoegen van woningen - te werken aan doorstroom, leefbare en gemengde wijken, aandacht voor specifieke groepen, woonconcepten, etc. Zo is bijvoorbeeld een belangrijke doelstelling het kleiner maken van de sociaal-maatschappelijke verschillen tussen de wijken. Utrecht is daarnaast ook een stad met een grote diversiteit aan woonmilieus die de gemeente wil behouden en versterken.

Van de opgave van 60.000 woningen op grond van de met het Rijk gemaakte afspraken (gebaseerd op PRIMOS 2019) zijn in 2019 en 2020 ruim 6000 woningen gerealiseerd. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen[42] gerealiseerd worden. Voor de periode tussen 2030 en 2040 zal dus nog ruimte nodig zijn voor 20.000 extra woningen om de geprognotiseerde vraag van op te kunnen vangen. Om de 60.000 woningen op deze wijze daadwerkelijk te realiseren wordt een planvoorraad gevormd bestaande uit harde en zachte projecten die voldoende compensatie biedt voor planvertraging en planuitval. Met het Rijk is regionaal afgesproken hiertoe 130% te programmeren. In het MPR wordt dit percentage, inclusief de gerealiseerde aantallen, ook lokaal nagenoeg gehaald. De gemeente onderscheidt daarnaast een kwalitatieve opgave gericht op type woningen, woonsegmenten en woonmilieus. Vanuit dat perspectief kijkt de gemeente ook naar het toevoegen van een goede mix van appartementen, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten (passend bij de demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de woonbehoefte) dat aansluit op de bestaande stad (en daaraan complementair is). Door de wisselwerking van enerzijds werken aan de bestaande stad én werken aan groei anderzijds kunnen de gemeentelijke ambities bereikt worden en wordt voorzien in de toekomstige behoefte.

**Woonmilieus**

Utrecht heeft een kwalitatief goede woningvoorraad, een grote diversiteit aan woonmilieus en een ruim cultuur- en winkelaanbod. De wijken gaan vooruit en bewoners zetten zich steeds meer in voor hun woonomgeving. Deze kwaliteiten koestert de gemeente. Daarom blijven per saldo mensen steeds vaker en langer in Utrecht wonen en kijken woningzoekenden uit de regio en daarbuiten naar Utrecht. De gemeente wil de variatie in woonmilieus behouden; Utrecht moet herkenbaar blijven.
De afgelopen jaren is op basis van de RSU 2016 in Utrecht - naast de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn - ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke planvorming vindt binnen de bestaande stad plaats. Utrecht heeft daarbij de eigenheid van haar wijken weten te behouden.

#### Beperken kansenongelijkheid

In paragraaf 4.2.1 is geschetst dat het voor mensen met midden en lagere inkomens steeds moeilijker wordt om in de stad te wonen; kansenongelijkheid dreigt toe te nemen. De gemeente Utrecht is zich daarvan bewust en anticipeert daarop door samen met andere grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kansenongelijkheid bij het Rijk te agenderen en voorstellen te doen om in komende jaren systeembarrières te doorbreken. Utrecht werkt aan een stad met gemengde en leefbare wijken. Dat kan door te sturen op de woningvoorraad en door het bouwen van sociale huur en andere segmenten woningen. Dat doet Utrecht ook door de manier van toewijzen (zie ook de Woonvisie 2019). Echter, voor het realiseren van een gemengde en leefbare wijk is gemengd bouwen alleen niet voldoende. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

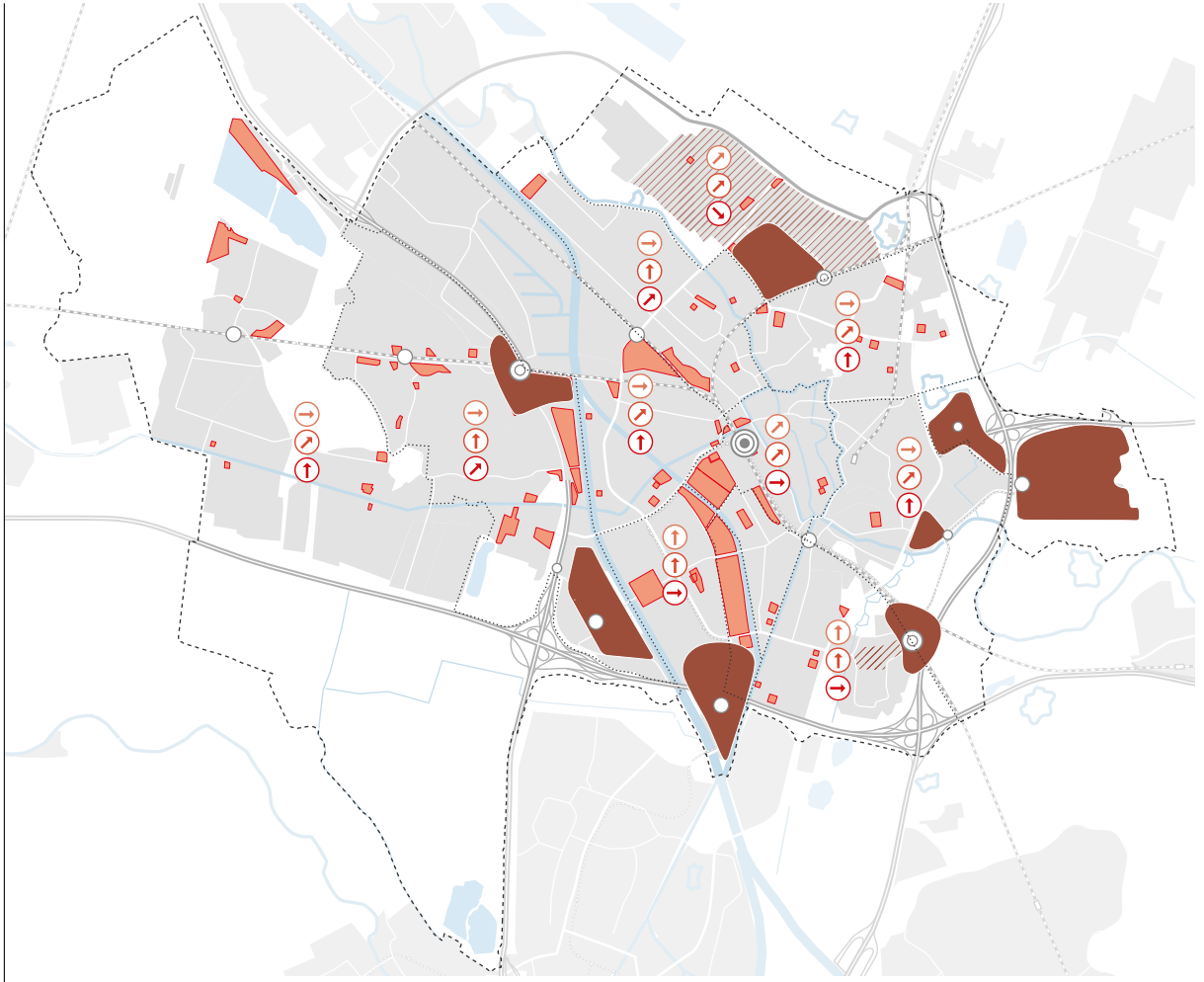
## Relatie met de Woonvisie

Een van de belangrijkste onderdelen van het publieke en politieke debat gaat over Wonen. Daar spelen vragen als hoe behouden we middengroepen voor de stad? Hoe bereiken we een betere menging van wijken? En hoe spelen we in op veranderingen in de demografie zoals een groeiend aantal oudere, minder personen per huishoudens enz.? Waar deze Ruimtelijke Strategie Utrecht ingaat op de ruimtelijke ontwikkeling en de ruimtelijke condities voor onze inzet op het gebied van wonen, gaat de woonvisie *Utrecht beter in balans*[43] (en uitvoering die daaraan gegeven wordt) in op de volkshuisvestelijke aspecten zelf. Beide documenten vormen, in samenhang, het kader voor onze inzet op het gebied van wonen, voor zowel de bestaande- als nieuwe- woningvoorraad. Vanuit de behoefte en onze ambities op het gebied van Wonen (vastgelegd in de Woonvisie) is het belangrijk dat RSU 2040 daar een bijdrage aan levert.

In de Woonvisie zijn richting 2040 vijf belangrijke ambities benoemd en uitgewerkt:

- *Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie en bouwen aan een compacte stad met meerdere kernen.*
  De gemeente wil de woningvoorraad in de stad versneld laten groeien om het woningtekort in te lopen en de toekomstige groei te faciliteren. Onze inzet richt zich op het vergroten van de betaalbare woningvoorraad zodat iedereen zicht heeft op een fijne woning binnen een redelijke termijn. De gemeente streeft naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Er worden woningen toegevoegd voor alle groepen (studenten, ouderen, starters, doorstromers enz.). De gemeente wil een woonomgeving en woning- type bieden die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte van Utrechters. Daarmee kunnen ook de middengroepen voor de stad behouden worden.
- *Meer gemengde wijken in een inclusieve stad.*
  Sommige wijken kennen een eenzijdig opgebouwde woningvoorraad. Er zijn bijvoorbeeld wijken waar het merendeel van de voorraad bestaat uit sociale huurwoningen, maar er zijn ook wijken waar vooral duurdere koopwoningen staan. De gemeente streeft naar meer menging in de wijken en gemengde wooncon-cepten waarvoor meer sturing nodig is en waarbij de focus ligt op gevarieerd aanbod en doorstroming. Dat komt terug in ons nieuwbouwprogramma. De groei van de stad is een instrument om aan deze balans te werken en de Utrechtse look & feels toe te voegen (zoals dat in Leidsche Rijn goed gelukt is).
- *Doorstroming*.
  Het doel is dat de bestaande voorraad beter benut wordt. De gemeente wil gericht nieuw aanbod op de markt brengen om de doorstroming op gang te brengen.
- *Een (t)huis voor iedereen, een veelkleurige diverse stad.*
  De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden. Toch zijn er inwoners die dit (tijdelijk) niet kunnen of die de gemeente wil helpen, omdat zij een waardevolle bijdrage leveren aan de toekomst van Utrecht.
- *Duurzaamheid in een toekomstbestendige stad*.
  We willen dat gebouwen voor verschillende doeleinden kunnen worden gebruikt. Nieuwe woningen hebben kwaliteit en zijn voor iedereen toegankelijk, geschikt om thuis te werken en de energetische kwaliteit is optimaal.

Verkenningen uit januari 2020 naar de woonbehoeften (van Companen, STEC en ABF) leveren, deels onderling aanvullend, het beeld dat de ontwikkeling van woonbehoeften op grond van huishoudensontwikkelingen in combinatie met actuele woonwensen voorbij 2030 niet goed te voorzien is. Gewenste woonmilieus (in combinatie met de locatie) zijn daarbij beter te voorzien en hebben ook meer gewicht. De verkenningen laten zien dat de woonbehoefte voor het grootste deel uitgaat naar (centrum) stedelijke woonmilieus. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Voor de eerste jaren van de planperiode is daarom extra aandacht voor deze categorie wenselijk. Daarnaast is er een minder grote, maar blijvende, vraag naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Het is van belang om beide woonmilieus in balans te houden bij de verdere ontwikkeling van de stad.




*Woningbouwlocaties*

Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die op basis van deze nieuwe ruimtelijke strategie aan de woningproductie moeten bijdragen, zijn de nieuwe knooppunten zoals Lunetten Koningsweg, A12-zone, USP en Overvecht. Naast het verder doorwerken aan lopende projecten uit het MPR (zoals Stationsgebied/ Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Wisselspoor, Cartesiusdriehoek en binnen de contour van Leidsche Rijn) kiest de gemeente met deze knopen voor transformatie van enkele gebieden waar wonen nu geen of slechts een ondergeschikte betekenis heeft. Het vertrekpunt is de bestaande stad en de transformatie die al is ingezet. Daarbij zal de gemeente in de uitwerking van de (centrum) stedelijke milieus ook veel aandacht besteden aan het combineren van de hoge(re) dichtheden met (speel-) voorzieningen voor (huishoudens met) kinderen. Daarbij benut de gemeente een eerdere studie die voor de Merwedekanaalzone is uitgevoerd.

Woonmilieus omvatten meer dan alleen afzonderlijke woningen; het gaat over de beleving die een gebied uitademt. Wanneer gesproken wordt over de ontwikkeling van woonmilieus wil dat zeggen dat er niet slechts woningen worden gebouwd of vernieuwd, maar dat in de opzet rekening wordt gehouden met de wensen en behoeften van de toekomstige bewoners. Voor gezinnen met kinderen betekent dit bijvoorbeeld dat bij de bouw van woningen voor deze huishoudens (of het nu gaat om grondgebonden woningen of om appartementen) ook een fysieke en sociale omgeving wordt ‘gepland’ die aansluit bij de behoeften. Het gaat dan bijvoorbeeld om scholen en speelplaatsen in de buurt.
Ieder woonmilieu heeft zijn ook eigen balans in de woningvoorraad, het groen en de aanwezige voorzieningen Het basispakket dat in elk woonmilieu aanwezig moet zijn, wordt gevormd door vier bouwstenen: wonen, openbare ruimte, voorzieningen en routes. Elke bouwsteen is concreet gemaakt door de minimale eisen zowel kwantitatief als kwalitatief te beschrijven. Door de vier bouwstenen slim te combineren, ontstaat een stad waar Utrechters met plezier wonen. Net als bij de Stadsprofielen – zoals gepresenteerd in hoofdstuk 1 – geldt ook voor de verschillende woonmilieus dat deze gemixt voorkomen. De variëteit van de huidige stad laat deze mix ook al zien. Als vervolgens op basis hiervan de Utrechtse gebieden worden ingedeeld, ontstaat een vierdeling van Utrechtse woonmilieus, te weten Centrum functie, de Traditionele wijk, de Nieuwe wijk

## Woningcategorieën en woonmilieus

Voor het woningbouwprogramma tot 2030 (de periode waarin de woningen worden gebouwd die nu als ‘hard’ in het MPR staan en waarvoor de richting al is vastgelegd) kijkt de gemeente met name naar wensen op het gebied van woningprijs en woningtype (woningcategorieën) zonder daarbij de andere ambities te laten varen en de lange termijn uit het oog te verliezen. In de periode na 2030 ligt, vanwege onzekerheden, de focus op de behoefte aan woonmilieus waarin de aanwezigheid van werkmogelijkheden, voorzieningen, groen en de (kwaliteit van) de openbare ruimte een rol spelen. De wens naar verschillende woonvormen kan over een langere periode onvoldoende voorspeld worden. Het periodiek monitoren van de bewegingen in de woningmarkt, zoals al in de woonvisie is opgenomen, is onderdeel van deze aanpak. Waar dat past stuurt de gemeente tijdig bij in (en met) het nieuwe aanbod. Binnen een woonmilieu in een toekomstige gebiedsontwikkeling kan immers nog gevarieerd worden met typologie.

(als (centrum)stedelijke woonmilieus) en de Groene wijk (als groenstedelijk woonmilieu). Deze woonmilieus zijn niet strikt te scheiden. De hoofdstructuren met hun voorzieningen (Biltstraat, Amsterdamsestraatweg) zijn bijvoorbeeld niet exclusief in één woonmilieu in te delen. Ze hebben een hoogstedelijk uitstraling en tegelijk maken ze onlosmakelijk deel uit van het woongebied dat daar om de hoek begint. Ook bij de toekomstige ontwikkelingen zoals rond de knopen zou het zo moeten werken.

## Meer ouderen

Het aantal 65 plussers groeit in de komende 20 jaar van 35.600 naar 61.500. Deze groei vindt plaats in alle wijken, maar in Leidsche Rijn/ Vleuten de Meern is deze groei extra groot.
De meeste ouderen kunnen zichzelf gelukkig redden, maar in 2040 zal er een aanzienlijk grotere vraag zijn naar specifieke (zorg) voorzieningen voor kwetsbare ouderen, vooral in de groep 75 plus.
Van de ouderen in Utrecht zal een groot deel zelfstandig kunnen, moeten en willen blijven wonen. De aanleiding voor senioren om te verhuizen ontstaat vaak pas op het moment dat bijvoorbeeld wonen met zorg of ondersteuning noodzakelijk wordt. Mensen die dit treft moeten passend, prettig en zelfstandig in Utrecht kunnen wonen. Goede sociale en zorgstructuren in de wijk, zoals ouderen hubs', verpleeghuizen in combinatie met zelfstandig wonen, met zorg en/of ondersteuning van het huishouden zijn daarvoor een voorwaarde, net als een toegankelijke woonomgeving waar zij zich vrij (obstakelvrij) kunnen bewegen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer, brede stoepen of winkels en voorzieningen dichtbij huis zijn hiervoor van belang. Daarnaast stelt het ook eisen aan de toegankelijkheid van de woning, de woonomgeving en ruimte voor ontmoeting. Bijvoorbeeld in de vorm van nultreden-woningen en/of een tussenvorm zoals geclusterd wonen in een hedendaagse vorm van 'hofje'. Soms is zelfstandig wonen geen optie meer, daarvoor zullen andere woonvormen nodig blijven, zoals verpleeghuizen.

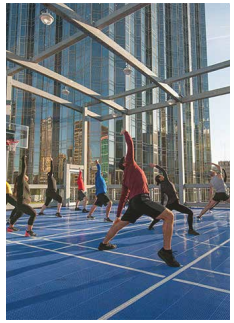
## Een (t)huis voor iedereen

De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden in het vinden van een passende huur- of koopwoning. Toch zijn er groepen die dit (tijdelijk) niet kunnen en voorrang behoeven op een sociale woning. Het gaat om kwetsbare en bijzondere doelgroepen, zoals statushouders, mensen die uitstromen uit Maatschappelijke Opvang, Beschermd Wonen, kwetsbare jongvolwassenen die uitstromen uit jeugdzorg met verblijf. Naast een zelfstandige woning wordt aan deze kwetsbare en bijzondere doelgroepen (tijdelijk) zorg en ondersteuning geboden. Het kan gaan om gespikkeld wonen, woningen met voorrang aangeboden verspreid over de wijk, of geclusterd en gemengd wonen, met gemeenschappelijkheid en een ‘goede buur’ nabij. Ook voor de groeiende groep ouderen in Utrecht is een woning in combinatie met ondersteuning en zorg van belang. De gemeente zet in op meer variatie in woningtypen en woonvormen (met zorg) die het langer, prettig en veilig zelfstandig thuis wonen mogelijk maken. Het gaat om een mix van woonconcepten voor alleen senioren, dan wel voor een mix van ouderen, gezinnen en starters, die als ‘goede buur’ nabij zijn.

## Centrum stedelijk: centrumgebied

In dit woonmilieu komen ‘oud’ en ‘nieuw’ samen. Het centrumgebied (dichtheid) is duidelijk herkenbaar. De woningvoorraad groeit, maar niet ten koste van het groen, de culturele voorzieningen, de bruisende horeca en winkels, of het erfgoed waar Utrechters trots op zijn. Het is andersom, de groei voegt waarde toe aan de bestaande kwaliteiten van de wijk of buurt. De nadruk ligt op menging van functies, wonen is niet leidend. Er is sprake van een hoge gebruiksdichtheid en ook (relatief) hoge woningdichtheid. Het woonmilieu heeft een onderscheidend (groot) stedelijke voorzieningenniveau (met regionale en zelfs landelijke functie) en veel werkgelegenheid, recreatie- en winkel mogelijkheden en de OV-bereikbaarheid is uitstekend. Er komen dagelijks ook veel mensen van buiten Utrecht om te werken, de stad en haar voorzieningen te bezoeken. Ondanks deze schijnbare eenduidigheid zijn binnen dit woonmilieu ook verschillen waarneembaar. Zo verschillen ‘oud’ en ‘nieuw’ van elkaar in de schaal van de bebouwing.
De buurten en straten kennen een stedelijke vorm die in dit woonmilieu tot uiting komt in het ontwerp van de bebouwde en onbebouwde omgeving en niet op de laatste plaats door de veelheid aan cultuur(historische) waarden. Het groen in het gebied is dan ook zo veel mogelijk publiek; complex gebonden groen (in nieuwe stadsblokken) is voor iedereen toegankelijk. Door slim gebruik te maken van de dimensies ruimte, tijd, gebruik en afstand wordt ruimte dubbel benut. Zo kan het openbaar gebied intensief gebruikt worden en biedt het ruimte voor bewegen, winkelen en beleven, ontspannen en ontmoeten.
Naast de hoogstedelijke gebieden zoals (delen van) Utrecht Centrum en Leidsche Rijn Centrum, gaat het om de hoofdstructuren zoals de Biltstraat, Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en Adriaen van Ostadelaan (deels), Lombok (hoofdstructuur), Oudenoord, Amsterdamsestraatweg, Willem van Noortstraat, enz. Het woonmilieu is vooral aantrekkelijk voor starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen die in een zeer gemengd en hoogstedelijke buurt willen wonen.

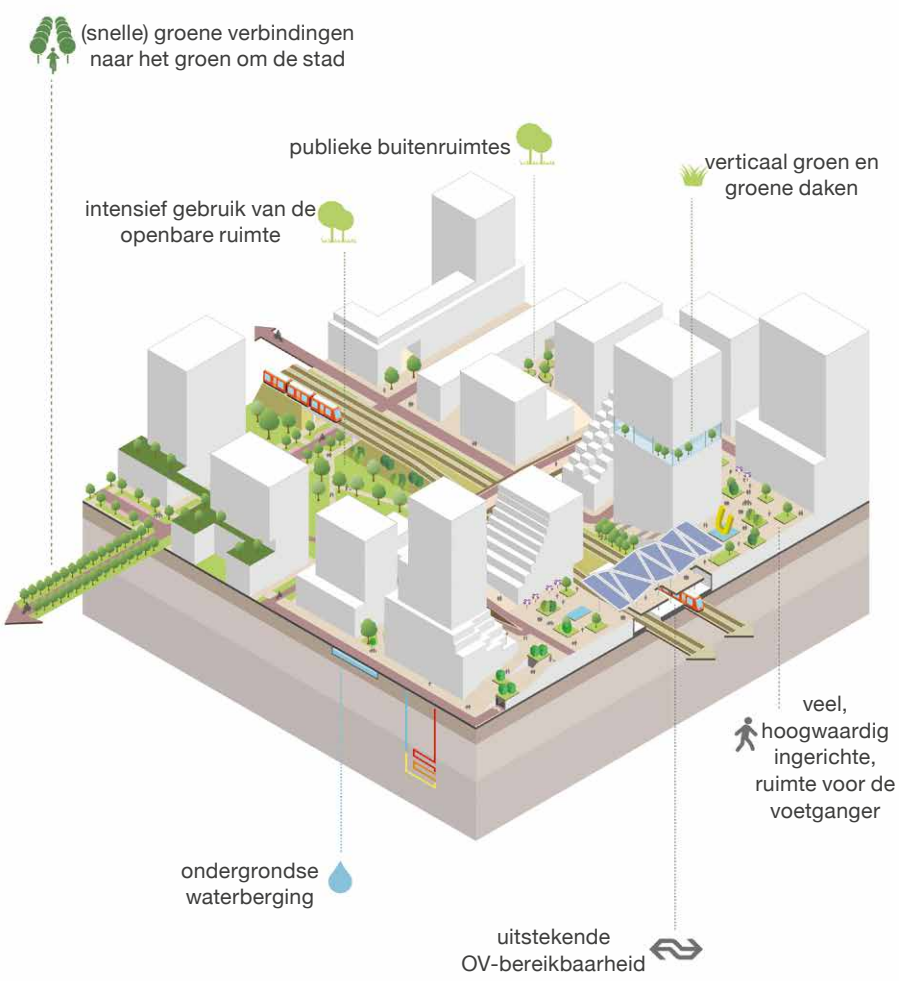


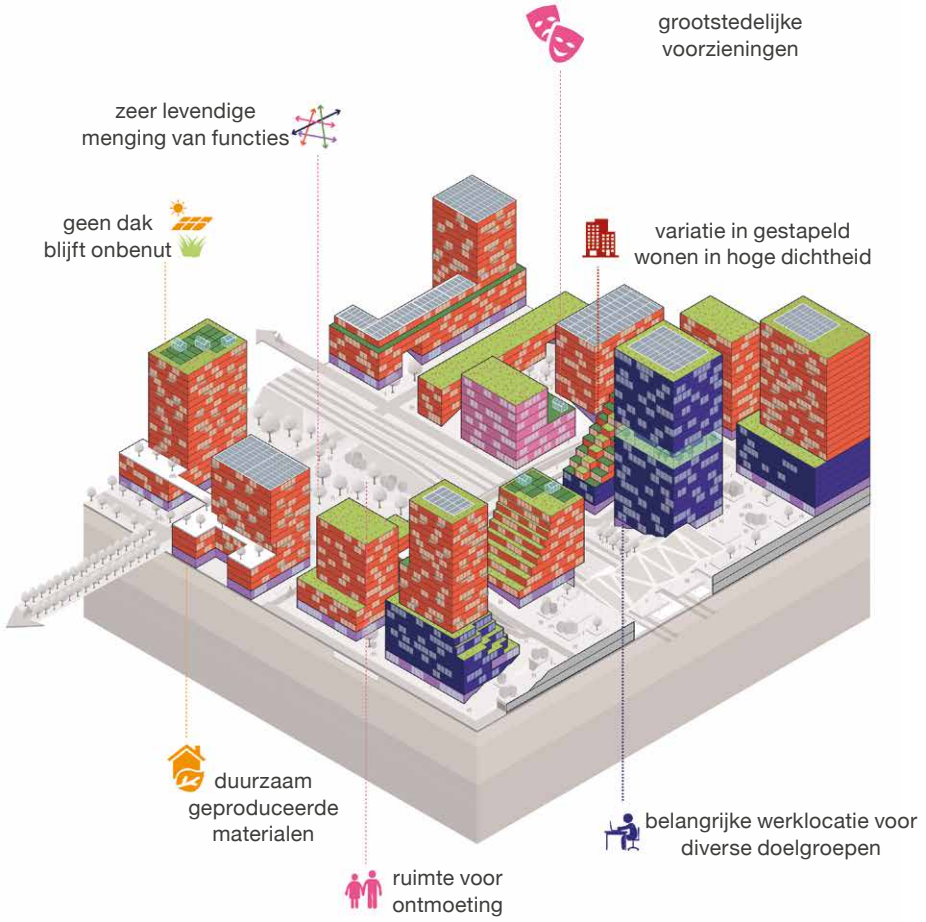







# Centrum stedelijk: centrumgebied



## Centrum stedelijk: traditionele wijk

Dit woonmilieu heeft een meer traditionele verschijningsvorm en kan zowel oud als nieuw zijn. De verschijningsvorm kan daardoor verschillen. Het gebied is veelal aan het centrum grenzend, relatief compact, bevat gemiddelde en hoge dichtheden, voorzieningen in en voor de buurt. De focus ligt op het wonen, maar er is ook wel wat bedrijvigheid, zoals winkels en werkfuncties. Afhankelijk van de bouwperiode is meer of minder groen aanwezig.
Het traditionele woonmilieu kent een breed scala aan sub-woonmilieu-typen die, vanwege hun ligging ten opzichte van het centrum van een stad, onder deze noemer zijn geschaard. Het betreft wijken en buurten met een grote variatie in woningtypen (grondgebonden en gestapeld), in dichtheden (van herenhuis tot tuindorp), in functiemenging (mono en multi) en in bouwperioden (vooroorlogs en naoorlogs). De buurten bieden een gevarieerd aanbod aan woningen met (het accent op) goede eengezinswoningen in hogere dichtheden afgewisseld met appartementencomplexen. Het is mogelijk om binnen de buurt wooncarrière te maken.
In de traditionele wijk komen de voordelen van een dorp én van de stad samen. De voorzieningen zijn gelegen langs de hoofdstructuren. Door de aanwezige reuring langs de hoofdstructuren ademen deze sterk stedelijk en vloeien als het ware over in het woonmilieu centrumgebied, terwijl de woonbuurten juist meer ontspanning uitstralen. De voorzieningen hebben vooral een functie voor aanpalende buurten. Voorzieningen langs deze hoofdstructuren zijn onder meer detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, bedrijf(jes) en afhaalzaken te vinden. Er is in de wijk ruimte voor bewegen, sport (sportvelden zijn nabij), spelen, ontspannen en ontmoeten. De woonomgeving is hoogstaand ingericht en ligt er goed onderhouden en verzorgd bij.
Het zijn veilige buurten met een goed imago en een eigen identiteit. Dit woonmilieu is in verschillende vormen zichtbaar in subwijken zoals Ondiep, Zuilen, Rivierenwijk, (delen van) Hoograven en binnen de wijk Oost. De bewoners zijn betrokken bij hun leefomgeving en hebben respect en zorg voor elkaar. Er is een netwerk van aanbieders van zorg-, onderwijs- en welzijnsdiensten dat gebruikmaakt van multifunctionele gebouwen. De sociale achterstanden op de gebieden onderwijs, gezondheid, participatie en werkgelegenheid zijn (zo veel mogelijk) teruggedrongen of staan onder onze aandacht. Daarmee is het een inclusieve en betaalbare stad stad en aantrekkelijk voor alle huishoudsamenstellingen in alle leeftijdscategorieën.

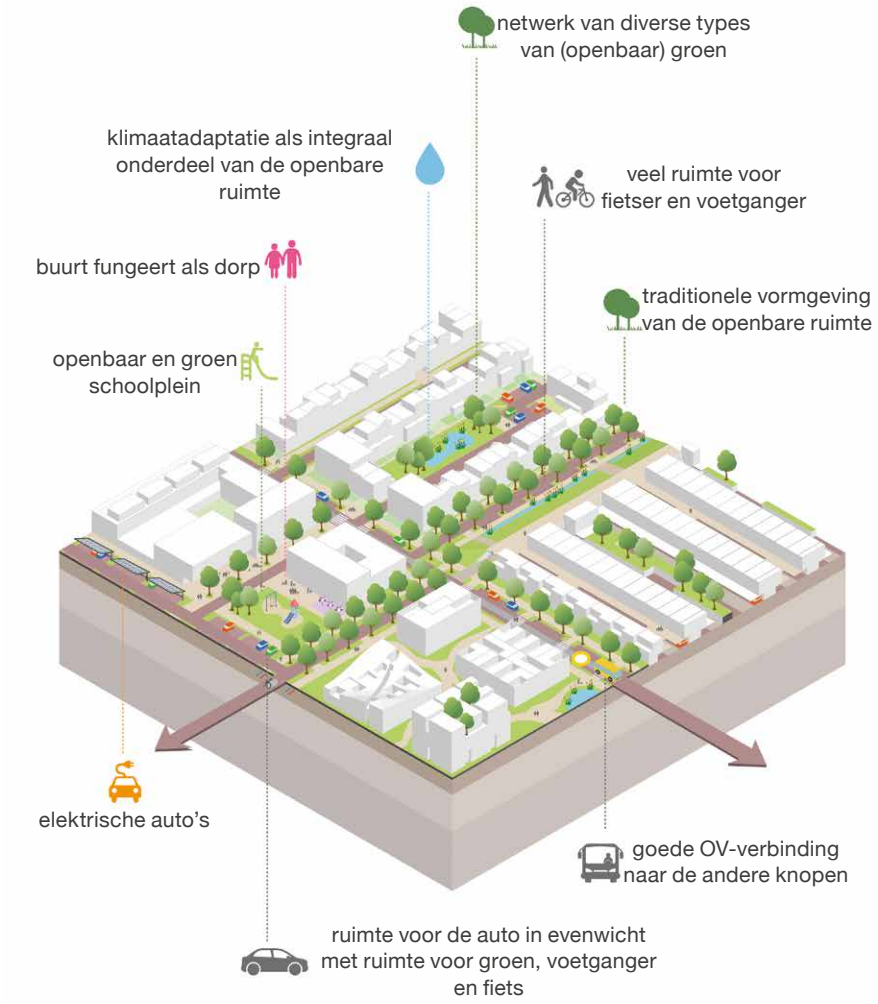


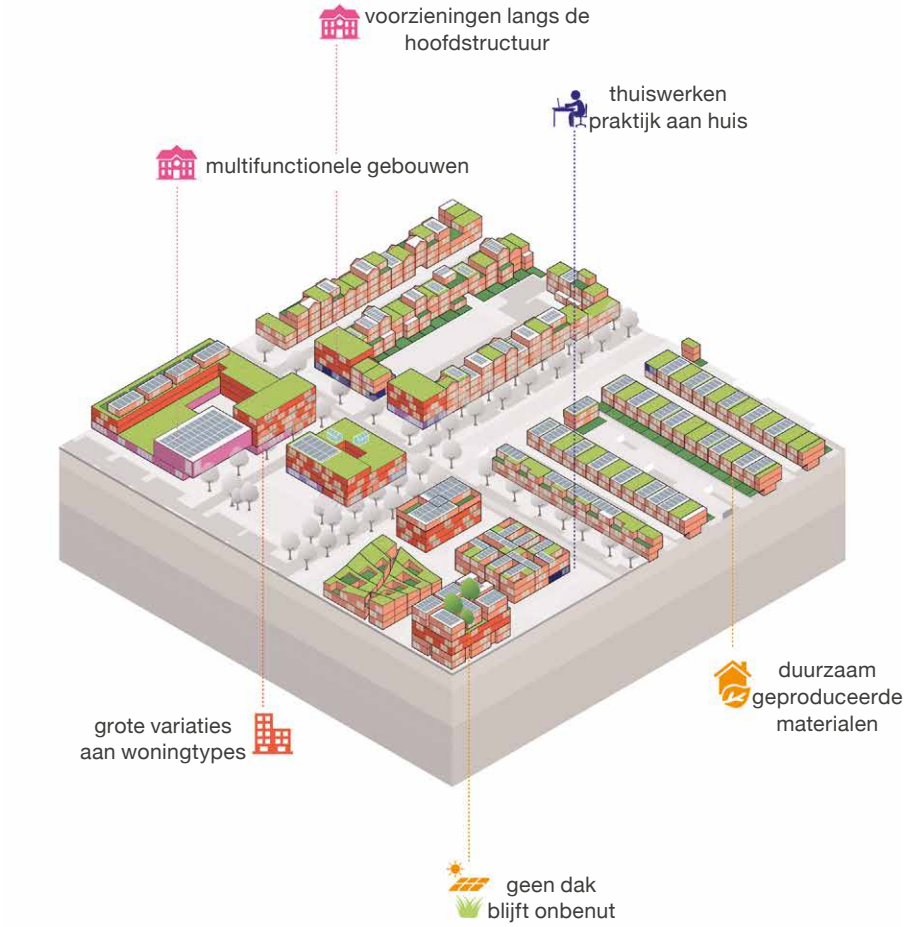






# Centrum stedelijk: traditionele wijk



## Centrum stedelijk: de nieuwe wijk

*De nieuwe wijk* is zowel een eigenstandig woonmilieu - nieuw toe te voegen in bijvoorbeeld USP en A12 zone - als onderdeel van de grote gebiedsontwikkelingen in Stationsgebied/Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Accent binnen dit woonmilieu ligt vooral op het ‘nieuwe’ in combinatie met een wezenlijke schaal van bebouwing zonder dat deze overdondert. In dit woonmilieu komen zowel gestapelde als (een beperkt aantal) grondgebonden woningen voor, in hoge tot zeer hoge dichtheden. De hoge dichtheden concentreren zich rondom het centrale deel van het gebied; naar de ‘randen’ wordt het woonmilieu meer ontspannen.
In dit woonmilieu is ‘wonen’ en ‘werken’ in meer gelijke mate aanwezig, de bereikbaarheid met OV is uitstekend en de openbare ruimte hoogwaardig ingericht. De nieuwe wijk kenmerkt zich verder door de aanwezigheid van verschillende sferen en de combinatie van een breed scala aan functies. Deze diversiteit aan functies geeft het wonen in de nieuwe wijk een meerwaarde. De (semi) openbare binnenkant van de bouwblokken is een wereld op zich. De groene binnenruimten in het gebied kunnen onder andere plaats bieden aan een park, maar ook aan een marktplaats. Publieke functies en werkfuncties concentreren zich veelal in de plint (en eerste lagen) en aan de straatkant van de gebouwen, daarboven is het wonen georganiseerd. Dichter bij de ‘randen’ worden de blokken meer gebruikt voor het wonen. Door in wooncomplexen een hedendaagse vorm van een ‘hofje’ te ontwerpen (waarbij ieder zijn eigen woning heeft) ontstaat een besloten omgeving waar een gemeenschap kan ontstaan.
De nieuwe wijk komt voor in USP, waarbij een accent ligt op kennisbedrijven en onderwijs, MWKZ, Stationsgebied en A12. Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen en werken. In dit woonmilieu ligt het accent op één- en tweepersoonshuishoudens die in het gebied ook werken en studeren. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen en ‘empty nesters’, die profiteren van de centrale ligging van onze stad.



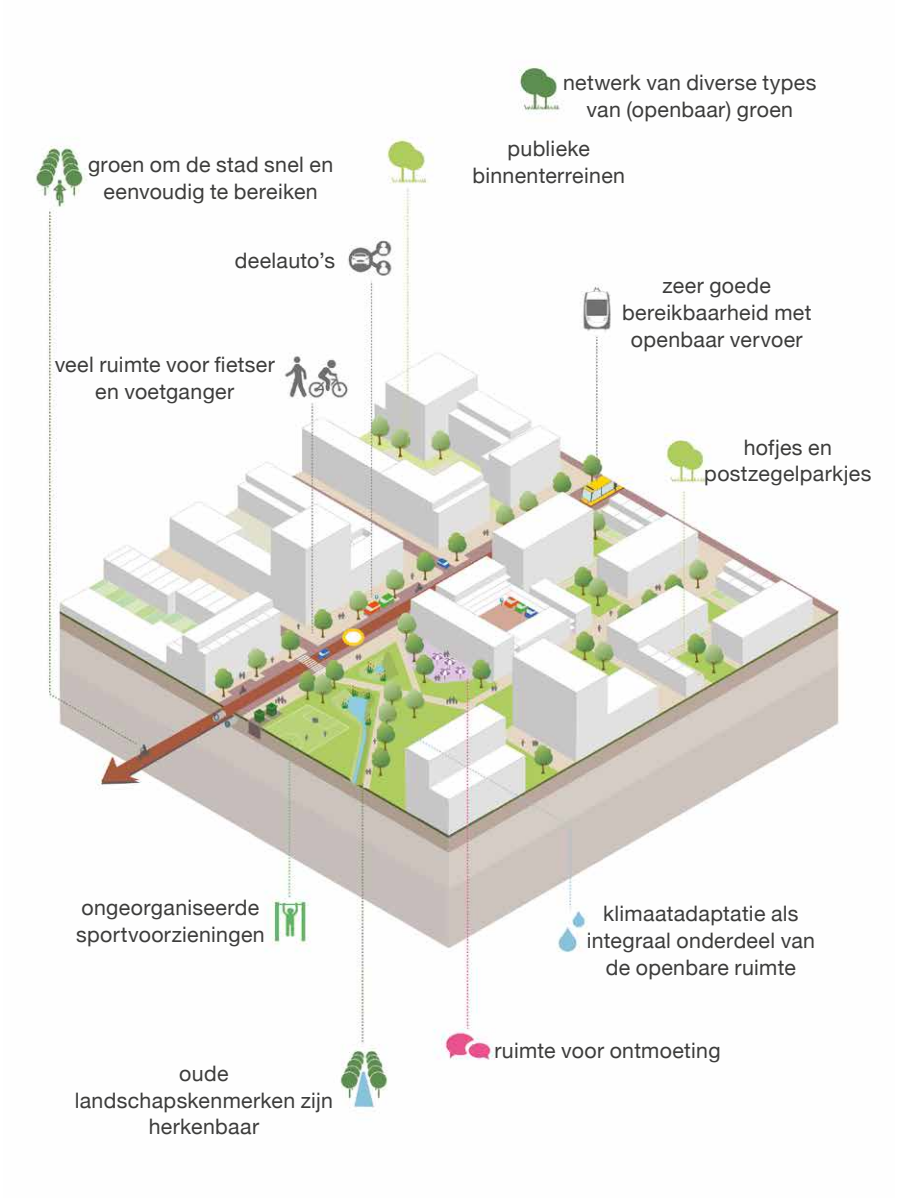


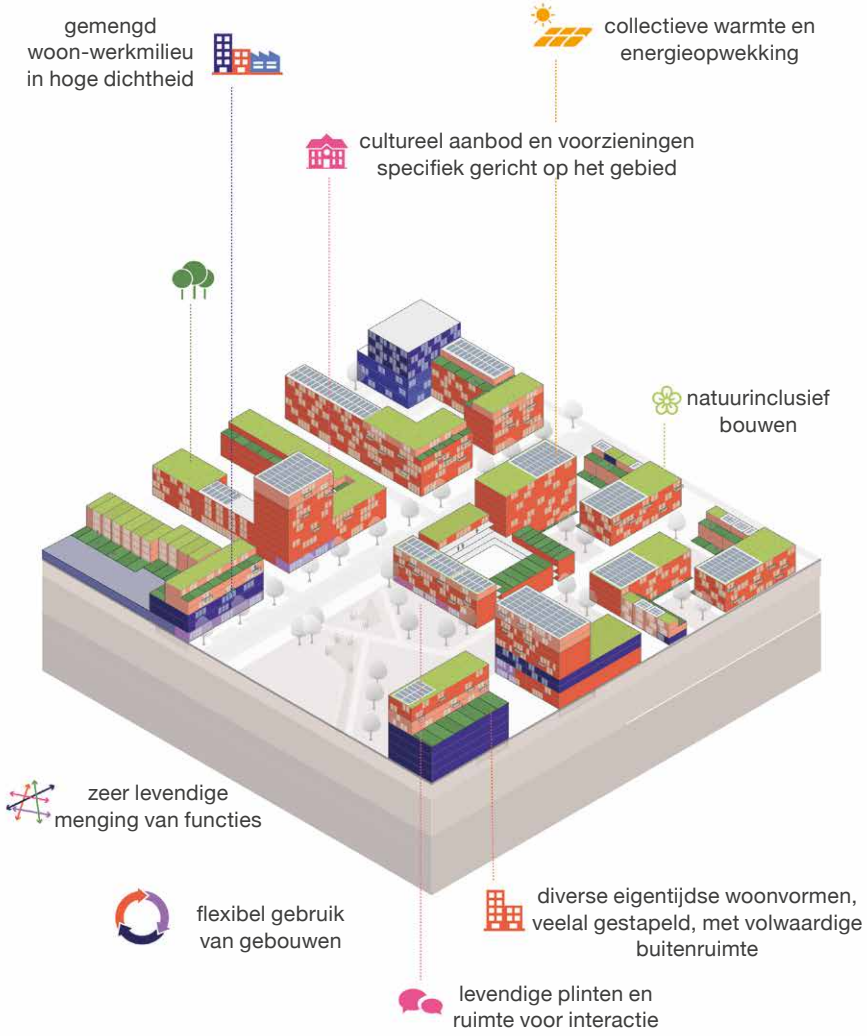







# Centrum stedelijk: de nieuwe wijk



## Groenstedelijk: De groene wijk

In de groene wijk ligt de focus op wonen en zijn de woningen vaker grondgebonden en minder vaak gestapeld. De woningdichtheden zijn lager, maar nog steeds ‘stads’. Bereikbaar per fiets en OV. Er is een duidelijke link met de rest van de stad; de voorzieningen bevinden zich op loop- of fietsafstand.
De groene wijk bevat zowel ‘oud’ als ‘nieuw’ en kent, vanuit de verschillende bouwperioden en heeft meerdere verschijningsvormen, afhankelijk van stedenbouwkundige opzet. De groene wijk kenmerkt zich door meer dan de ruimtelijke samenhang. Gemene deler is dat de woningen in de groene wijk een collectieve uitstraling kennen (in architectuur en stedenbouwkundige structuur) en de aanwezigheid van veel groen in de directe woonomgeving. Denk aan delen van Overvecht, Tuindorp en Leidsche Rijn. Het aanwezige groen komt ofwel terug in de eigen tuin, die in verhouding tot de woning groter is, ofwel in de ruim opgezette openbare ruimte. De groene wijk fungeert op niveau van straat en buurt in veel gevallen als een echt ‘dorp’. De sociale samenhang is sterk en de binding met de woonomgeving groot; de bewoners voelen zich daardoor (eerder) met elkaar verbonden. Het feit dat de woningen in de straat over het algemeen in dezelfde prijsklasse en beheersvorm vallen, heeft hierop een positief effect. Tegelijkertijd vindt op buurtniveau wel menging plaats zodat er niet een monofunctionele wijk ontstaat; eenzijdigheid wordt doorbroken, zowel qua bebouwing als qua bevolkingssamenstelling. In algemene zin is dit woonmilieu qua dichtheden meer ontspannen (als ook de afstand naar de voorzieningen toeneemt). Er is daarom ruimte voor meer betaalbare woningen, maar ook juist voor wat ruimere eengezinswoningen in het midden- en hogere segment.
Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, grotere en kleinere huishoudens die ervan houden om in een wat meer ontspannen gebied te wonen waarbij de stedelijke omgeving nabij is. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen. De woningen (appartementen) rondom de OV knopen zijn aantrekkelijk voor ‘empty nesters’ die profiteren van de goede bereikbaarheid. Dit deel van het gebied lijkt in dat opzicht veel op de nieuwe stad.



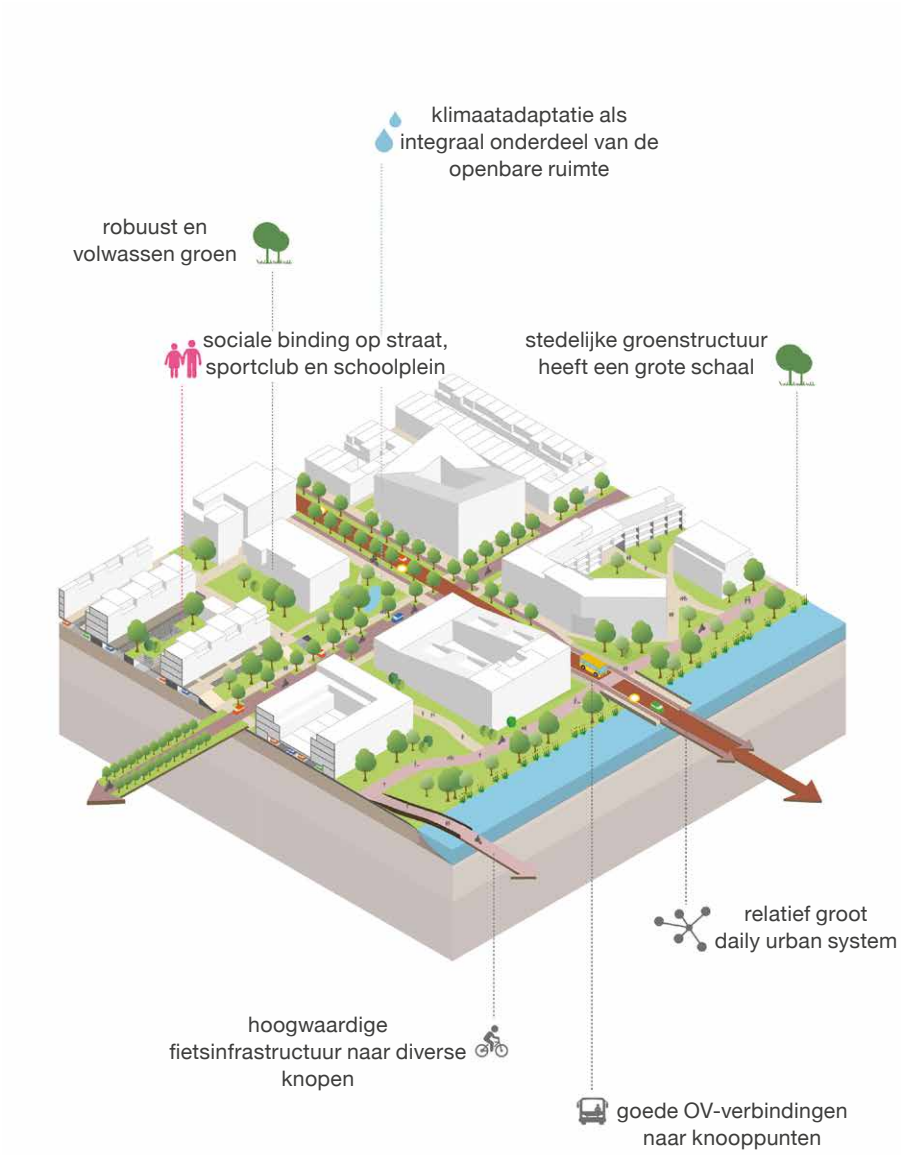








# Groenstedelijk: De groene wijk






### 5.2.3 Werk en werklocaties

De economische groei in de regio concentreert zich vooral in de stad Utrecht en specifiek rondom het thema ‘life science & health’, met internationale allure. Sinds 2010 is het aantal arbeidsplaatsen in Utrecht gegroeid met bijna 35.000, een trend die naar verwachting vooral zal doorzetten in de kenniseconomie en de dienstverlening. De gemeente Utrecht verwacht tot 2040 70.000 extra arbeidsplaatsen te moeten creëren, waarvan 75% in de komende tien jaar. Dat vraagt om werklocaties op de juiste plek met prettige werkomstandigheden en ruimte voor toekomstbestendig werk op alle opleidingsniveaus in zowel woon- als werkgebieden met een mix aan functies. Daarnaast zijn er ook specifieke werklocaties nodig voor functies die niet kunnen mengen. Verder is het nodig om (bijvoorbeeld via de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM)) te zorgen voor een goed investeringsklimaat en inzet te plegen om de mismatch op de arbeidsmarkt tegen te gaan.
De behoefte aan 70.000 extra arbeidsplaatsen is in onderstaande tabel verdeeld over kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap, detailhandel en werklocaties in de wijken. Het grootste deel van de groei zal zich naar verwachting in de periode tot 2030 voordoen.

| Categorie | | |
|---|---|---|
| **Kantoren** | | **28.000** |
| **Bedrijventerrein** | | **13.000** |
| **Wetenschap (met name USP)** | | **4.000** |
| **Detailhandel** | | **1.000** |
| **Werklocaties in wijken** | | **24.000** |
| • Werken vanuit woningen | 10.000 | |
| • Solitaire bedrijfspanden | 1.000 | |
| • Overige (maatschappelijk, leisure, zorg) | 13.000 | |
| Totaal | | **70.000** |

*Aantal toe te voegen arbeidsplaatsen tot 2040 (naar type werklocaties)*

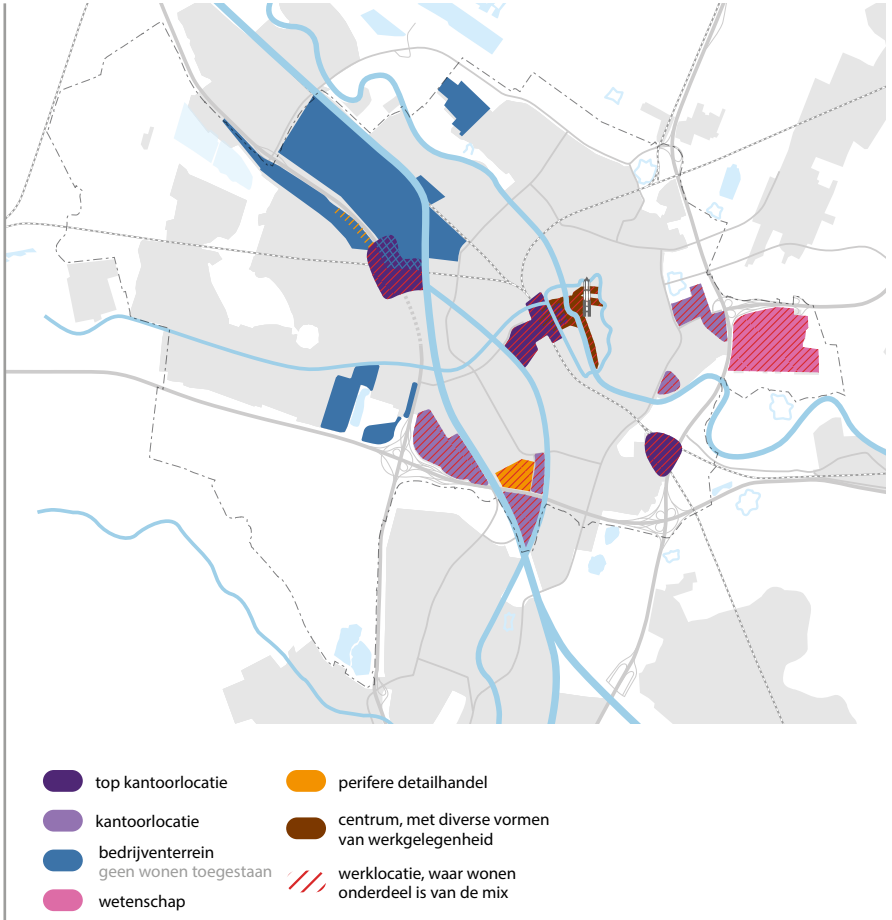
Voor bedrijventerreinen betekent dit dat tot 2040 bovenop de bestaande planvoorraad (41,7 hectare) nog 74,3 hectare extra bedrijventerrein gerealiseerd moet worden. Dat volume kan verminderd worden door verdichting of functiemenging, maar tegelijkertijd is bekend dat ook de regio nog ruimte tekort komt voor de vraag naar werklocaties.

De gemeente kiest op het gebied van werklocaties voor drie richtinggevende kaders, die hieronder nader zijn uitgewerkt:

1. *Werklocaties optimaliseren*: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg.
2. *Werken in de wijken versterken*: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is.
3. *Vitale winkelgebieden realiseren*: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.

**1. Werklocaties optimaliseren: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg**

De gemeente blijft ook in de komende twintig jaar een breed scala aan typen werklocaties aanbieden en legt de focus op die bedrijfssectoren die aansluiten bij gezond stedelijk leven voor iedereen: bouw-, energie- en maakbedrijven, ICT, gezondheidszorg en de bedrijven die reeds in Utrecht zijn gevestigd. Naast de bestaande werklocaties, zoals Lage Weide, Papendorp, Utrecht Centrum, Leidsche Rijn centrum, Haarrijn en Rijnsweerd, zijn er na 2030 nieuwe grotere werklocaties nodig om in de vraag te kunnen voorzien. Voor de locaties A12 zone en de nieuwe knoop Lunetten Koningsweg streeft de gemeente naar een diversiteit van werklocaties en waar mogelijk gemengd met woningen. Rondom de knooppunten zet de gemeente optimaal in op het gebruik van openbaar vervoer (beperken pendel). De ruimte binnen de locaties wordt optimaal benut. Dat betekent dat de gemeente intensief ruimtegebruik nastreeft met een optimale functiemenging. Er zal meerlaags worden gebouwd, waarbij de verschillende werkfuncties worden gecombineerd met wonen, stalling van fietsen, horeca of cultuur. De gemeente richt zich op arbeidsintensieve vormen van bedrijvigheid (verdichting van werkgelegenheid, meer banen per hectare).




*Werklocaties*

*Bedrijventerreinen*
De gemeente wil de bestaande bedrijventerreinen zoals Lageweide, Werkspoorkwartier, De Wetering, Oudenrijn en straks Strijkviertel behouden en intensiveren. De groei van productie nabij dicht bewoonde gebieden, stadsdistributie en circulaire economie maken dat de vraag naar bedrijvenlocaties met enige milieuzonering zal groeien (in de nabijheid van grote steden). Genoemde terreinen lenen zich daar voor en zal de gemeente dus niet mengen met wonen. Wel met bredere werkgelegenheidsfuncties en opleidingen (vanuit de trend: meer en beter opleiden in de nabijheid van het werk).
Midden en kleinbedrijven worden steeds meer verdrongen door grote (logistieke) bedrijven als gevolg van stijgende grond- en huurprijzen. Start-scale ups, creatieve bedrijven en maakindustrie wil de gemeente juist behouden op de bedrijventerreinen en daarvoor de juiste ruimte op de juiste plek blijven bieden. De gemeente richt zich op meer kleinschalige bedrijvigheid, MKB en Utrechtse familiebedrijven.

*Multifunctionele kantoorlocaties*
*(prioritair multimodaal en overige locaties)*
De behoefte aan kantoorruimte verandert van traditioneel naar een nieuw type meer-gemengde locaties, gebouwen en (flex)concepten. Door technologische ontwikkelingen, gelimiteerde tijd (en daarmee voorkeur voor mix en nabijheid van functies en ontzorging) en aandacht voor het welzijn van werknemers gaan kantoorhoudende organisaties steeds meer nadenken over hun locatievoorkeur. De nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot een ruime arbeidsmarkt en een goed leefklimaat voor werknemers worden daardoor steeds belangrijkere vestigingseisen voor eindgebruikers. De voorkeur van eindgebruikers voor sterke OV-knooppuntlocaties met een levendige mix van wonen, werken en voorzieningen neemt steeds meer toe.

De gemeente richt zich in eerste instantie op de toplocaties Leidsche Rijn Centrum en Stationsgebied. Uitgaande van een toekomstige intercitystatus, ontstaat er op lange termijn bij Lunetten Koningweg een kans om het gebied rondom de stations te ontwikkelen tot een derde toplocatie waar kantoren een belangrijk onderdeel zijn van een hoogstedelijk leefmilieu. Om Lunetten Koningsweg succesvol te ontwikkelen is – naast de goede OV-bereikbaarheid – een goede functiemix een belangrijke randvoorwaarde. Het toevoegen van centrumvoorzieningen en onderwijsvoorzieningen (MBO, HBO, universitair) draagt bij aan het realiseren van de gewenste levendigheid en mix.

Aanvullend op de drie toplocaties zijn er diverse andere kantorenlocaties waar de gemeente meerdere barcode-functies wil realiseren en waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Deze gebieden zijn Papendorp, Rijnsweerd, Galgenwaard. De ambitie is om al deze hubs te verbinden met een sneltram. De gemeente neemt dus afscheid van de monofunctionele kantoorparken. Multifunctionele gebieden dragen bij aan een goed interactiemilieu waar ontmoeting en uitwisseling centraal staat. Het streven is onderscheidende vestigingsmilieus voor de diverse locaties.

*Life Sciences en Health / wetenschap*
Life Science en Health is vooral geconcentreerd in het Utrecht Science Park en kent een grote groeipotentie van toekomstbestendig werk. Hier werken top kennis- en onderzoeksinstituten en hoogwaardige Research and Development bedrijven intensief samen om nieuwe oplossingen te vinden voor een langer en gezonder leven, nu en in de toekomst. Het is een plek waar inspiratie, ontmoeting en samenwerking centraal staan en het is een broedplaats voor innovatie.
Het streven is om het USP door intensivering en uitbreiding met satellietlocaties in stad en regio meer ruimte te geven om zich te kunnen doorontwikkelen. Ook wordt daarbij gekeken naar de vestigingsmogelijkheden in de nabije omgeving voor productie en laboratorium ruimte, die geen tophuren kunnen betalen. Bereikbaarheid van het USP is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

Voor elke grote werklocatie maakt de gemeente een inspirerend gebiedsprofiel dat koers zet en houvast biedt voor de partners van de stad. Op basis van het gebiedsprofiel maakt de gemeente een keuze waar te faciliteren en waar te regisseren. Veelal zoekt de gemeente de samenwerking met de gebiedspartners om vanuit het gedeelde gebiedsprofiel te kiezen

voor een juiste instrumentenmix. Keuzes worden vastgelegd voor de lange termijn, zodat ondernemers, ontwikkelaars en betrokken overheden flexibel kunnen inspelen op uitdagingen van vandaag.

**2. Werken in de wijken versterken: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is**

Door de toename van het flexwerken, het toenemende aantal ZZP'ers en voortschrijdende digitalisering worden wonen en werken steeds meer gemengd. Er is in toenemende mate behoefte aan werkplekken en ontmoetingsplekken op korte afstand van de woningen. Ook na de corona-pandemie zal een deel van de mensen - met name kantoorpersoneel - gedeeltelijk blijven thuiswerken. Omdat niet iedereen kan en wil thuiswerken en er de behoefte is en blijft om elkaar te ontmoeten bieden werkplekken in woonwijken een oplossing, waar je als werknemer / ZZP'er kan inloggen. Ook de wijkgebonden maatschappelijke voorzieningen, de creatieve/ lichte maakindustrie en start ups /scale ups laat zich goed mengen in de wijken.

Zowel in de bestaande wijken als in de nieuwe gebiedsontwikkelingen - waaronder de Merwedekanaalzone, Beurskwartier en de A12 zone – is de ambitie een mix van wonen én werken te behouden of te ontwikkelen. Dat draagt niet alleen bij aan werkgelegenheid maar levert tevens een bijdrage aan levendige en aantrekkelijke woonwijken en een betere mobiliteitsbalans. Werken in de wijken kan op verschillende manieren worden ingevuld: werken vanuit de woning, werken vanuit kleinschalige solitaire bedrijfs- of kantoorruimtes, bedrijven-verzamelgebouwen, multifunctionele gebouwen of in kleine clusters voorkomende bedrijfspanden en werken vanuit overige functies zoals maatschappelijke voorzieningen, horeca en detailhandel in de wijken.
Bij een toenemende druk en stijgende prijzen voor wonen zullen de kleinschalige werkfuncties als eerste weggedrukt worden, ook door flexibele bestemmingsplannen. Het is dus nodig om een ondergrens aan te geven.

Om de wijkeconomie te stimuleren, richt de gemeente zich op het volgende:

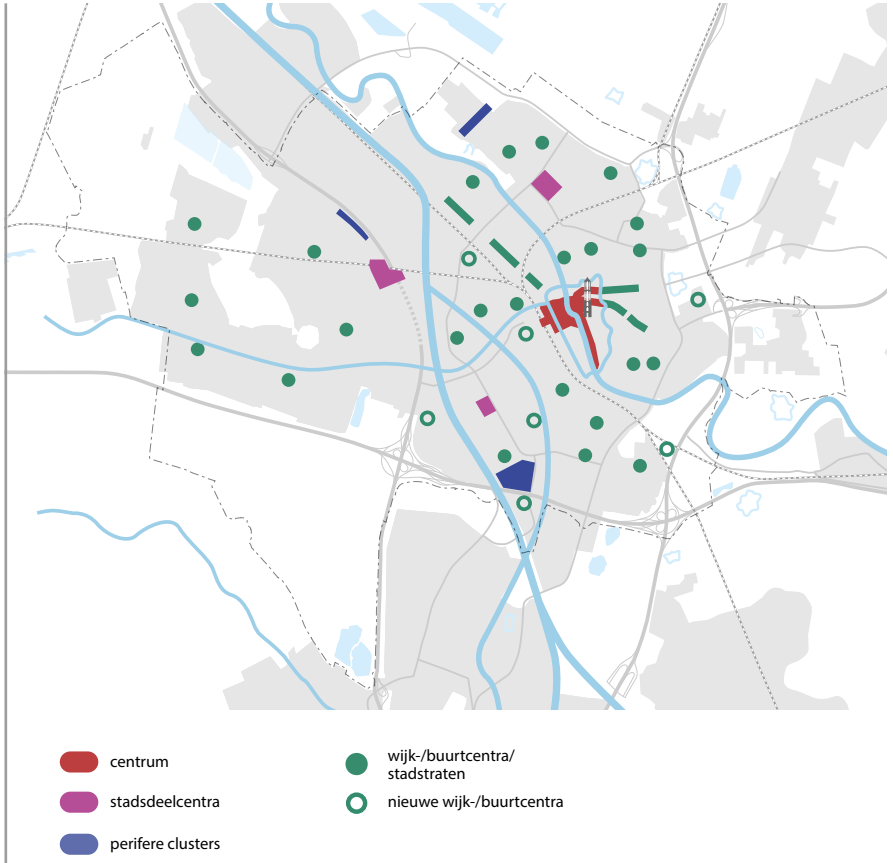
- Geen vanzelfsprekende transformatie van bedrijven in de wijk naar wonen. Daar waar werkgelegenheid in de wijk verdwijnt als gevolg van bijvoorbeeld transformatie, dient deze zo veel mogelijk in de wijk te worden gecompenseerd. Dit kan ook een andere vorm van werkgelegenheid zijn, bijvoorbeeld maatschappelijk
- Toevoegen van werklocaties (kleinschalige bedrijfsruimte en werken vanuit de woning, multifunctionele of bedrijvenverzamelgebouwen) in woonwijken en nieuwe gebiedsontwikkelingen
- Fijnmazige (nieuwe) verbindingen tussen woonwijken met werklocaties in de wijk zodat functies/voorzieningen dubbel gebruikt kunnen worden
- Interventies om betaalbare werkruimtes/ werkruimtes met laag huurniveau te kunnen blijven bieden ten behoeve van bijvoorbeeld starters en creatieve bedrijven. Daarmee versterkt Utrecht haar functie als de broedplaats voor werkgelegenheid en behoud van werkgelegenheid
- Een aantal bedrijventerreinen waar maakindustrie en circulaire economie kan groeien, niet mengen met wonen

**3. Vitale winkelgebieden realiseren: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.**

Dit vraagt keuzes t.a.v. waar de gemeente concentraties van voorzieningen toestaat en stimuleert, en waar niet. Daartoe is de hoofdstructuur retail uitgewerkt, gekoppeld aan het beschikbare instrumentarium Binnen een vitale winkelstructuur legt de gemeente vast waar de detailhandelsvestigingen zich bij voorkeur concentreren. Die concentratie hangt samen met de economische meerwaarde die winkel-/ voorzieningenclusters opleveren ten opzichte van solitaire vestigingen. Concentratie in een beperkt aantal gebieden is nodig om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Aanvulling met andere publieksgerichte functies zoals horeca, cultuur, sport, wonen boven winkels en maatschappelijke functies, ondersteunt de transformatie naar voorzieningenclusters met voldoende aantrekkingskracht van een breed publiek, waardoor de detailhandel en het voorzieningenniveau op peil blijft.

De hoofdwinkelstructuur is gebaseerd op enerzijds de omvang van een winkelcluster en anderzijds op het type aanbod. Deze twee elementen bepalen hoeveel publiek wordt aangetrokken en van hoe ver de aantrekkingskracht reikt.

1 *Binnenstad/centrum*: internationale en landelijke aantrekkingskracht, het breedste winkel- en voorzieningenaanbod van de stad (detailhandel, horeca, cultuur etc.)
2 *Perifere winkelgebieden*: regionale aantrekkingskracht door ruim aanbod grootschalige goederen. Dit betreft de Woonboulevard, Franciscusdreef en The Wall
3 *Bovenwijkse centra*: regionale aantrekkingskracht met regulier bovenwijks aanbod. Dit betreft Shopping Center Overvecht, Nova en Leidsche Rijn Centrum
4 *Lokale centra*: stadstraten, wijk- en buurtwinkelcentra




*Hoofdwinkelstructuur*

| Type gebied | Aantrekkings-kracht | Omvang en type aanbod | Locatie |
|---|---|---|---|
| Hoofdcentrum | Internationaal, landelijk | Breedste aanbod van de stad incl. horeca en cultuur | Binnenstad/centrum |
| Perifere clusters | Regionaal | Grootschalige goederen: m.n. woninginrichting | Woonboulevard The Wall<br>Franciscusdreef |
| Bovenwijkse centra | Regionaal | Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in grote clusters | Shopping Center Overvecht<br>Nova<br>Leidsche Rijn Centrum |
| Stadsstraten, wijk- en buurtcentra | Overwegend lokaal | Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in clusters van gemiddelde omvang | Diversen |

*Monitoring*
Het voornemen is om over de voortgang van het realiseren van toekomstbestendige werkgelegenheid en de realisatie van nieuwe ruimte voor bedrijvigheid structureel te rapporteren via een raadsbrief werklocaties. Met de Provincie en de gemeente Amersfoort is Utrecht al gestart met de ontwikkeling van een regionale monitoringstool op kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap-gerelateerde ruimte en winkels.

### 5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen

Utrecht is en blijft een stad voor iedereen. Maatschappelijke voorzieningen zijn voor iedereen toegankelijk en in de nabijheid te bereiken, zowel wijkvoorzieningen als grootstedelijke voorzieningen. Ze stimuleren ontmoeting en zorgen voor verbinding tussen de verschillende bewoners. Ze dragen bij aan mentale en fysieke gezondheid, ontwikkeling, recreatie en ontspanning.
Utrecht erkent het belang van een hoogwaardig voorzieningenniveau. Tegelijkertijd neemt de druk op de nog beschikbare ruimte toe. Daarom maakt de gemeente de expliciete keuze om maatschappelijke voorzieningen mee te laten groeien met de groei van de stad (zie barcode). Om die reden heeft de gemeente het Koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen (2020) vastgesteld. Het realiseren van een goed voorzieningenniveau is daarmee een structurele opgave naast bijvoorbeeld groen, mobiliteit en duurzaamheid.

De gemeente Utrecht stelt drie kwalitatieve kaders centraal op het gebied van maatschappelijke voorzieningen:

**Utrecht beschikt over hoogwaardige voorzieningen op buurt-, wijk- en stedelijk niveau.**
Voorzieningen zijn voorwaarde scheppend voor de sociaal maatschappelijke opgave van de stad: gelijke kansen/veerkrachtige wijken/zorg dichtbij en op maat. Ze zijn geen doel op zich, maar een middel om maatschappelijke activiteiten mogelijk te maken. Ze dragen bij aan een gezonde en aantrekkelijke samenleving met gelijke kansen voor iedereen en oog voor elkaar.
De uitdaging is om de maatschappelijke voorzieningen zó in te passen dat deze toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners.

**Utrecht realiseert buurt- en wijkvoorzieningen in de nabijheid van inwoners en dragen bij aan de gemeenschapskracht**
Nieuwe woningen betekent ook nieuwe voorzieningen in de buurt of wijk. Door het realiseren van voorzieningen op buurt- en wijkniveau stimuleer je betrokkenheid en verantwoordelijkheid van bewoners bij hun directe eigen leefomgeving. Dit vergroot het omzien naar elkaar, gemeenschapskracht en de verantwoordelijkheid voor de fysieke omgeving.
De buurt- en wijkvoorzieningen stimuleren ontmoeting tussen verschillende groepen bewoners, waarmee de kans op segregatie wordt verkleind. Alle bewoners worden zo uitgenodigd om mee te doen en een volwaardig maatschappelijk leven op te bouwen.
Vanuit buurt- en wijk voorzieningen werken diverse professionals in de buurt aan (fysieke en mentale) zorg en ondersteuning dichtbij en op maat. Ook draagt het werk in buurt- en wijkvoorzieningen bij aan de opvoeding en ontwikkeling van kinderen.
De nabijheid van deze voorzieningen verlaagt de drempel om mee te doen en beperkt de mobiliteitsstromen.

Onder de buurt- en wijkvoorzieningen vallen de volgende voorzieningen:

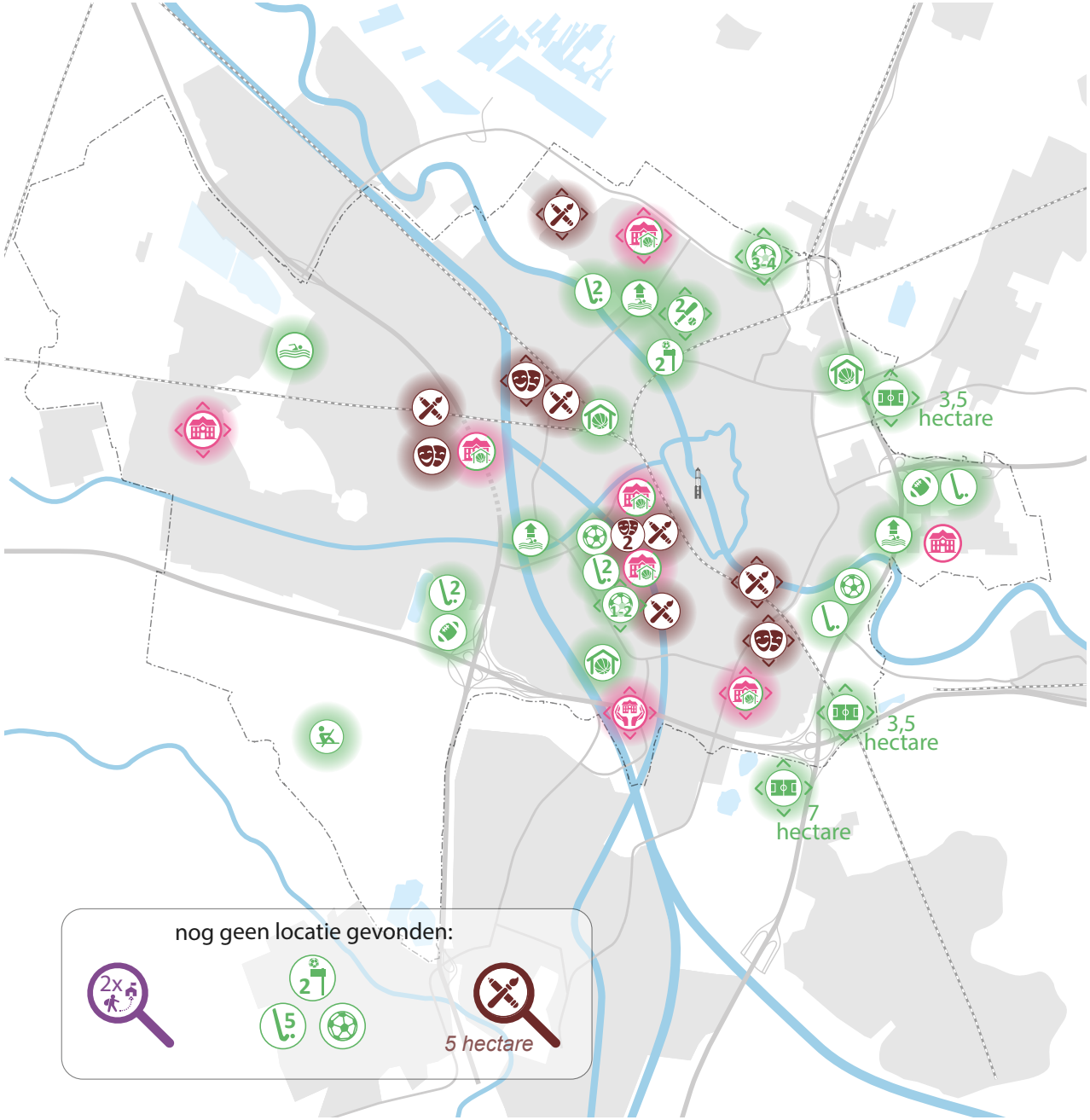



*Buurt- en wijkvoorzieningen*

Bij culturele publieksvoorzieningen op wijkniveau gaat het om bereikbaar en toegankelijk cultuuraanbod gericht op ontspanning, ontmoeting en ontplooiing. Dit varieert van cultuurbezoek (muziekoptreden, theatervoorstelling, filmvertoning of expositie), cultuurbeoefening (deelname aan een koor, muzieklessen, theatersport enz.) tot cultureel vrijwilligerswerk.

Voor een deel van deze voorzieningen zijn normen vastgesteld die aangeven wanneer er uitbreiding nodig is.[44] Voor andere voorzieningen monitort de gemeente samen met partners wanneer er uitbreiding nodig is. Het is van belang dat deze voorzieningen in alle wijken aanwezig zijn en bij nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen.
Door de relatief sterke stijging van ouderen zal er in de bestaande wijken extra moeten worden ingezet op voorzieningen voor ouderen.

**Een evenwichtige spreiding van stedelijke voorzieningen over de stad**
Niet alle voorzieningen kunnen op buurt- en wijkniveau worden gerealiseerd. Er zijn voorzieningen die een wijkoverstijgend, stedelijk en soms zelf regionaal bereik hebben (afbeelding kaart stedelijke voorzieningen). Het is van belang dat deze voorzieningen goed verspreid over de stad liggen en toegankelijk blijven voor alle inwoners.




**Cultuur**

- nieuwe creatieve werkplek
- nieuwe culturele (publieks) voorziening

**Onderwijs**

- nieuwe voortgezet onderwijs-locatie inclusief sporthal
- nieuwe locatie voor voortgezet onderwijs
- nieuwe locatie voor speciaal onderwijs
- locatiestudie in de wijk/buurt

**Zorg**

- nieuw asielzoekerscentrum

**Sport**

- nieuwe sporthal
- nieuw(e) hockeyveld(en)
- nieuwe roeibaan
- nieuw zwembad
- (mogelijke) uitbreiding bestaand zwembad
- nieuw rugbyveld
- nieuw(e) voetbalveld(en)
- nieuw(e) honk- en softbalveld(en)
- nieuw(e) korfbalveld(en)
- technisch zoekgebied naar sportvelden



### Sport

Voor een gezonde leefstijl is een omgeving die uitnodigt tot bewegen en sporten voorwaarde. De nabijheid verhoogt de sportdeelname, beperkt mobiliteitsstromen en heeft een positieve invloed op de sociale structuren in een wijk. Vooral voor jeugd en kwetsbare groepen is een georganiseerd sportaanbod dichtbij en in de wijk belangrijk. Om de groei van de stad op te vangen zijn er meer sportvelden en sporthallen nodig en moet er nog één zwembad bij komen. Ook is er soms een verplaatsing van functies of sporten nodig om sportparken van voldoende omvang te realiseren. Sportparken van voldoende omvang zijn nodig voor een gezonde grootte van verenigingen en het efficiënt gebruik van accommodaties. Bij verdere ontwikkeling van de stad onderzoekt de gemeente of op termijn uitbreiding nodig is van overdekt zwemwater en een roeibaan in Rijnenburg.
Het inpassen van sportvelden is een uitdaging gezien het totale oppervlakte en de vaste maatvoering van de velden. Toch is ervoor gekozen om ook daarvoor plek te maken in de stad om sporten dichtbij huis mogelijk blijven te maken. Dit betreft het herstructureren en uitbreiden van bestaande sportparken en een onderzoek naar twee nieuwe locaties (Rioolwaterzuiveringsinstallatie in Overvecht en Transwijk); dit onderzoek doen de gemeente in samenspraak met relevante stakeholders.
Daar waar dat niet in de stad kan, zijn technische zoekgebieden aangewezen direct grenzend aan de stad; deze zoekgebieden vergen nog wel een integrale afweging. Denk daarbij aan de Voordorpse Polder, de voormalige Kwekerij (nabij station Lunetten), Noorderpark en Laagraven. Deze hebben een directe relatie met de groei van de stad en de nieuwe knooppunten. Deze uitbreiding op sport is niet enkel nodig in het licht van de verdere ontwikkeling van de stad. Ook met de huidige woningbouwplannen zullen tekorten ontstaan in de veldsport. In deze RSU 2040 kiest de gemeente voor een aantal locaties waar deze sportvelden moeten landen, maar met deze plannen en de huidige harde plancapaciteit zijn er nog steeds onvoldoende velden. Het is daarom belangrijk om de komende jaren te monitoren hoe vraag en aanbod zich verhouden.



### Onderwijs

Voor het Utrechtse onderwijs is kwalitatief goede huisvesting essentieel. Een goede, moderne en gezonde leeromgeving is belangrijk voor de leerprestaties van leerlingen en het werkplezier van leraren.
Als de stad groeit zijn er meer scholen voor primair en voortgezet onderwijs nodig. De planning en programmering van de benodigde onderwijsvoorzieningen wordt gedaan op basis van de leerlingen- en bevolkingsprognoses. Om de ontwikkeling van de groei van de stad goed te kunnen monitoren worden deze jaarlijks opgesteld.
Schoolgebouwen voor voortgezet onderwijs vragen veel ruimte. De gebouwen zijn groot, er is een (groen) speelplein vereist en er zijn fietsenstallingen nodig. Ook heeft de gemeente extra aandacht voor veilige routes rondom de school, voor het beperken van geluidshinder en voor de betaalbaarheid van de voorziening.



### Cultuur

*Broedplaatsen*

Er is een behoefte aan groei van 80.000 m² werkplekken, verspreid over de stad en deels in de regio. Het faciliteren van creatieve makers zorgt voor een creatief klimaat in de stad en de regio. Daarbij kunnen deze makers vanuit hun werkplek, afhankelijk van het soort plek, een rol vervullen in maatschappelijke vraagstukken. Het gaat daarbij om betaalbare broedplaatsen voor bijvoorbeeld ateliers van zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen. Op de kaart is een aantal kansrijke plekken aangewezen, maar er is noodzaak om ook op andere plekken in de stad betaalbare creatieve werkplekken toe te voegen. Tegelijkertijd is zichtbaar dat met het verdichten van de stad ook tijdelijke plekken op de rafelranden verdwijnen. Dus terwijl de vraag stijgt, wordt de huidige beschikbare ruimte ook minder; een dubbel effect op de ruimtebehoefte.

*Culturele voorzieningen op stadsniveau en culturele voorzieningen met regionale/(inter)nationale uitstraling*
Er is een onderscheid tussen voorzieningen die passen bij de maat van de stad en voorzieningen die passen bij de rol die Utrecht in de regio en op (inter)nationaal niveau wil vervullen. In de laatste categorie gaat het om stedelijke voorzieningen en evenementen met allure en uitstraling die een bredere aantrekkingskracht hebben op regionaal of bovenregionaal niveau. Ze dragen bij aan de identiteit en aantrekkelijkheid van de stad bij bewoners, bezoekers en bedrijven, zoals bijvoorbeeld het Centraal Museum, Spoorwegmuseum, TivoliVredenburg en de Stadsschouwburg. Deze plekken realiseert de gemeente rondom knooppunten.
Op het niveau van de stad gaat het om voorzieningen en evenementen waar bewoners een stuk voor willen fietsen en waarvan er één of enkele in de stad aanwezig zijn / georganiseerd worden. Het gaat dan om podia zoals De Helling, Het Huis Utrecht, bioscopen, filmhuizen, expositieruimten en diverse culturele (of sport)evenementen.



**Opvang internationale nieuwkomers**
*International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR)*
Het is belangrijk dat iedereen - nieuwkomers en gevestigde inwoners - zich thuis kan voelen in Nederland. Daarom organiseert ook Utrecht ontvangst- en inburgeringsvoorzieningen voor kennismigranten, asielmigranten, gezinsmigranten en migranten uit de Europese Unie. De WRR adviseert alle internationale nieuwkomers op te vangen in brede welkomstcentra en geeft daarbij aan dat de ontvangstinfrastructuur voor ‘expats’ daarbij als uitgangspunt kan dienen. Het voordeel van één internationaal centrum is dat er meer samenhang is in de ontvangstfuncties en -acties, evenals een beter overzicht van de gehele dienstverlening, structurele aandacht voor immigratie, ontvangst van internationaal talent en een brede netwerk- en kennisuitwisseling.
In Utrecht is deze beweging al in gang gezet met de inrichting van het International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR). Het IWCUR is het internationaal ontvangstcentrum voor de regio (medegefinancierd door de Provincie, de gemeente Amersfoort en de Universiteit Utrecht) en ontwikkelt zich tot het centrale punt in de regio waar alle groepen migranten op weg geholpen worden richting publieke en private dienstverlening.

*Asielzoekers*
De opvang van asielzoekers organiseert de gemeente in de toekomst meer kleinschalig. Hiervoor wordt één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken gezocht of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad.

*Overig*
We verwachten dat met de groei van de stad uitbreiding nodig is op meer stedelijke voorzieningen. Het is echter nog niet duidelijk welke voorzieningen zullen groeien, met welke omvang en waar ze in de stad moeten landen. Dit monitort de gemeente in de loop van de tijd en samen met de partners wordt naar locaties gezocht. Het gaat hierbij onder andere om:
- Hoger onderwijs, Middelbaar Beroepsonderwijs
- Ziekenhuiszorg
- WLZ voorzieningen
  (instellingen voor ouderen en verstandelijk gehandicapten)
- Hospice
- Wijkbureau
- Scouting
- Begraafplaatsen, uitvaartcentra en crematoria

**Voor het realiseren van maatschappelijke voorzieningen gelden de volgende kaders:**

- Voorzieningen moeten laagdrempelig en voor iedereen toegankelijk zijn.
- Voorzieningen moeten zichtbaar, vindbaar en bereikbaar worden gerealiseerd.
- Er moet voldoende diversiteit in voorzieningen zijn, passend bij de aard en bevolkingssamenstelling van de wijk/buurt en functie van de voorziening.
- Om voorzieningen maatschappelijk te kunnen renderen, moet er sprake zijn van voldoende passend en betaalbaar maatschappelijk vastgoed.
- Elke gebiedsontwikkeling, ongeacht de omvang, legt druk op de voorzieningen. Daarom moet er vanuit elke ontwikkeling oog zijn voor en een ruimtelijke en financiële bijdrage worden geleverd aan het voorzieningenniveau, óók als de voorzieningenvraag niet in het betreffende gebied zelf wordt opgelost.
- Indien een integraal gebiedsplan zo doelmatig mogelijk is opgebouwd, maar leidt tot een additionele financiële opgave voor de bekostiging van het maatschappelijk vastgoed in dat plan, dan hoort deze afweging betrokken te worden in het integrale gebiedsbekostigingsplan.
- Zorg waar mogelijk voor behoud van bestaand maatschappelijk vastgoed in de wijk, zodat schaarse middelen (ruimte en budget) hiervoor doelmatig worden ingezet.
- Meervoudig ruimtegebruik is een uitgangspunt bij gebiedsontwikkeling.
- Houd bij de planning, daar waar noodzakelijk, rekening met mogelijke uitbreiding, andere invulling of onvoorziene omstandigheden. Bouw dus flexibel en bestem (tijdelijk) flexibel.
- Betrek de bewoners en gebruikers bij het ontwerpen, realiseren en in gebruik nemen van de voorzieningen.
- In nieuwe ontwikkelgebieden is de fasering van voorzieningen belangrijk. Ontwikkel woningen en voorzieningen in samenhang.
- Stedelijke voorzieningen worden ingepland vanuit het stedelijke kader en toegewezen aan een gebied. Dit maakt vervolgens integraal onderdeel uit van de afzonderlijke gebiedsopgaves.
- Stedelijke voorzieningen kennen deels ook een regionaal karakter. De bereikbaarheid van deze voorzieningen is daarom van belang. De gemeente plant deze voorzieningen daarom ook in eerste instantie rondom de knooppunten.

### 5.2.5 Mobiliteit

**Urgentie**

Het verkeer in Utrecht loopt op dit moment al vast en de verwachting is dat het aantal verplaatsingen 35% hoger zal zijn in 2040 ten opzichte van 2015. Zowel het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet als de OV-infrastructuur zijn nu al overbelast; Utrecht kampt met autofiles, fietsfiles en overbezette bussen, trams en treinen. Kortom, de bereikbaarheid van Utrecht als stad en Utrecht als draaischijf van Nederland staan onder grote druk. Simpelweg de capaciteit van de bestaande infrastructuur vergroten is niet voldoende. Stevige investeringen in maatregelen van uiteenlopende aard zijn nodig. De ambities op het gebied van mobiliteit moeten een bijdrage leveren aan het gezond, aantrekkelijk en bereikbaar houden van de groeiende stad door gebruik te maken van duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) en daarmee efficiënt gebruik van de openbare ruimte.

De verbreding van de A27 is in de RSU ingetekend op basis van het door de Minister van IenW ondertekende tracébesluit. De gemeente Utrecht handhaaft haar bezwaren tegen de verbreding. Indien om welke reden dan ook geen uitvoering aan het tracébesluit wordt gegeven wordt de RSU 2040 hierop aangepast.

**Het wenkend perspectief**

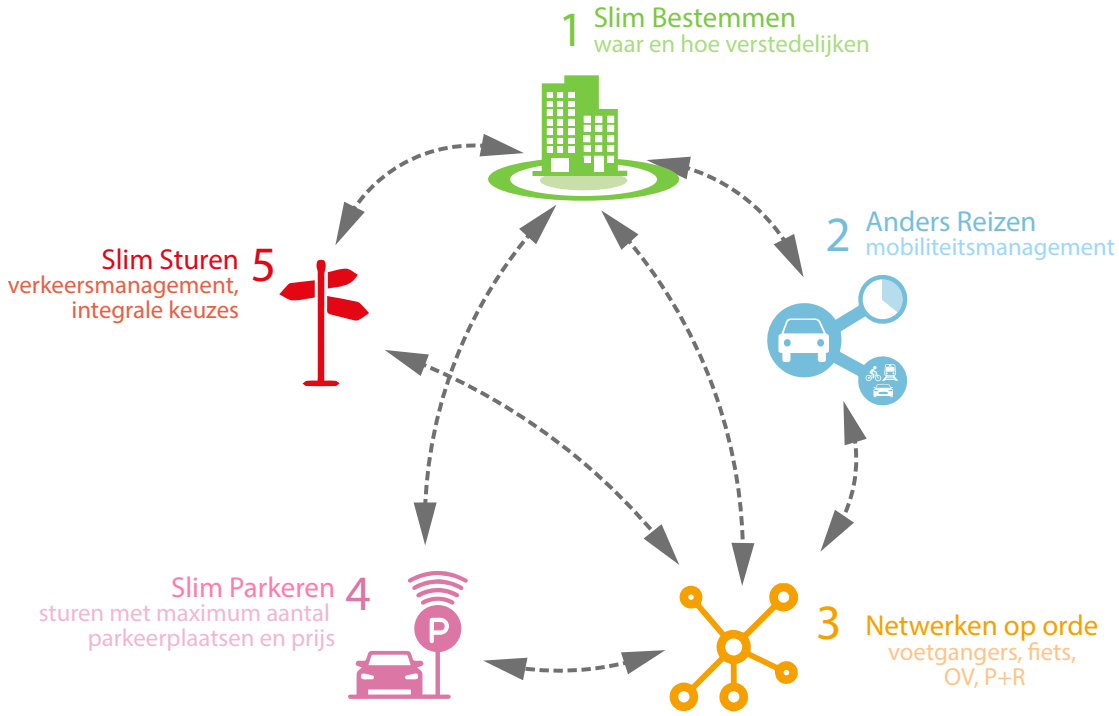
Hoe ziet Utrecht er in 2040 uit en hoe verplaatsen inwoners en bezoekers zich? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De gemeente kiest voor nieuwe stedelijke knooppunten met een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee zijn er meer voorzieningen aanwezig in de nabijheid. De gemeente wil dat het autoverkeer niet verder groeit, maar wil de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en - in vergelijking met de auto -ruimte-efficiënte vervoerwijzen. De gemeente kiest voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte her in te richten. Zo zorgt de gemeente voor relatief minder verkeer(shinder) en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Utrecht wil een inclusieve en betaalbare stad zijn en werkt aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Soms is er voor het OV bepaalde infrastructuur noodzakelijk die de gemeente zorgvuldig zal inpassen. Voorzieningen zoals supermarkten en scholen zijn goed te voet te bereiken en er zijn maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Indien bij de verdere ontwikkeling van de stad op den duur een sterke groei van autogebruik in de spits zichtbaar wordt, zal de gemeente in overleg met regio en Rijk moeten afwegen wat de best passende aanpak is. Dat vraagt dan een positie op het spectrum, waarvan de uiterste opties zijn: “sterker inzetten op het versterken van fiets en OV en daarbij steviger inzetten op gedragsbeïnvloeding” versus “alsnog uitbreiden van de regionale wegeninfrastructuur bij de grootste knelpunten, specifiek in de vorm van een te onderzoeken regionale bypass van de A12 ten zuiden van Utrecht in combinatie met toeleidingswegen vanuit Nieuwegein, Utrecht en de Kromme Rijn streek”. Dit laatste kan echter op gespannen voet staan met gezond stedelijk leven in de te verstedelijken A12-zone. Het gebiedsonderzoek, dat de gemeente in U Ned-verband uitvoert, 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.

**De Utrechtse mobiliteitsaanpak**

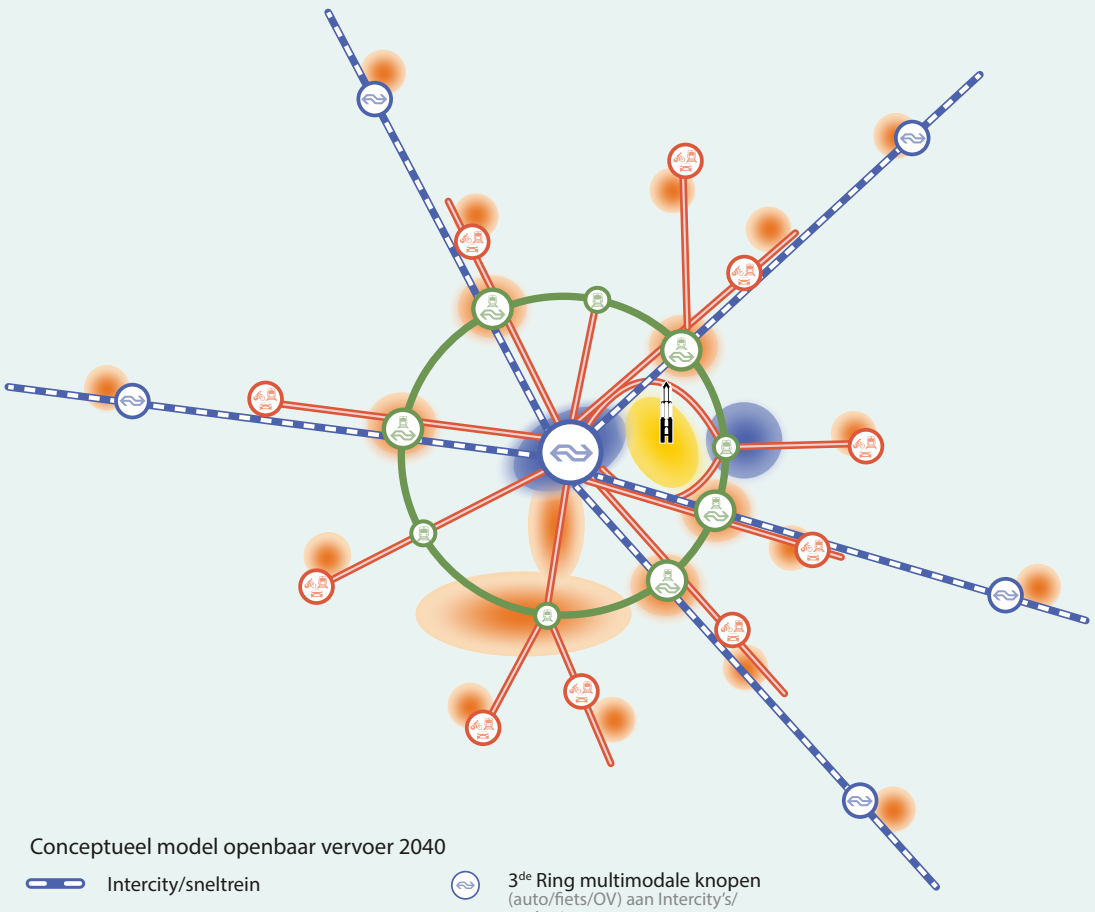
Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten keuzes gemaakt worden. De Utrechtse mobiliteitsaanpak bestaat uit vijf stappen die samenhangen, niet per se in deze volgorde. De stappen zijn tegelijkertijd van belang om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het Mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma's. De gemeente houdt goed in de gaten hoe de mobiliteit zich ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat tussentijds kan worden bijgestuurd.




*Vijf samenhangende stappen van de Utrechtse mobiliteitsaanpak*

## Wiel met spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept ‘wiel met spaken’ als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen, bestaande uit Spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum en uit wielverbindingen die directe, frequente verbindingen vormen tussen de regio, een netwerk van P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de plekken waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen, ontstaan knooppunten waar reizigers zeer comfortabel kunnen overstappen (ketenmobiliteit: goede overstapmogelijkheden op fiets en deelmobiliteit) en die interessant zijn voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.



Het belang van het Wiel met spaken overstijgt de stedelijke ontwikkeling van (Regio) Utrecht; het lost een nationaal mobiliteitsvraagstuk op. Utrecht is immers een buitengewoon belangrijk mobiliteitsknooppunt voor Nederland en station Utrecht CS kan de druk op langere termijn niet meer aan. Dit zijn de belangrijkste argumenten voor het Wiel met spaken:

1 Het wiel met spaken maakt gezonde verstedelijking mogelijk. De verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsconcept wiel met spaken zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het Wiel is een randvoorwaarde om op verschillende plekken in de stad knooppunten te realiseren en tegelijkertijd is het benutten van de mogelijkheden van het wiel een voorwaarde voor hoogfrequent en hoogwaardig vervoer. Het OV krijgt een enorme kwaliteitsimpuls, waardoor meer mensen zullen kiezen voor het openbaar vervoer en minder voor de auto.
2 Het wiel met spaken zorgt voor een betere spreiding van de OV-reizigersstromen, waarmee leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten rondom Utrecht centraal opgelost worden. Zowel lokaal, regionaal als nationaal.
3 Het wiel met spaken biedt snelle en directe OV-verbindingen vanuit de regio naar belangrijke bestemmingen, zoals het USP en een verbeterde aansluiting op het hoofdspoor voor (bestaande en nieuwe) woon- en werkgebieden van onder andere Nieuwegein, Zeist en het USP.
4 De mobiliteitsinfrastructuur die gelieerd is aan de OV-ring gaat zorgen voor aantrekkelijke overstapmogelijkheden van auto op OV (vóór de ring Utrecht). Hierdoor zal het functioneren van de snelwegring voor doorgaand verkeer verbeteren, de bereikbaarheid van de stad toenemen en de (parkeer)druk bij belangrijke bestemmingen afnemen.



**Slim bestemmen**
De groei van de stad gaat samen met uitbreiding van het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen worden hiermee dichter bij elkaar gebracht, zodat mensen minder hoeven te reizen.



**Anders reizen**
Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad worden inwoners en bezoekers gestimuleerd om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren.
Door het delen van voertuigen worden deze beter benut en is minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, biedt de gemeente deelmobiliteit fysiek en digitaal laagdrempelig aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto, maar ook bij overstappunten in het netwerk.



**Netwerken op orde**
Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast, bijvoorbeeld door meer ruimte voor voetgangers en fietsers in woonstraten. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, wil de gemeente voetgangers, fietsers en OV-reizigers spreiden. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én worden knelpunten weggenomen die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan. Waar menging van verkeersstromen nodig blijft, werkt de gemeente aan lagere snelheidslimieten ten behoeve van de veiligheid.

Zeker tot op afstanden tot 15 kilometer is fietsen een gezonde en aantrekkelijke manier van verplaatsen. De gemeente werkt aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om de fiets makkelijk en veilig te stallen. De gemeente zorgt dat het fietsverkeer wordt gespreid over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëert de gemeente voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routes om het centrum heen en wordt het fietsnetwerk beter aangesloten op de OV-knooppunten aan het wiel. Ook zorgt de gemeente voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen en voor het beperken van fietsfiles.



**Slim parkeren**
Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. De gemeente faciliteert initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Bewoners kunnen parkeren aan de Ring, bezoekers en forenzen parkeren gemakkelijk bij een 'P+R 2.0'. Hier kunnen ze overstappen op (deel)fiets en OV.



**Slim sturen**
De gemeente gaat beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee blijft de openbare ruimte aantrekkelijk en ontstaat er ruimte voor de groei van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. De gemeente stuurt op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doet aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Daarbij ligt de prioriteit bij lopen, fietsen, deelmobiliteit en het openbaar vervoer en maakt de gemeente ruimte voor andere functies, zoals verblijven en groen. In gebieden waar de verblijfsfunctie centraal staat is het daarom soms nodig om doorgaand autoverkeer niet meer te faciliteren.

De ambities op het gebied van mobiliteit kunnen alleen gerealiseerd worden als alle netwerken op orde zijn. Dit vereist:

**Multimodaal reizen en reizen met deelmobiliteit:**

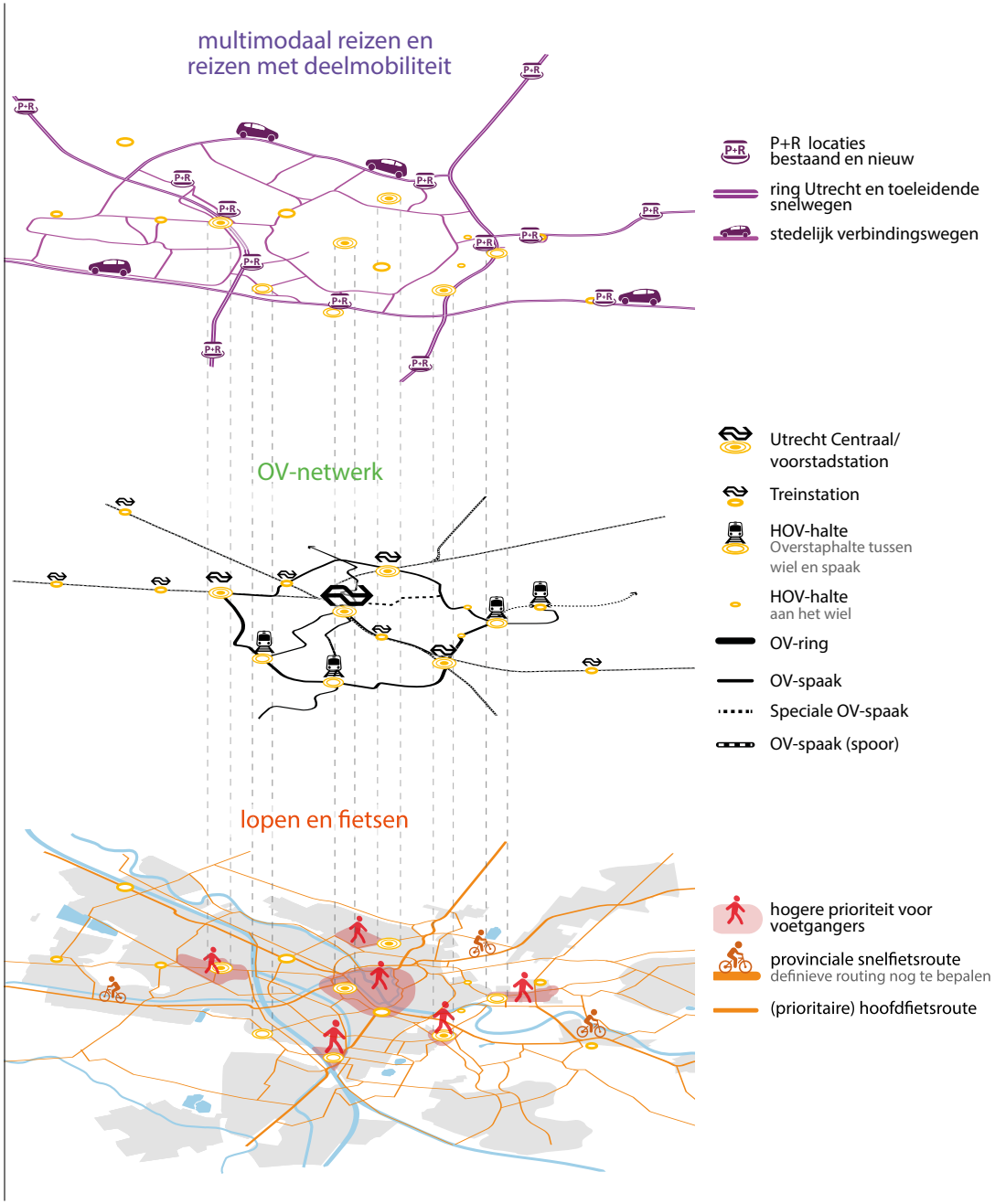
- Fiets en OV op orde
- Aantrekkelijke P+R hubs
- Aanbod deelmobiliteit
- Aanbod mobility as a service
- Minder (straat) parkeren
- Netwerksturing door (her)inrichting van wegen en door stadsbreed multimodaal verkeersmanagement.

**OV-netwerk:**

- Hogere frequenties Intercity en sprinters
- Extra Intercity halteringen bij Lunetten Koningsweg, Leidsche Rijn centrum en Overvecht
- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele wielverbindingen
- Hoogfrequente, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Betrouwbare basisnetverbindingen voor de ontsluiting van de wijken
- Aanvullende (openbaar) maatwerk vervoervoorzieningen voor iedereen

**Lopen en fietsen:**

- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Goede aansluiting op regionale netwerk (zodat fietsen op korte en middellange afstand een goed alternatief is)
- Afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en andere doelgroepen
- Aantrekkelijke, comfortabele en veilige routes naar woongebieden, winkelgebieden, werkgebieden en OV knooppunten (een fijnmazig netwerk)
- Nieuwe routes om het centrum heen
- Utrecht ontwikkelt en koestert een (groen) stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad




*Mobiliteitsnetwerken*

### Logistiek vervoer en goederenhubs

Door de toename van het aantal inwoners en bedrijven, de grote bouwopgave en de invoering van de zero-emissie zone veranderen de logistieke systemen en transport en ontstaan er nieuwe vormen van goederenvervoer. De ruimtevraag naar grootschalige distributiecentra neemt toe en er is meer vraag naar distributie van goederen in het stedelijk gebied en bijbehorende kleinschalige opslaglocaties voor het 'last-mile- vervoer' naar de klant. Bij goederenvervoer (bouwverkeer, goederenvervoer, afvalinzameling, etc.) blijft gemotoriseerd wegverkeer belangrijker dan bij personen¬vervoer, maar het is belangrijk dat dit ook in andere type voertuigen kan plaatsvinden, onder meer vanwege de kwetsbaarheid van werf- en wegkelders en wal- en kluismuren in de stad.

De gemeente Utrecht streeft naar een effectief netwerk van goederenhubs voor de bevoorrading van de stad. Stads-, wijk- en buurthubs vormen de basis voor slimme en schone stadsdistributie. In dergelijke hubs worden goederen gebundeld en vindt overslag plaats naar andere type (veelal schonere en kleinere) voer- en vaartuigen. Er zijn verschillende type hubs nodig voor verschillende goederenstromen (bouw, vers, retail, service/diensten, pakket, afval, etc.). De schaalgrootte van de hubs is afhankelijk van de type hub (stad, wijk of buurt) en de goederenstroom. In Nederland zijn de gemiddelde groottes:

| Hub | Grootte | Locatie | Karakteristieken |
|---|---|---|---|
| Stads-distributiecentrum | 5.000 - 10.000 $m^2$ | Rand van de stad, nabij snelweg | Meerlaags, combi met andere functies |
| Wijkhub | 1.000$m^2$ | In de stad | Flexibel, op- en overslag |
| Buurthub | 100$m^2$ | Winkels/ appartementen | Pakketpunt, pakketkluis |

Bron: Buck Consultants

Bij goederenhubs heeft het de voorkeur dat deze zijn gesitueerd op bedrijventerreinen waarbij zij een goede verbinding hebben met de Ring Utrecht en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Utrecht en waar mogelijk een spoorweg en/of waterweg, zijn ze goed toegankelijk voor alle type vervoersmiddelen (van trekker-oplegger tot vrachtfiets) en voor kleinere type hubs een inpandige laad- en losmogelijkheid om de impact zo klein mogelijk te houden.

De gemeente streeft er naar om de huidige stadshubs zo veel te behouden op de huidige locaties. Bij herontwikkeling van locaties, tracht de gemeente het bedrijf in de nabijheid te herplaatsen onder vergelijkbare condities. Ook is er vanuit de markt nog steeds vraag naar ruimte om stadsdistributiehubs op te zetten.
Op dit moment zijn er een aantal stadsdistributiehubs in Utrecht. Deze hubs liggen in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Op Lage Weide en de Liesbosch zijn havens die belangrijk zijn voor goederenvervoer over water.
Vanaf 2025 kent Utrecht een zero-emissie zone voor goederenverkeer in de binnenstad. Bij stadsdistributiehubs moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid om de elektrische voertuigen te kunnen opladen.

### 5.2.6 Energie

De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad, biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Daarmee wil de gemeente zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen, Klimaatwet en klimaatakkoord. Dit doet de gemeente door energiebesparing te stimuleren, ruimte te bieden voor de opwekking van duurzame energie en een aardgasvrije energie-infrastructuur.
De gemeente stelt daarvoor de volgende ruimtelijke kaders:

- Duurzaam bouwen
- Benutting van daken en gevels
- Ruimte voor duurzame energie
- Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur
- Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

**Duurzaam bouwen**
*Utrecht bouwt zo duurzaam mogelijk (nieuwbouw zo veel mogelijk energieneutraal) en zorgt daarmee voor een minimale energiebehoefte en maximale energieopwekking aan de gebouwen. Dit draagt bij aan de doelstelling op langere termijn om als gemeente zo spoedig mogelijk klimaatneutraal te zijn.*

De groei van de stad zorgt voor een aanvullende energievraag. Die groeiende vraag naar energie moet zo veel mogelijk worden beperkt en de resterende vraag moet daarna duurzaam worden ingevuld. Om afwenteling van de benodigde ruimtevraag voor de energieopwekking naar de omgeving te voorkomen moeten gebouwen zo energie-efficiënt mogelijk worden gebouwd, dus met een minimale energiebehoefte en een maximale energieopwekking aan de gebouwen zelf. Waar dat niet mogelijk is, is sprake van afwenteling, in eerste instantie naar het omliggende gebied, en ontstaat een ruimtevraag voor productie van duurzame energie. Om deze extra ruimtevraag zo veel mogelijk te beperken leggen we spelregels vast over de verduurzaming van nieuwbouw.

**Benutting van daken en gevels**
*Geen dak- of geveloppervlak in de stad mag onbenut blijven*

Voor klimaatneutraal bouwen op gebouwniveau is het nodig dat daken- en gevels worden gebruikt voor het opwekken van energie (multifunctioneel ruimtegebruik). De ruimte op daken van nieuwbouw en als mogelijk ook bestaande bouw wordt verdeeld over meerdere opgaven/ambities van de stad, waaronder energieproductie. De gemeente gaat hierbij verder dan de wettelijke normen, omdat die er niet automatisch toe leiden dat daken van woningen en bedrijven optimaal benut worden.

**Ruimte voor duurzame energie**
*Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af de mate waarin het lukt om bestaande woningen te isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit.*

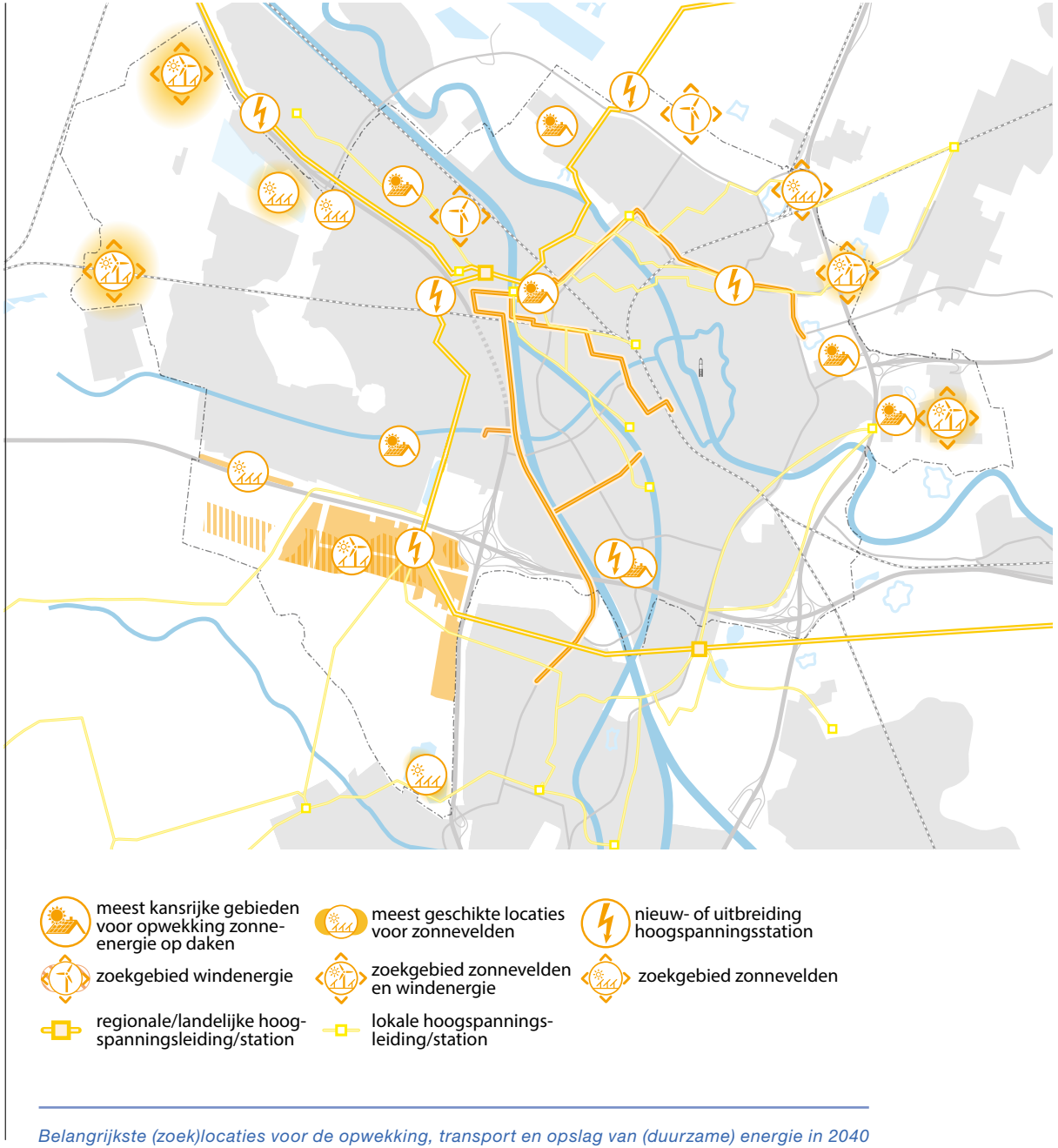
De prioritaire zoeklocaties voor zonnevelden en windmolens zijn Ockhuizen, Utrecht Science Park, Voordorpsepolder, Dorpeldijk, Lage Weide (alleen wind), Noorderpark (alleen wind) en Fort Blauwkapel (alleen zon). Deze locaties zijn nodig om 40 GWh te realiseren. Het zijn technische zoeklocaties, die nog een integrale afweging vergen.

Voor het realiseren van zonnevelden en windmolens gelden de volgende ruimtelijke principes:

1 Bij zonnevelden en rond windmolens wordt ernaar gestreefd om energieproductie te combineren met andere functies zoals bijvoorbeeld agrarisch gebruik, waterberging en natuur
2 Bij de vormgeving van zonnevelden en windmolens, inclusief bijbehorende objecten (bijvoorbeeld gebouwen en hekwerken) wordt rekening gehouden met gebiedseigen waarden en kenmerken
3 Bij realisatie van zonnevelden en windmolens in de cultuurhistorische hoofdstructuur wordt rekening gehouden met de waarden van de cultuurhistorische hoofdstructuur en worden regels gesteld ter bescherming en benutting van deze waarden
4 Bij realisatie van windmolens binnen een afstand van twee kilometer tot woonwijken worden regels gesteld om de effecten van geluid en slagschaduw meer te beperken dan wettelijk verplicht

**Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur**
*In de stad wordt ruimte geboden voor energie-infrastructuur die nodig is voor vervanging van de infrastructuur voor aardgas en fossiele autobrandstoffen en ter verduurzaming van de stadverwarming.*

Het afscheid van fossiele energiebronnen gaat naar verwachting gepaard met een verdubbeling van het elektriciteitsverbruik en de daarbij horende bovengrondse elektriciteitsinfrastructuur (transformatorstations). De verduurzaming van de warmtevoorziening vraagt tevens om ruimte boven de grond voor warmtebuffers die nodig zijn voor het goed functioneren van een verduurzaamd stadswarmtenet. Ook voorziet de gemeente dat er (beperkte) ruimte nodig is voor installaties, zoals grote warmtepompen, die de toepassing van energiewinning uit oppervlaktewater en rioolwater mogelijk maken. In het totaal gaat het om 14 hectare ruimte voor bovengrondse voorzieningen verspreid over de stad. Om te voorkomen dat de bovengrondse voorzieningen solitair in de buitenruimte komen te staan hanteren het principe ‘inpandig tenzij’. De voorzieningen worden dus zo veel als mogelijk geïntegreerd in (nieuwbouw)plannen.

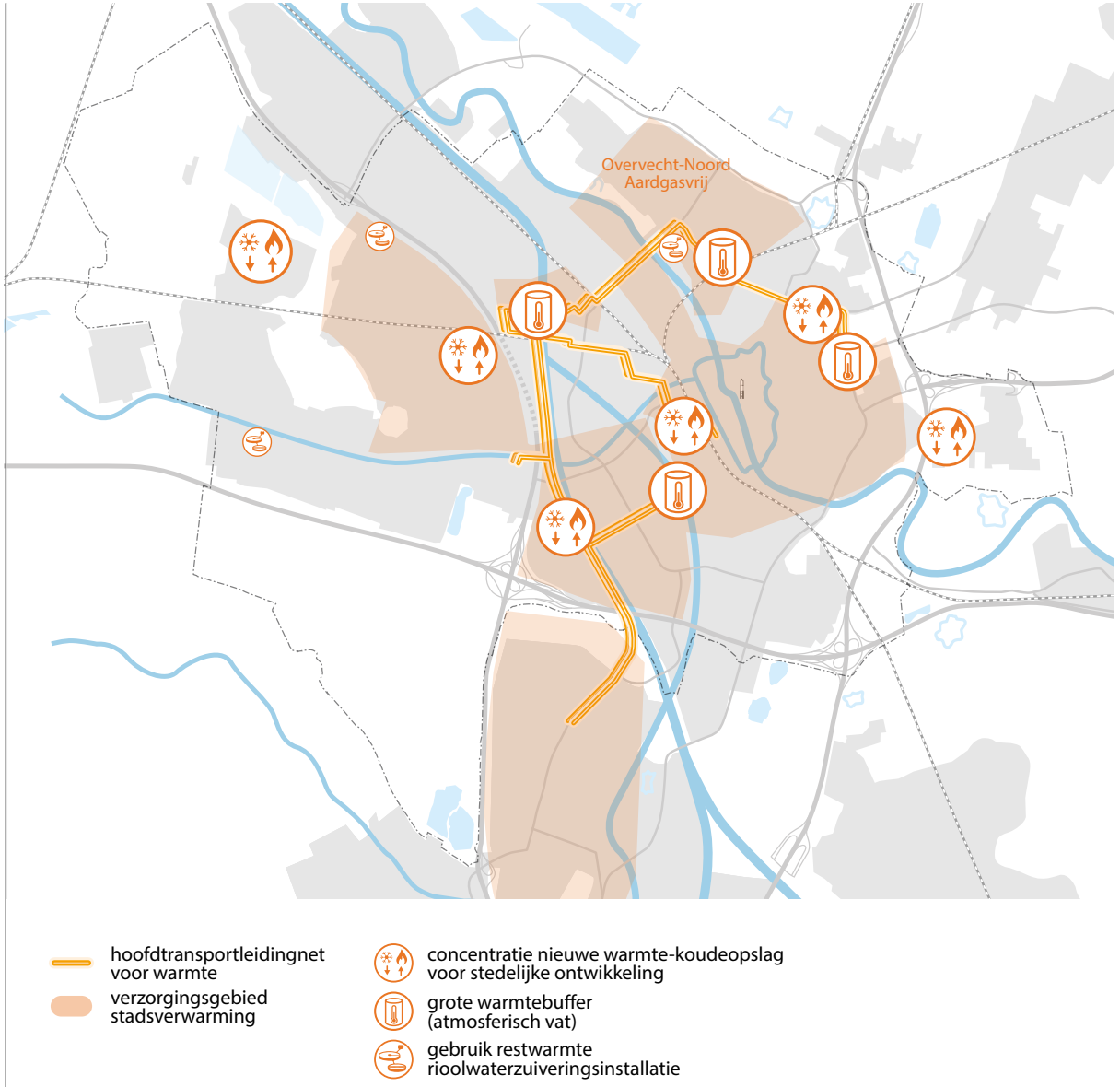



*Belangrijkste (zoek)locaties voor de opwekking, transport en opslag van (duurzame) energie in 2040*

### Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

*In de ondergrond wordt ruimte gereserveerd die nodig is voor de bovenstaande vier ambities, energie neutrale nieuwbouw (1), duurzame energieproductie op gebouwen (2), aansluiting van windmolens en zonnevelden (3) en energie-infrastructuur (elektriciteitsnet en warmtenet) (4)*

De ondergrondse infrastructuur voor realisatie van de genoemde ambities betreft voornamelijk elektriciteitsleidingen, warmteleidingen en warmte-koudeopslag. Al deze alternatieven hebben een ruimtebeslag in de ondergrond die nu nog niet te kwantificeren is. Hoe dan ook is het van belang dat het ondergronds ruimtegebruik waar mogelijk multifunctioneel wordt ingericht. Per locatie moet worden bepaald welke functies op die plek prioriteit hebben en welke functies met elkaar gecombineerd kunnen worden. De visie op de ondergrond is opgenomen in paragraaf 5.2.10.




*Belangrijkste locaties voor de opwekking, transport en opslag van warmte in 2040*

### 5.2.7 Duurzame leefomgeving

Hierboven is vooral aandacht besteed aan een groene, gezonde en klimaatbestendige leefomgeving. Daarnaast zijn er enkele relevante aandachtspunten om te zorgen dat de leefomgeving duurzaam is en blijft:

- Schoon Vervoer: Vanaf 2030 zullen in Nederland alleen nog zero-emissie personenvoertuigen worden verkocht. Om dit te faciliteren legt de gemeente elektrische laadinfra aan in de stad. Daarbij zal de gemeente voorsorteren op mogelijkheden om op grote schaal autobatterijen te gebruiken als opslag voor decentraal opgewekte duurzame stroom. Ook vrachtverkeer inclusief bouwverkeer zal richting zero-emissie gaan bewegen. Hiervoor zal naast laadinfra, ook waterstoftankinfrastructuur worden gerealiseerd. Tenslotte zal een beweging plaatsvinden richting meer deelauto's, meer OV, meer lopen en fietsen, en kleinere, lichtere en stillere voertuigen die de stad in kunnen en hun lading oppikken bij hubs aan de randen van de stad
- Lucht: In 2030 voldoet de gemeente aan de normen van de World Health Organisation (WHO) op het gebied van luchtverontreiniging. Wel zal er nog steeds luchtverontreiniging bestaan en mogelijk worden daardoor normen aangescherpt. Denk daarbij aan overlast in verband met verbranding door particulieren (kachels), slijtage van banden (elektrische voertuigen zijn zwaarder en daardoor slijten banden harder, dit produceert fijnstof) en uitstoot van scheepvaart, die langzamer lijkt te verschonen dan andere transportsectoren. Onlangs stelde de gemeenteraad een pakket luchtmaatregelen vast in De nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' (8 december 2020).
- Geluid en trillingen: Ook hier spelen de gezondheidseffecten en de normen van de WHO een belangrijke rol. Door elektrificatie van voertuigen kan bepaalde geluidsbelasting afnemen maar dit geldt niet standaard voor alle soorten van verkeerslawaai, mede doordat deze voertuigen zwaarder zijn. In een verdichtende stad zal overlast van buren of van mensen in de openbare ruimte blijven voorkomen. Daarom houdt de gemeente bij de bouw van woningen rekening met voldoende afstand tot de straat, realisatie van slaapkamers aan rustige kant van bebouwing en voldoende isolatiemateriaal. Afhankelijk van de ontwikkeling van de luchtvaart is op lange termijn ook daarvan meer overlast te verwachten
- Bodem: De gemeente monitort een aantal sterk verontreinigde locaties in Utrecht. De mogelijkheden voor gebruiksfuncties op deze plekken blijft beperkt. Vanuit de steeds sterker wordende focus op gezondheid en het voortschrijden van de wetenschap, worden steeds hogere eisen gesteld aan de bodemkwaliteit. Het gevolg zal zijn dat de gemeente op meer plekken moet saneren, ook op plekken die nu nog niet bekend zijn

### 5.2.8 Hoogbouw

De visie op de toekomst van de stad vraagt ook een visie op hoogbouw. Hoe en vooral ook ‘waar’ kan hoogbouw worden ingezet om de koers van de stad te versterken en leesbaar te maken?
In Utrecht zijn de laatste jaren steeds meer hoge gebouwen gerealiseerd. De belangrijkste bestaande hoogbouwclusters zijn het Stationsgebied (tot 105m) en het USP (tot 90m) en ook in Leidsche Rijn Centrum is een hoog gebouwencomplex in voorbereiding (140m). Daarnaast komt hoogbouw in Utrecht vooral voor in de naoorlogse wijken, Kanaleneiland en Overvecht. De gebouwhoogte varieert hier - een uitzondering daargelaten - van 30 tot 70m.
Met de zoektocht naar de verhouding tussen ruimtelijke kwaliteit en stedelijke dichtheid beschrijft de onderstaande paragraaf de contouren van welke hoogteaccenten passend zijn in de stad. Daarmee wordt hoogbouw breder opgevat dan specifiek de vraag hoe hoog de stad zich mag ontwikkelen tot 2040. Het silhouet van de stad is een belangrijk element van ruimtelijke kwaliteit.

**Hoogbouw volgens de Utrechtse maat**
Al minstens 600 jaar domineert de Dom de stad als hoogste gebouw (112 meter). Utrecht is door de ligging en historie te bestempelen als een gematigde hoogbouwstad. Utrecht ligt in het centrum van verschillende waardevolle landschappen en heeft een historische binnenstad rijk aan cultuur waar grote bouwhoogten veel impact kunnen hebben. Grote watervlakten als tegenwicht van hoogbouw zoals in Rotterdam ontbreken. Dit vraagt om een slimme sturing op hoogbouw en een beperkte maximale bouwhoogte.
De gemeente maakt het volgende onderscheid:

- Hoogbouw XL, met stedelijk-regionale betekenis:
  tot maximaal 105 meter. (Het grote contrast van de vorige hoogbouwvisie waar in de bestaande stad 90 meter de maximale hoogte was, en de ‘sky is the limit’ in Leidsche Rijn Centrum wordt hiermee verlaten.)
- Hoogbouw L, met stedelijke betekenis: tot maximaal 70 meter.

Hoogbouw tot 105 meter wordt gekoppeld aan de belangrijke OV-knopen in de stad. Dit versterkt de structuur van de stad en vergroot de leesbaarheid. Tegelijkertijd sluit dit perfect aan bij de nabijheidsdoelstellingen, namelijk: de grootste dichtheden bij de best bereikbare plekken.

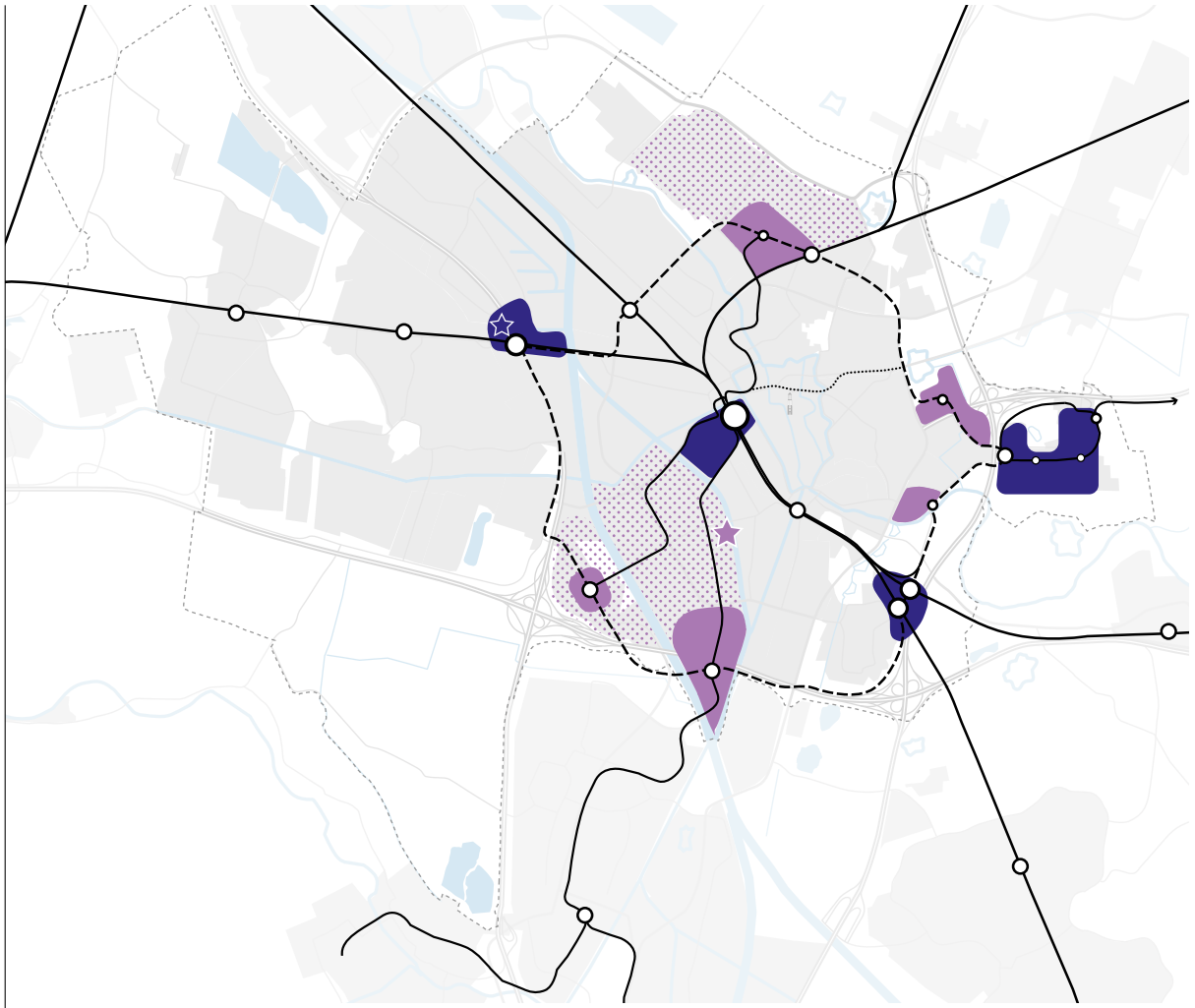
Utrecht past haar hoogste hoogbouw toe op knooppunten met een stadsoverschrijdende betekenis. Deze knooppunten zijn de (toekomstige) intercity knooppunten: Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten Koningsweg. Naast de IC-knooppunten voegt de gemeente daar een vierde locatie aan toe; het Utrecht Science Park. Dit kenniscluster heeft geen IC-station, maar is voorzien van HOV en heeft (inter) nationale aantrekkingskracht.

Utrecht maakt hoogbouw tot 70 meter mogelijk rond andere belangrijke OV-knooppunten gelegen aan het ‘wiel’, zoals de A12-zone, Galgenwaard, Rijnsweerd en Overvecht. Deze locaties hebben anders dan de vier grootste (nationaal belangrijke) hoogbouwlocaties, vooral betekenis op stedelijk- en wijkniveau. Hoogbouw tot 70 meter wordt ook rond de (naoorlogse) wijken, die zich daar qua stedenbouwkundige structuur en opzet voor lenen, toegestaan. Dit zijn Papendorp, Kanaleneiland en Overvecht. Hoogbouw wordt in deze gebieden toegepast langs betekenisvolle structuren van deze wijken.

Bij hoogbouw is het minder gemakkelijk om energieneutraal te bouwen. In de visie op hoogbouw wordt beschreven hoe de gemeente de gebouwen toch zo veel mogelijk energieneutraal zal realiseren.

Samenvattend gelden voor hoogbouw in Utrecht de volgende principes:

- Voor Utrecht geldt een maximum bouwhoogte van 105 meter
- Hoogbouw wordt ingezet om de koers van de stad te versterken
- Hoogbouw is altijd gekoppeld aan hoogwaardig openbaar vervoer: de knopen
- Hoogbouw tot 105 meter met stedelijk-regionale betekenis wordt toegepast in het Stationsgebied en het Beurskwartier nabij Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum, Lunetten Koningsweg en Utrecht Science Park
- Hoogbouw tot 70 meter wordt langs de overige OV-knooppunten aan het 'wiel' toegepast
- Hoogbouw tot 70 meter is in (naoorlogse) wijken, die zich qua structuur en opzet hier voor lenen, toegestaan langs de belangrijkste structuren van die gebieden
- In bijzondere situaties kan incidenteel afgeweken worden van de genoemde 105 en 70 meter




*Condities voor hoogbouw*

Naast deze principes voor de locaties en hoogtes van hoogbouw op stedelijk niveau spelen andere factoren ook een belangrijke rol bij de beoordeling of hoogbouw voldoende kwaliteit biedt aan de omgeving. Hinder door schaduw en wind moeten worden voorkomen en er moet - door goede plinten - leven zijn op straat. Ook op gebouwniveau moet alles kloppen. Veilige gebouwen die ontmoeting uitlokken en anonimiteit voorkomen.

*Straatniveau*
Voor de beleving van hoogbouw is het zicht vanaf straatniveau en het zicht vanuit de omliggende openbare ruimte heel belangrijk: wat zie je van de hoogbouw vanaf maaiveld? En hoe toont het zich op ooghoogte? De hoogbouw zal altijd worden ingebed in de stedelijke karakteristiek van de straat. De nieuwe hoogbouw is nooit meer een ‘stand alone’ maar is altijd onderdeel van een groter bouwblok. Aan de straat is de hoogte bijvoorbeeld 4 of 5 bouwlagen (net als de straat) en meer naar achter gaat de toren pas omhoog. Zo wordt de hoogbouw echt onderdeel van de straatwand, wordt windoverlast voorkomen, en ontstaat binnen de hoogbouw meer ruimte voor levendige plinten. Behalve een goede functionele invulling van de plint is ook een goede architectonische detaillering van de plint belangrijk.

*Gebouwniveau*
Hoogbouw is vanaf grotere afstand vanaf alle kanten zichtbaar en bepaalt daarmee het stadsilhouet. Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm en architectuur van de torens afzonderlijk. Dit gaat om de relatie tussen max hoogte en max breedte -de rankheid-; om de wijze waarop torens worden beëindigd; én bijvoorbeeld de manier waarop zonnepanelen kunnen worden opgenomen in de gevels.



*Stadsniveau*



*Straatniveau*



*Gebouwniveau*

### 5.2.9 Veiligheid

De ontwikkeling van de stad zorgt voor levendigheid - economisch en sociaal. Tegelijkertijd kan het ook de leefbaarheid en veiligheid in de stad onder druk zetten. Voor elke bewoner, ondernemer, toerist en bezoeker wil de gemeente dat het goed toeven is in Utrecht.
Een stad veilig houden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Als mensen elkaar kennen en elkaar willen helpen, dan voelt de stad veilig. In onze diverse samenleving is het nog belangrijker geworden om in ons streven naar een veilige stad ervoor te zorgen dat er ruimte is voor iedereen.
Relevant ontwikkelingen voor keuzes in het veiligheidsbeleid van gemeenten zijn:

- de ingrijpende, geregistreerde criminaliteit voor burgers (straatroven, woninginbraken, overvallen) neemt af
- de minder zichtbare criminaliteit (cybercriminaliteit, fraude, oplichting, ondermijning) neemt toe
- de digitale veiligheid (ook bij de overheid) houdt geen gelijke tred met de digitalisering van de samenleving [45]

Om de stad veilig te houden is een aantal zaken nodig. Het is belangrijk dat infrastructuur, dienstverlening en kwaliteit van de gebouwde omgeving gelijke tred houden met de verdichting. Leefbare, aantrekkelijke en veilige wijken en steden ontstaan dankzij diversiteit in de wijk. Bij de toename van het aantal woningen moet ook gewerkt worden aan het verbeteren van de leefomgeving, aan het mengen van functies, aan het autovrij maken van veel straten, aan het verbreden van trottoirs en het uitbreiden van plekken voor ontmoeting, zoals pleinen, parken en maatschappelijke voorzieningen.
Specifiek aandachtspunt is het transport van gevaarlijke stoffen. De gemeente gaat stimuleren dat dit zo veel mogelijk langs de stad plaatsvindt, in plaats van er dwars doorheen.

### 5.2.10 Ondergrond

De ondergrond is het fundament van onze stad. Mensen wonen, leven, werken en bewegen erop. Er wordt op gebouwd en het geheugen van de stad zit erin. De bodem in Utrecht heeft tot een aantal jaar terug over het algemeen geen onoverkoombare belemmeringen voor ruimtelijke ontwikkelingen gezorgd. De ondergrond is daarom hierbij zelden leidend geweest. Als er bij een stedelijke ontwikkeling ondergrondse belemmeringen waren, zoals bodemverontreiniging, zijn die steeds met technische oplossingen mogelijk gemaakt. Daarbij houdt de gemeente rekening met risico's voor de gezondheid en het milieu. Inmiddels gebruiken veel partijen de openbare ruimte steeds vaker, vooral de bovenste drie meter van de bodem. In toenemende mate treden er ruimteconflicten op, bijvoorbeeld bij bomen en kabels/leidingen. Ook vragen opgaven als klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit om veel ondergrondse ruimte.

Kortom, de druk op de ondergrond wordt groter en de ondergrondse ruimte wordt schaarser vanwege vooral de toenemende vraag naar bodemenergie, klimaatadaptatie en digitalisering. Hierdoor komen knelpunten met de ondergrond vaker voor, zijn deze omvangrijker, complexer en kostbaarder. De ondergrond herbergt het bodem en watersysteem dat deel uitmaakt van kringlopen (water, koolstof, voedsel). Aantasting van de ondergrond leidt tot schade of falen van systemen en ondergrondse functies die elkaar niet verdragen. Bij het beheer van de ondergrond gaat het om een juiste balans tussen beschermen en benutten.

De gemeente gaat hierdoor nadrukkelijker regie voeren op de ondergrond. Er is bij planvorming een integrale benadering nodig van de boven- en ondergrond. Nieuwe oplossingen voor de ondergrond zijn nodig om de bovengrondse ontwikkelingen - op een duurzame en betaalbare wijze - mogelijk te maken. Een basis hiervoor is een actueel en volledig 3D-model van de ondergrond. Het model moet niet alleen in staat zijn om alle relevante ondergronddata snel te leveren, maar vooral ook informatie om inzicht in effecten van ingrepen te kunnen beoordelen en zo het ontwerpproces en keuzen te kunnen ondersteunen.

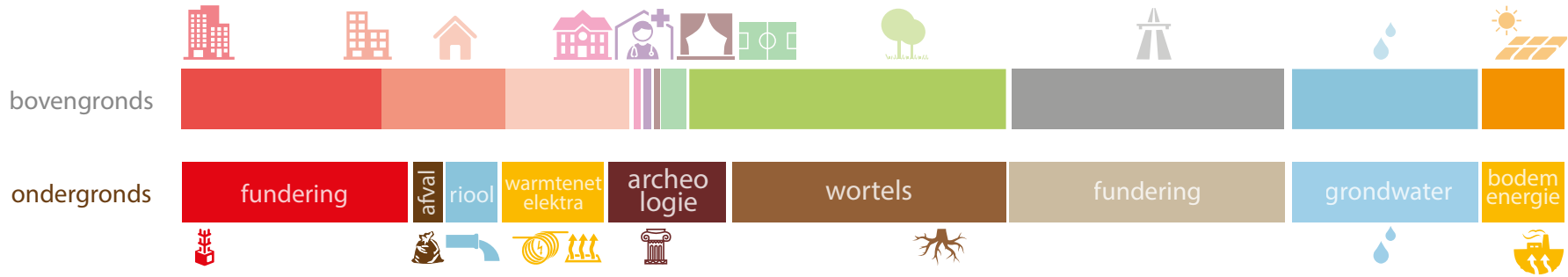
Het integreren van de boven- en ondergrondse barcode in de planvorming doet de gemeente aan de hand van de volgende vier principes:

1 *Het matchen van het bovengronds ontwerp met de ondergrondse barcode.*
De meeste typen van bovengronds ruimtegebruik hebben een ondergrondse barcode. Dat betekent dat de bovengrond zodanig ontworpen moet worden, dat de barcode past. Voorbeeld: een gebouw met een bepaalde functie en volume heeft een ondergrondvolume nodig voor een bepaalde hoeveelheid kabels en leidingen of bijvoorbeeld warmtebuffering. Daarbij moet de balans worden gezocht tussen bouwvolume en ondergrondse ruimte. Een groter bouwvolume vraagt meer ondergrondse ruimte en meer investering in technische oplossingen in de ondergrond.

2 *Het zo veel mogelijk op elkaar afstemmen van opgaven en het maken van slimme combinaties waarbij de ondergrondse en bovengrondse ruimtebehoeften geïntegreerd zijn meegenomen.*
Dit kan op alle schaalniveaus (stad, wijk, straat) en zowel strategisch, tactisch als operationeel en aanhakend op leidende thema's die de ordening bepalen (groen en mobiliteit).
Voorbeeld van strategisch plannen in stad of wijkniveau: het combineren van de hoofdstructuur voor mobiliteit met de nieuwe ondergrondse structuren voor de energievoorziening (backbone elektra of lokale warmtenetten).

3 *Het benutten van de natuurlijke eigenschappen van de ondergrond (bijvoorbeeld voor infiltratie) en het beschermen van deze eigenschappen.*
Het zoeken naar een goede balans in het beschermen en benutten van de ondergrond.
Voorbeeld: regenwater op een zo natuurlijk mogelijke wijze via de bodemlaag infiltreren; geconcentreerde infiltratie in putten levert schade aan de ondergrond (en systemen voor warmte-koude opslag).

4 *Het ontwerpen van ingrepen in de ondergrond die robuust, flexibel en toekomstbestendig zijn.*
Functies in de ondergrond zijn alleen tegen relatief hoge kosten, of soms helemaal niet aan te passen. Eenmaal aangebrachte ondergrondse functies hebben een levensduur van tientallen jaren.




*Barcode voor de ondergrond*

### 5.2.11 Digitalisering van de stad

Utrecht heeft – net als Nederland in het algemeen - een goede uitgangspositie om de economische en maatschappelijke kansen van digitalisering te verzilveren. De digitale infrastructuur is van wereldklasse, de beroepsbevolking is goed opgeleid en Utrecht heeft een traditie van samenwerking tussen bijvoorbeeld bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid. De gemeente kiest hierbij de volgende speerpunten:

- De ontwikkeling van scenario's voor specifieke gebieden om digitaal de effecten van maatregelen te visualiseren
- In participatietrajecten benut de gemeente de mogelijkheden van gaming en augment- en virtual reality om een hogere betrokkenheid en meer draagvlak te creëren
- De gemeente vormt coalities met inwoners, onderwijs en bedrijven om gegevens en kennis uit te kunnen wisselen en te zorgen dat iedereen mee kan doen, om zo digitale oplossingen effectiever te laten zijn
- De gemeente neemt de digitale infrastructuur in een vroeg stadium van gebiedsontwikkeling mee en geeft – als regisseur – kaders mee aan ontwikkelaars
- De gemeente sluit aan op al lopende landelijke en regionale ontwikkelingen op het gebied van digital twin, data ontsluiting en uniformiteit



**Digitalisering en innovatieve technologie in de ruimtelijke inrichting van de stad**

De digitalisering klinkt ook door in de ruimtelijk inrichting. Slim gebruik van technologie en data kan de mobiliteitsbehoefte veranderen. In plaats van het bezitten van vervoersmiddelen worden ze als dienst afgenomen. De gemeente werkt aan een stadsbreed aanbod van deelmobiliteit, onder andere via het realiseren van (buurt)hubs. In combinatie met parkeren op afstand voor privéauto's, zorgt dit voor een afname van de parkeerdruk in de stad.

Om de slag naar een duurzame energievoorziening te maken ontwikkelt de gemeente nieuwe arrangementen in vraag en aanbod naar energie. Dat gebeurt door real time gegevens te delen van laadpalen, de opbrengst van zonnepanelen, de status van de accu in een auto of huis en de capaciteit van het energienetwerk. Het is zichtbaar waar pieken ontstaan en daar kan proactief op ingespeeld worden zodat mogelijk investeringen in het energienetwerk worden voorkomen.

**Data toepassen bij besluitvorming**

Digitalisering biedt ook kansen voor de realisatie van de RSU 2040 zelf. Gemeenten en projectontwikkelaars gebruiken nieuwe technologieën om informatie- en datastromen over veiligheid, demografie, mobiliteit en infrastructuur samen te brengen als basis voor hun besluitvorming. Dit gebeurt altijd al, maar de technologische mogelijkheden en de hoeveelheid data hebben daar in toenemende mate een positief effect op. Het stelt de gemeente in staat om verschillende scenario's en de effecten van maatregelen te simuleren en te berekenen en na implementatie de ambities meetbaar te maken.

### 5.2.12 Circulariteit

Utrecht volgt de doelstelling van het Rijk om in 2050 honderd procent circulair te zijn. Bij de transitie naar een circulaire stad is de ambitie om grondstoffen niet te onttrekken aan de aarde en bij nieuwe ontwerpprocessen al na te denken over hoe materialen (her)gebruikt kunnen worden. De condities voor de transitie van een lineaire naar circulaire samenwerking geeft de gemeente vorm in deze RSU 2040:

- Op specifieke werkgebieden is er ruimte voor nieuwe bedrijven die hier op in kunnen spelen, die milieucontouren benutten voor zowel opslag als nieuwe productie. Door bedrijven die afhankelijk zijn van elkaar in dit proces dicht op elkaar te organiseren, ontstaan er korte ketens wat een basis is om circulariteit toe te passen en te versterken
- Bij de inrichting van de publieke ruimte wil de gemeente rekening houden met de verschillende mogelijkheden in materiaalgebruik
- De gemeente gaan werken aan andere manieren van regelgeving en techniek
- De gemeente wil waar mogelijk de ruimte te geven voor initiatief door en voor de stad. In samenwerkingsvormen met wetenschap, bedrijven en inwoners
- De gemeente houdt de wereldwijde ontwikkelingen en innovatie op het gebied van circulariteit nauw in de gaten en sluit daar actief op aan

### 5.2.13 Resumé - de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040

De opgaven, kaders en ambities, zoals hierboven beschreven, leveren een reeks belangrijke principes op die centraal staan bij de ruimtelijke ontwikkeling in de komende twintig jaar. Samenvattend zijn deze hieronder weergegeven. In alle ruimtelijke plannen van Utrecht worden keuzes gemaakt op basis van de volgende principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

## 5.3 De intelligente barcode

In paragraaf 5.1 werd de Utrechtse barcode beschreven als methodiek om de kwantitatieve ruimtevraag in Utrecht in beeld te brengen. In paragraaf 5.2 is beschreven dat de ruimtevraag vanuit diverse inhoudelijke opgaven en ambities enorm is. Wanneer de ruimte monofunctioneel gebruikt wordt, gaan die ambities knellen. De intelligente barcode maakt slim gebruik van de beschikbare ruimte door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken. Dit is niet alleen ruimte-efficiënt maar kan ook zorgen voor meer kwaliteit omdat er kruisbestuivingen ontstaan tussen verschillende functies. In het onderstaande wordt beschreven hoe dat mogelijk is door intelligentie toe te voegen aan de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen.

Barcode



Intelligente barcode




*De intelligente barcode*

## De barcode in extra dimensies

De barcode is een vereenvoudigd model: het laat het grondgebruik in het platte vlak zien en geeft een gebied slechts één functie. In werkelijkheid zijn er natuurlijk veel meer dimensies:

- *In ruimte*: functies kunnen worden gestapeld, bijvoorbeeld zonnepanelen op daken. Functies kunnen worden verspreid of geconcentreerd. Als het op de ene locatie niet volledig gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld een plantsoen, dan kan het binnen de uitgangspunten van de tien-minutenstad op een andere plaats worden geconcentreerd, bijvoorbeeld in een park
- *In tijd*: bijvoorbeeld de fietspaden die in de spits door forenzen worden gebruikt, zijn in het weekend ommetjes voor recreanten
- *In gebruik*: bijvoorbeeld een park dat door sporters wordt gebruikt, is ook interessant voor ecologie en waterberging
- *In nabijheid*: bijvoorbeeld een nieuwe tunnel onder het spoor dat ineens een winkelgebied bereikbaarder maakt voor mensen in de buurt

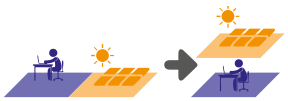
Omdat de ruimte schaars is en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad is het de uitdaging om zoveel mogelijk gebruik te maken van deze dimensies en de ruimte zo efficiënt en duurzaam mogelijk te gebruiken. De volgende principes geven handvatten hiervoor:



*Functieverandering*: het omzetten van een onrendabele/overbodige functie in de stad naar één die wel bijdraagt aan gezond stedelijk leven voor iedereen.



*Verdichten*: het vervangen van gebouwen in een lage dichtheid voor een hogere dichtheid, zodat bijvoorbeeld meer mensen op hetzelfde gebied wonen of werken.



*Functies stapelen*: dit kan binnen gebouwen door bijvoorbeeld boven winkels woningen te realiseren, maar ook door de daken van gebouwen te benutten of ruimte boven infrastructuur. Ook ondergronds liggen mogelijkheden.



*Kwaliteit verhogen*: door een gebouw of buitenruimte te renoveren en er een nieuw programma aan toe voegen, kan het beter en meer gebruikt worden.



*Multifunctioneel gebruik*: een plek voor meerdere functies gebruiken gelijktijdig of op verschillende tijden andere vormen van gebruik. Bijvoorbeeld een schoolgebouw, dat in de avond voor andere doeleinden wordt gebruikt.



*Slimme organisatie van de stad*: het ruimtelijk ordenen van functies ten opzichte van elkaar kan ervoor zorgen dat er minder ruimte nodig is voor bijvoorbeeld mobiliteit. Denk aan werklocaties in de buurt van woonlocaties.



*Samen met de regio*: Utrecht en de regio hebben elkaar nodig. Door elkaars sterke kanten te benutten kan een ruimtevraag soms op één plek beter tot zijn recht komen dan ergens anders. Zo benut Utrecht bijvoorbeeld energieopwekking in de regio, terwijl de regio profiteert van het grootstedelijk aanbod van winkels en culturele (publieks)voorzieningen in Utrecht.

Door toepassing van deze principes ontstaat een hele andere barcode waarin meer functies worden gecombineerd, maar die veel minder ruimte inneemt en een interessante stedelijke gebruiksmix oplevert. Dit is het ‘harmonicaniseren’ van de barcode.

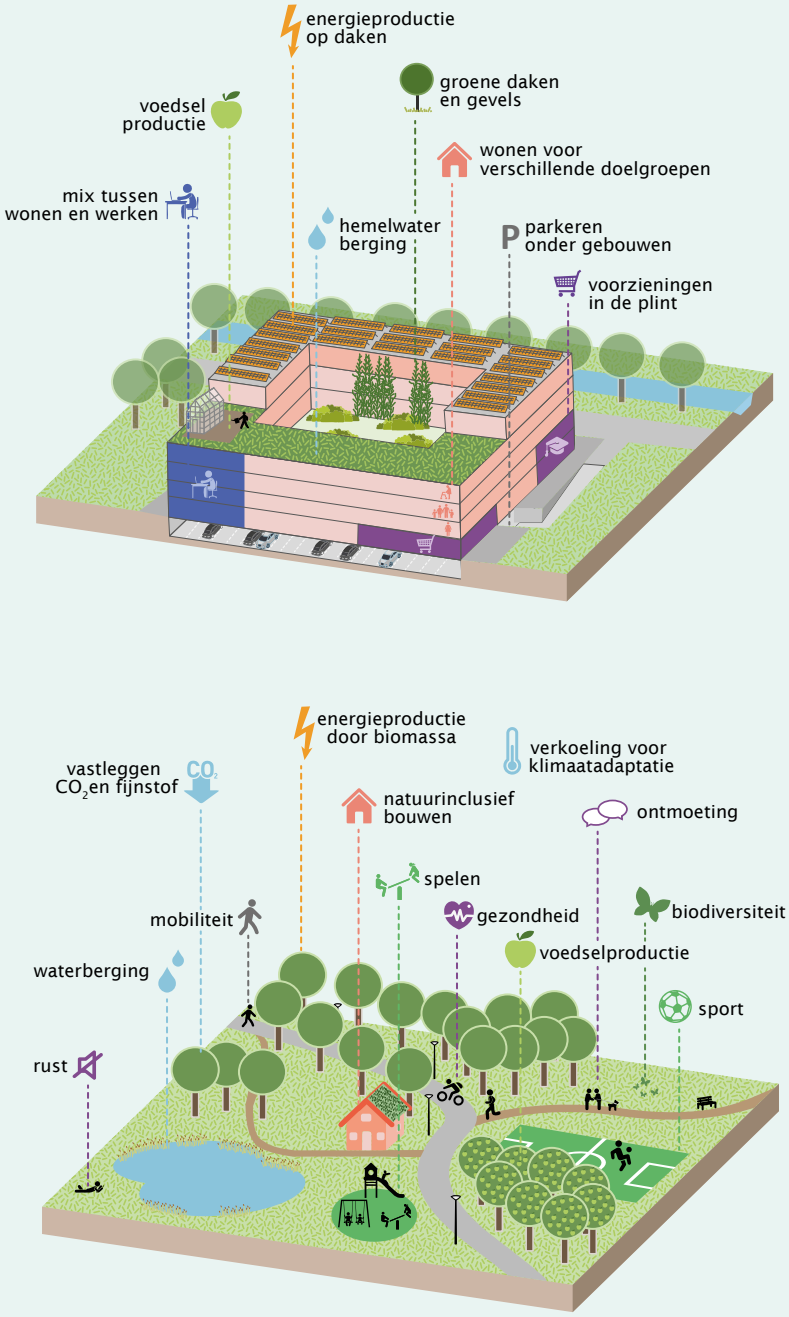
## Voorbeelden van het gebruik van meerdere dimensies

### Werken

- Wonen en werken in de wijk combineren. Denk aan horeca, retail, broedplaatsen voor ambachten in de stad en natuurlijk gewoon thuiswerken. Dit vraagt verticaal bestemmen! Denk aan winkels in de plint, kantoren op de tweede en derde laag en vanaf laag vier woningen
- Verdichten van bedrijventerreinen, met zonnepanelen en groen op daken
- Nabijheid: OV
- Wind, zon, groen, parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

### Groen

- Inzetten van daken en gevels om kijk- en beleefgroen (middelhoge kwaliteit) te realiseren als aanvulling op doe- en leefgroen (hoge kwaliteit) op maaiveld. Per project kan de afweging worden gemaakt omtrent de hoeveel groen en energie.
- Multifunctionele parken: recreëren, sporten, enz.
- Extra recreatieve ruimte in de stad maken door het (beter) openbaar toegankelijk maken van groen “achter hekken”, zoals sportparken, volkstuincomplexen, groenzones langs spoorlijnen, en binnenterreinen




Boven: *Multifunctioneel ruimtegebruik van de bebouwde omgeving*
Onder: *Multifunctioneel gebruik van groene ruimte*

### Mobiliteit

- Vergroenen OV-infra, bijvoorbeeld trambanen in gras
- Zonnecollectoren onder wegen, interessante innovatie
- Zonnecollectoren op geluidswallen
- Energieopslag in laadinfra (nu zie je grote pieken op momenten dat mensen thuiskomen)
- Minder parkeerplaatsen
- Parkeren: overdag mensen die er werken, in de avond mensen die er wonen

### Maatschappelijke voorzieningen

- Combinaties in gebouwen, zoals scholen en sporthallen. Wijkvoorzieningen en culturele voorzieningen kunnen gebruik maken van dit soort gebouwen
- Schoolpleinen altijd openbare ruimte
- Overheidsgebouwen altijd maatschappelijke gebouwen




*Multifunctioneel gebruik van infrastructuur*

## Het past niet altijd

Ondanks de bovenstaande handvatten om zo doelmatig mogelijk om te gaan met de beperkte ruimte, kan het zijn dat niet alle kwantitatieve en/of kwalitatieve ambities passen op een locatie. Dit kan betekenen dat de gemeente de groeiambities beperkt om de gebruiksdruk niet verder toe te laten nemen in een gebied. Mochten deze groeiambities echter erg belangrijk zijn voor het functioneren van de stad, dan kan worden afgeweken van de normen die de gemeente normaliter hanteert. Daarbij worden dan de gevolgen in beeld gebracht. Denk bijvoorbeeld aan parkeernorm, de groennorm of normen vanuit maatschappelijk beleid, zoals het afstandscriterium tot voorzieningen. Zo zorgt de gemeente ervoor dat de groei verantwoord plaatsvindt, zonder schade toe te brengen aan mens en milieu en waarbij de mogelijke negatieve effecten van groei zo veel mogelijk worden beperkt en de positieve worden versterkt.

Het uitgangspunt is één complete barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Dat kan per gebied/wijk verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De contrastrijke stad draagt bij aan de kwaliteit en diversiteit van de stad. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Daarmee is tevens gezegd dat de barcodes van alle gebieden opgeteld moeten uitmonden in een stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd.

Als gemeenschappelijke voorzieningen buiten een gebied komen te liggen, geeft de RSU2040 aan waar de voorzieningen dan wèl worden gerealiseerd en wat de gevolgen daarvan zijn. Dit heeft uiteraard impact op de barcode van dat overloopgebied en stelt eisen aan de manier waarop de voorzieningen ontsloten worden zodat ze ‘voor iedereen’ bereikbaar zijn.

Hoe dit uitpakt in de diverse Utrechtse gebieden komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.



# 6 Gebieden

Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. In de visie op Utrecht 2040 (hoofdstuk 1) is die veelkleurigheid beschreven. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan allerlei stadsprofielen: de groene stad, de verbonden stad, de compacte stad met meerdere kernen, de inclusieve en betaalbare stad, de toekomstbestendige stad en de vertraagde stad. Elk gebied kent zijn eigen kwaliteiten en waarden voor de stad en heeft daarmee een eigen identiteit. De ambitie is om die te versterken bij de ontwikkeling naar 2040.

Utrecht gaat veranderen, maar de manier waarop verschilt erg per deel van de stad. Sommige gebieden zien er over twintig jaar anders uit, terwijl andere gebieden grotendeels hetzelfde blijven. De transformatie van een stad waarin alles gericht is op één centrum naar een veelkleurige stad met meerdere kernen zal deze verschillen vergroten. Wat er in welk gebied gaat gebeuren, hangt af van de context: locatie, identiteit, grondgebruik, eigendomssituatie, de mensen die er wonen, enz. De gebieden in dit hoofdstuk zijn anders dan de gebiedsindeling die de gemeentelijke organisatie op dit moment hanteert, omdat in dit hoofdstuk de toekomstige nieuwe stedelijke knopen worden uitgewerkt.

Dit hoofdstuk besteedt naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaal) in het bijzonder aandacht aan de plekken die in deze RSU zijn aangeduid als nieuwe stedelijke knooppunten:

- Noord-Noordwest, Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
- Overvecht
- Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
- De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

Ook beschrijft dit hoofdstuk de Polder Rijnenburg en Reijerscop. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij 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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
Het masterplan Leidsche Rijn mag dan bijna helemaal zijn uitgevoerd, toch is ook deze wijk nooit af. Daarom gaat de laatste paragraaf over Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern en het landschap ten westen van Utrecht.

## Woonprogramma in de RSU 2040

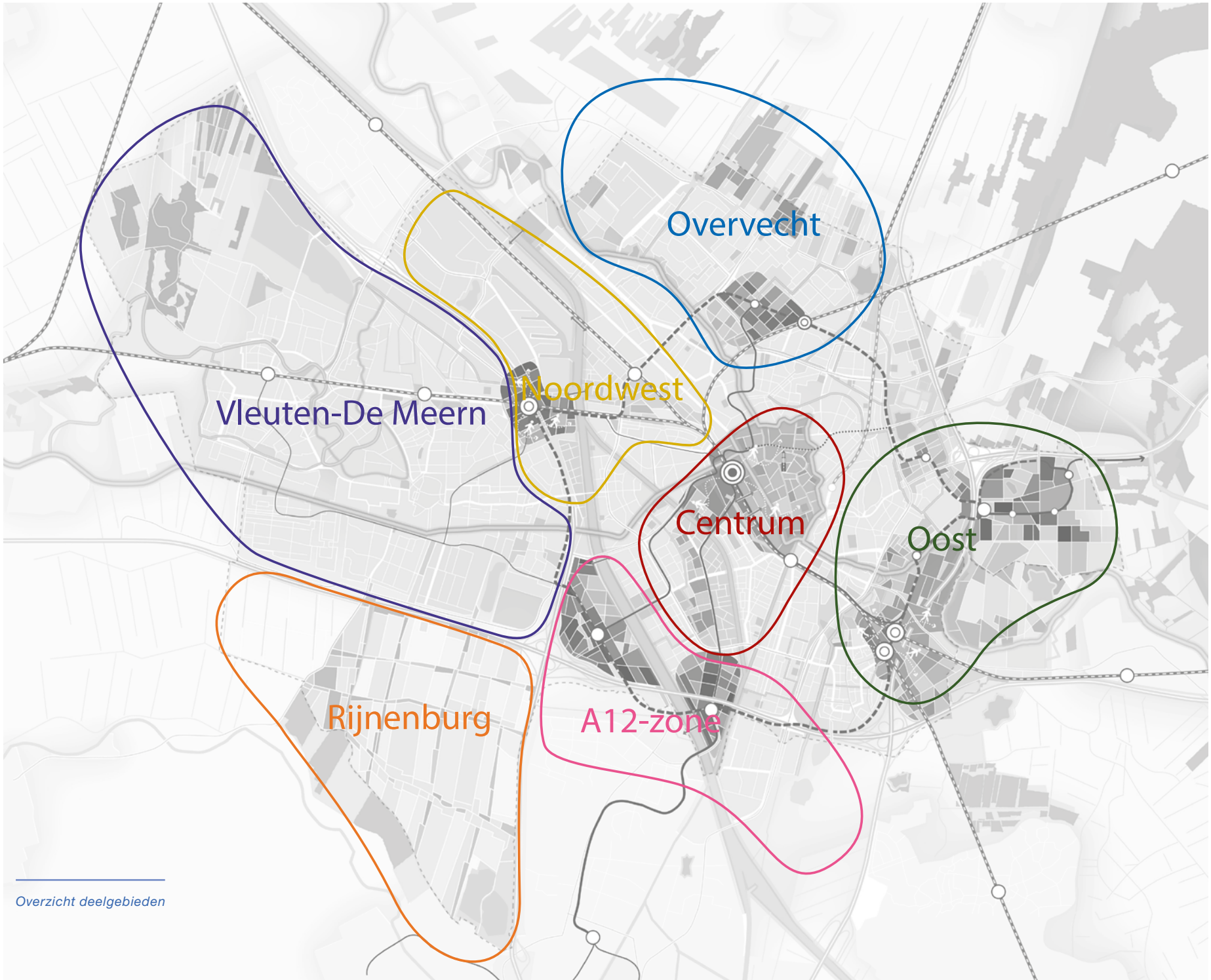
Gezien de behoefte wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen gerealiseerd worden. Deze vindt grotendeels plaats in Leidsche Rijn, Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Voor de periode tussen 2030 en 2040 worden ongeveer 20.000 woningen extra toegevoegd nabij de bestaande en nieuwe stedelijke knooppunten in de stad. Dit zijn voornamelijk Lunetten Koningsweg, USP/Rijnsweerd, Overvecht en de A12-zone/Westraven.

Per knooppunt is gezocht naar een mix in het programma, passend bij de kenmerken van het gebied. Daarbij is een ondergrens aangegeven die voortkomt uit de pixelstudies. In de pixelstudies is onderzocht hoe de totale behoefte aan programma van de barcode een plek krijgt in het stedelijk knooppunt. In de pixelstudies is per knoop gekeken naar de ruimtevraag van het beoogde programma. Dat is gedaan voor drie modellen: concentrisch, polycentrisch en excentrisch. Daarbij zijn voor de dichtheden bandbreedtes gehanteerd. Afhankelijk van de locatie van de knoop, contrasten die mogelijk en wenselijk zijn en hoe de aansluiting op de bestaande stedelijke structuren gerealiseerd kan worden, kan de dichtheid van woningbouw variëren. De woonmilieus geven niet alleen het type programmering weer, maar ook een duiding van de omgeving. Er is gekozen om de stad te blijven ontwikkelen zoals deze zich in het verleden ook heeft ontwikkeld. Dus geen monotone ontwikkelingen (lees: overal dezelfde soorten wijken en buurten), maar juist verscheidenheid die past op de locatie.

We hebben ook voor een ondergrens gekozen om de ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming met de vastgestelde uitgangspunten mogelijk te maken, zodanig dat een goede aansluiting van de te verdichten gebieden op de bestaande stad kan worden gerealiseerd die de bestaande stad ook versterkt.
Daar komt bij dat is bekeken welk woon/werkprogramma minimaal nodig is voor een goed OV-systeem en welke andere benodigde functies van de barcode in de stedelijke knooppunten hun plek kunnen vinden. Dat maakt en versterkt de tien-minutenstad.

De gehanteerde ondergrens definieert niet de maximale groei, maar wel wat minimaal noodzakelijk is om de stad goed te kunnen ontwikkelen in de breedte. Belangrijk is de integrale groei, dus de gehele barcode in balans. Dan ontwikkelt de stad zich volgens het principe gezond stedelijk leven vooriedereen, waarbij functies in samenhang en afgestemd een plek in nabijheid vinden in een netwerk van landschap gekoppeld aan een sterk mobiliteitsnetwerk.

Bij de nadere uitwerking van plannen op gebiedsniveau is denkbaar dat een steviger programma realiseerbaar en wenselijk is. Bij de besluitvorming daarover zal dan wel een afweging nodig zijn of de integrale barcode recht wordt gedaan. Meer woningen vragen ook meer ruimte voor groen, werken, mobiliteit, voorzieningen, enz. Mede met het oog hierop is ervan afgezien een bovengrens per knoop/gebied in de RSU 2040 vast te leggen. De bovengrens kan per gebied worden bepaald op basis van de ruimtelijke kwaliteit van het betreffende plan en de integrale inpasbaarheid van de ruimtelijke effecten




*Overzicht deelgebieden*

# 6.1 Centrum

## Binnenstad, Stationsgebied, Beurskwartier, Merwedekanaalzone

### Waarde van het centrum voor Utrecht in 2040

Het centrum is de huiskamer van en voor iedereen in de stad (en regio). Waarbij de historische binnenstad een samenhangend geheel vormt met het te ontwikkelen Beurskwartier. Het centrum biedt diversiteit van mensen en functies en is als geheel veelzijdig. Daarmee vormt het een kwalitatief hoogwaardig leefmilieu.

### Huidige kwaliteiten

- Hyper bereikbaar (lokaal-regionaal-nationaal-internationaal)
- Rijke cultuurhistorie
- Tweekleurig centrum: historische binnenstad en nieuwe Beurskwartier
- Groenblauw rondje Singel
- Gemengd milieu van wonen, werken en voorzieningen
- Economisch knooppunt lokaal, regionaal en nationaal en voor diverse doelgroepen
- Winkelgebied
- Ontmoetingsplek van de stad
- (Boven) stedelijke voorzieningen als de Jaarbeurs, Tivoli-Vredenburg, bibliotheek, schouwburg, musea

### Opgaven voor het centrum tot 2040

- Schoonheid van de historische binnenstad behouden, benutten en beleefbaar houden
- Historische binnenstad als plek voor ontmoeting en verblijf
- Versterken van verbindingen en samenhang tussen de historische binnenstad en het Beurskwartier
- Diversiteit in wonen behouden
- Maatschappelijke voorzieningen op peil houden
- Anticiperen op het veranderende winkellandschap
- Een grotere diversiteit aan werkplekken mogelijk maken in type omgeving en type doelgroepen
- Balans zoeken tussen levendigheid en rust;
- Meer ‘open’ maken van de binnenstad: nu afgesloten openbare ruimte meer toegankelijk maken
- Een groene, duurzame en klimaatbestendige wijk. Tegengaan van hittestress door verharding om te zetten in groen
- Verblijf centraal stellen: meer en hoogwaardiger verblijfsplekken maken
- Beheerste groei van het toerisme, passend bij de schaal en identiteit van de (binnen)stad

## Programma

### Werken

- Stationsgebied (+ historische binnenstad): (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Ontmoeten, uitwisselen en leren is belangrijk. Inzetten op een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Complexontwikkeling Jaarbeurs (en ontwikkeling Beatrixgebouw) met mix van functies waaronder kantoorprogramma en creatieve bedrijvigheid
- Beurskwartier: Kantoorprogramma en voorzieningen segmenteren ten behoeve van diverse doelgroepen: naast high-end gebruikers ook (betaalbare) ruimte voor meer creatieve en kleinschalige doelgroepen
- Aantallen: 405.000 m² bruto vloeroppervlakte (bvo), circa 21.0000 arbeidsplaatsen (215.000 m² bvo harde planvoorraad, 190.000 m² bvo extra)

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 14.000 – 16.000 woningen: waaronder de Binnenstad 130 - 150 woningen, Kruisvaart 450 – 600, Heycop 400, Stationsgebied 800, Beurskwartier 2.500, Lombokplein 350, Nieuwe Jaarbeurs 2000-4000, Merwedekanaalzone ‘deelgebied 4’ 950 en Merwedekanaalzone deelgebied 5 6000 woningen.
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 600 woningen

### Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 4 en 5 (7 hectare), Park Transwijk (5 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (22 hectare) en groen in de wijk (50 hectare)

### Voorzieningen

- Sport: Sportpark Welgelegen (2-3 sportvelden, honk- en softbal verplaatsen naar Overvecht) en Transwijk (1-2 sportvelden)
- Onderwijs: 2 locaties voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal (Beurskwartier en Merwedekanaalzone)
- Cultuur: 2 culturele publieksvoorzieningen (Beurskwartier) en broedplaatsen in het Beurskwartier en Merwedekanaalzone

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

**Algemeen**

1 Nieuwe bruggen en/of tunnels voor voetganger en fietser in de spoorzone en over de singel.

2 De voetganger staat voorop: het domein voor de voetganger vergroten, comfortabele voetgangersroutes maken binnen en naar het centrum.

3 Nieuwe HOV-verbindingen van Utrecht Centraal via Merwedekanaalzone naar Westraven en naar Papendorp.

**Historische binnenstad**

4 Herontwikkeling gebied rondom parkeergarage Springweg en Paardenveld, herontwikkeling Wolvenplein.

5 Singelpark rondom de binnenstad, waarbij groen en water leidend zijn bij de (her)inrichting van de poorten.

6 Verkeersstromen verminderen door alternatieve routes om de binnenstad heen, zowel voor auto, OV als fiets. Een fundamentele herziening van gebruik en inrichting van de binnenstadsas: meer ruimte voor voetgangers, verblijven en (klimaatadaptief) groen.

7 Minder parkeerruimte langs de grachten en overige beeldbepalende plekken en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.

**Stationsgebied en Beurskwartier**

8 Beurskwartier wordt een centrumgebied voor iedereen om te wonen, werken en ontspannen. Er komen zo'n 3000 nieuwe woningen (exclusief de plannen van de Jaarbeurs) in verschillende prijscategorieën, 5000 werkplekken, parken en diverse voorzieningen op het gebied van cultuur, uitgaan en recreatie.

9 Ontwikkeling van de Nieuwe Jaarbeurs: multifunctioneel ruimtegebruik en functiemix, met een dak (deels) als publiek toegankelijke ruimte.

10 Verbeteren van het stedelijk weefsel aan de westzijde van de spoorzone en nieuwe verbindingen over/onder het spoor, zodat de doorwaadbaarheid wordt vergroot en het Kruisvaartkwartier ook langs de spoorzone wordt verbonden aan Utrecht Centraal.

11 Ontwikkeling kantoren en woningen langs de spoorzone-west. Belangrijke randvoorwaarde die hierbij moet worden gesteld, is dat eventuele nieuwe bebouwing in de flanken van het spoor alleen toegestaan zijn als zij bijdragen aan de beoogde verbindingen over het spoor.

12 Westplein wordt Lombokplein met woningbouw en een park. Met minder ruimte voor auto's, meer ruimte voor fiets en lopen en een groener Lombokplein waar het prettig is om te wonen en te leven. Ook wordt het water van de Leidsche Rijn verbonden met de Singel.

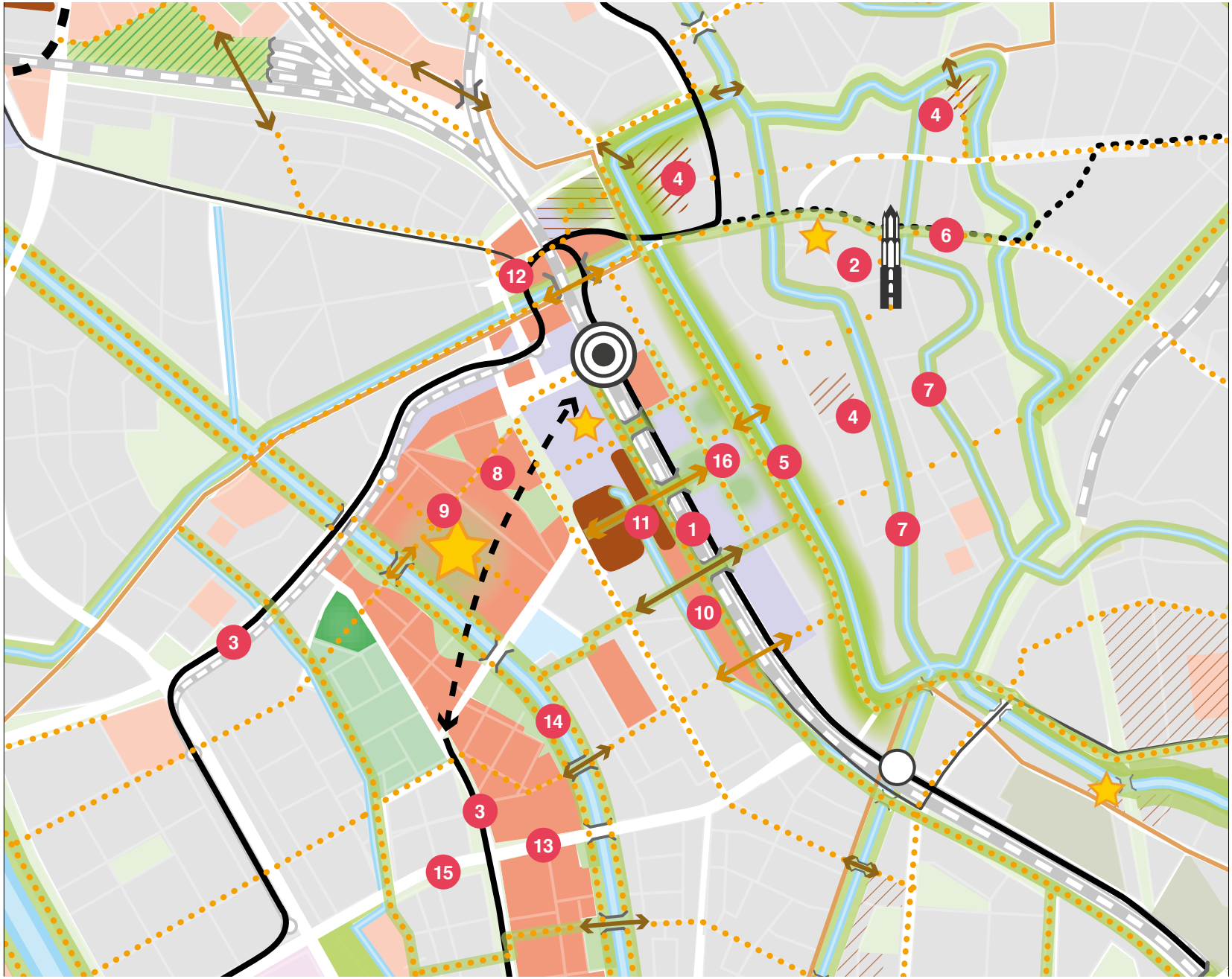
**Aangrenzende gebieden rondom het centrum**

13 Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 als grote verdichtingslocaties met een hoogwaardige openbare ruimte met veel groen en mogelijkheden voor ontmoeting.

14 Rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe aders door de stad en park voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

15 Opwaardering en onderzoek naar uitbreiding park Transwijk inclusief 1-2 sportvelden waarbij de gemeente park Transwijk beter verbindt met de omgeving voor mens en dier.

16 Moreelse Park maken door verbinden van nieuwe openbare en private groene ruimtes.




## Centrum

### bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- water
- groen
- sportpark

### verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- Utrecht Centraal
- station Vaartsche Rijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding -spaak
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe langzaam verkeersverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

## 6.2 Noord-Noordwest

### Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius, Werkspoorkwartier, Zuilen

**Waarde van Noordwest voor Utrecht in 2040**

Het diverse werkgebied van en voor iedereen in de stad. Een volwaardig en verbonden deel van Utrecht dat de stad banen, diensten en (circulaire) goederen. Met Leidsche Rijn Centrum als veelkleurig middelpunt.

**Huidige kwaliteiten**

- Veel diverse werkgelegenheid voor iedereen in de stad
- Ruimte voor zware industrie (milieuzonering Lage Weide), circulaire-, creatieve- en maakindustrie (Werkspoorkwartier)
- Station, haven en oprit snelweg liggen dichtbij elkaar
- Centrale ligging in de stad
- Ruige en rafelige uitstraling
- Gemengd woon-werkmilieu met groot aanbod aan voorzieningen in Leidsche Rijn Centrum
- Cultureel aanbod: broedplaatsen en hotspots

**Opgaven voor Noordwest tot 2040**

- Efficiënter ruimtegebruik in Lage Weide
- Meer werken per vierkante meter binnen de mogelijkheden om mobiliteit van mensen en goederen slimmer te organiseren
- In Noordwest kunnen de barcode-elementen ‘werken’ en ‘energie’ landen
- Verbinden van de gebieden voor fiets en voetganger, deelmobiliteit en met het openbaar vervoer.
- Aantrekken en behouden van bedrijven die een meerwaarde hebben voor de stad
- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut (bijvoorbeeld, energie, groene daken en waterberging op grote complexen)
- Onderwijs toevoegen Leidsche Rijn Centrum en verbinden met werkgelegenheid op Werkspoorkwartier en Lage Weide
- Verbinden Lage Weide met Zuilen (Werkspoorkwartier), Overvecht en Leidsche Rijn
- Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder
- Investeren in een raamwerk van groenblauwe en/of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad
- Versterken van de vestigingscondities voor bedrijven met een milieucontour op Lage Weide (uitgezonderd Vierde Kwadrant). En behouden milieucontour

## Programma

### Werken

- Lage Weide: Ruimte behouden voor bedrijven in de zwaardere milieu-categorieën. Werkgelegenheid vergroten door intensief ruimtegebruik in combinatie met slimmere mobiliteitsoplossingen
- Vierde Kwadrant: doorontwikkelen tot een gemêleerd programma met kantoorfuncties, bedrijfsruimten en voorzieningen. Het toevoegen van onderwijsfunctie(s) die aansluit(en) bij bedrijvigheid in Lage Weide en Werkspoorkwartier
- Werkspoorkwartier: In het Werkspoorkwartier daar waar mogelijk inzetten op verdichting en het versterken van het profiel voor makers en brains binnen de circulaire economie. Daarnaast het bieden van betaalbare ruimte en ruimte voor doorgroei voor de creatieve sector. Ook meer mengen met functies als groen, cultuur, horeca, circulaire werkgelegenheid en onderwijs (geen woningbouw)
- Leidsche Rijn Centrum: (hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Uitdrukkelijk niet alleen high-end maar juist een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Aantallen kantoren: 80.000 m² bvo, circa 4200 arbeidsplaatsen (harde plancapaciteit), Vierde Kwadrant 140.000 m² bvo, circa 7300 arbeidsplaatsen
- Aantallen bedrijventerreinen; verdichtingspotentie Lage Weide 1000 arbeidsplaatsen, verdichtingspotentie Werkspoorkwartier 500 arbeidsplaatsen

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 9400 woningen: waaronder Leidsche Rijn Centrum 3950, Leeuwensteyn en omgeving 1100, Cartesiusdriehoek 2800, Tweede Daalsedijk/Wisselspoor 1150 en Vleutensevaart/Thomas Kempisplantsoen 400 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 400 woningen

### Groen

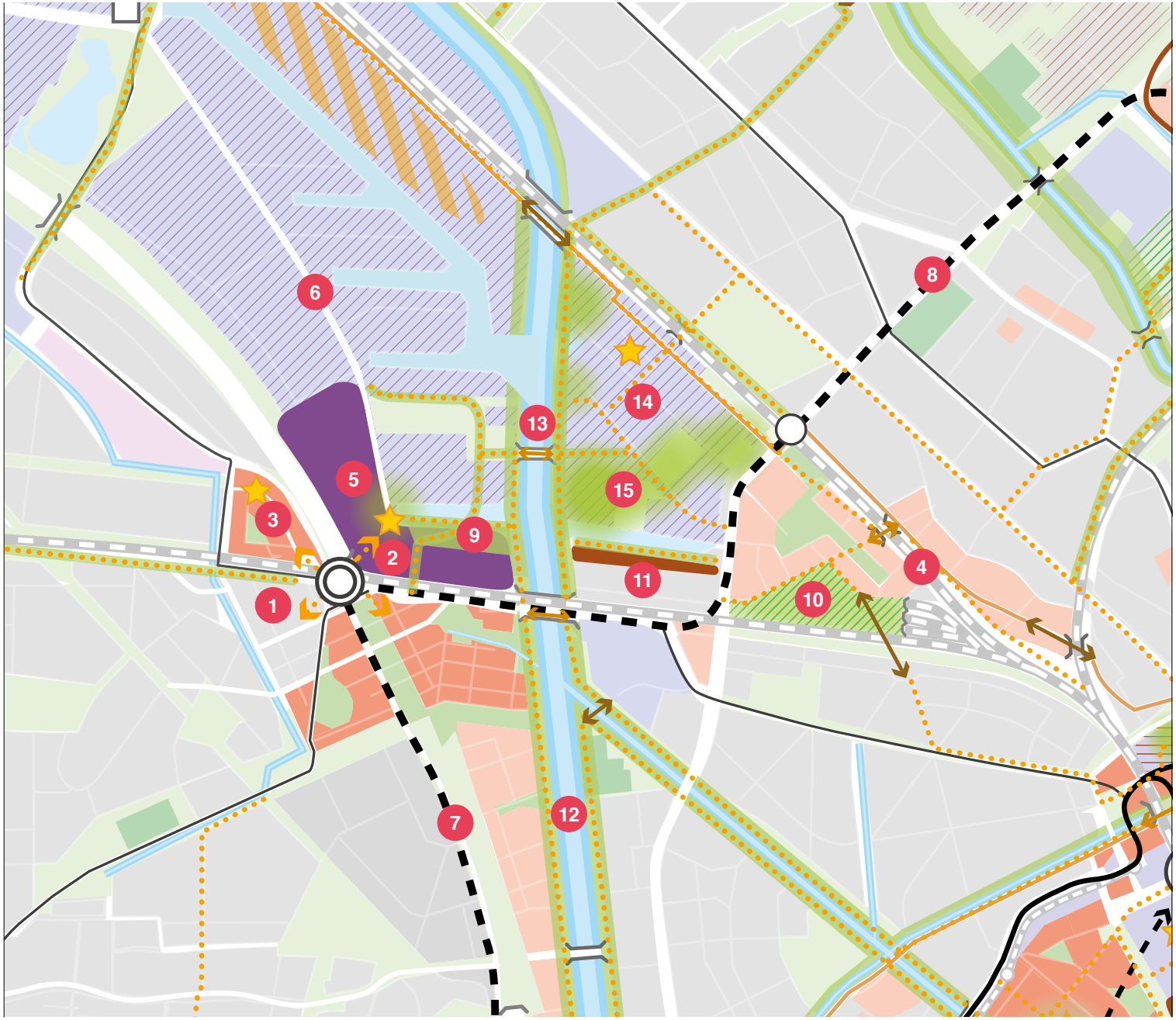
Park Vierde kwadrant (3 hectare), park Werkspoorkwartier (4,5 hectare), park rangeerterrein Cartesius (4 hectare, optioneel), opgaven voor groen-blauwe routes (7 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (17 hectare)

### Voorzieningen

- Sport: Sporthal Cartesiusdriehoek en sportvelden rangeerterrein Cartesius (optioneel), uitbreiding zwembad den Hommel (optioneel)
- Onderwijs: locatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal Leidsche Rijn Centrum
- Cultuur: culturele publieksvoorzieningen (Berlijnplein en Werkspoor) en broedplaatsen in Leidsche Rijn Centrum en Werkspoor

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Opwaardering Station Leidsche Rijn Centrum tot Intercity Station en omgeving doorontwikkelen als stedelijk knooppunt met bijbehorend programma.
2. Verbinding voor fietsers en voetgangers vanuit het station Leidsche Rijn Centrum naar het vierde kwadrant.
3. ‘the sky is the limit’ als nieuw icoon van Leidsche Rijn Centrum met drie hoge woontorens als verticaal dorp.
4. Ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en Tweede Daalsedijk als gezonde OV- en fietsvriendelijke stadswijken.
5. Transformatie Vierde Kwadrant: ruimte voor kantoren, arbeidsintensieve bedrijvigheid, onderwijs en voorzieningen.
6. Intensivering werkgelegenheid op Lage Weide: focus op stadsgelieerde bedrijven, maakbedrijven en circulaire bedrijvigheid in combinatie met vergroening en opwekking duurzame energie.
7. HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn Centrum richting Papendorp-Westraven.
8. HOV verbinding richting Overvecht (indicatief).
9. Openbare (groene) oevers aan de insteekhaven van het Vierde Kwadrant.
10. Slechten van de infrastructurele barrière (rangeerterrein) tussen de Cartesiusdriehoek en Nieuw Engeland. Op hoogte de stadsdelen verbinden, de plek betekenis voor de stad geven en ruimte toevoegen voor recreatie en veldsport.
11. Transformatie bedrijventerrein Schepenbuurt.
12. Groene oevers en verbindingen voor fietsers en voetgangers langs het Amsterdam Rijnkanaal.
13. Verbinding voor fietsers en voetgangers over het Amsterdam-Rijnkanaal vanuit het Werkspoorkwartier via energiecentrale naar het Vierde Kwadrant.
14. Uitbouwen creatieve broedplaats Werkspoorkwartier: meer aandacht voor de openbare ruimte, werkspoorpark, ruimte voor creatieve en op de circulaire bedrijven.
15. Transformatie Centrale Merwedekanaal tot nieuw stedelijk icoon nadat huidige functie is verplaatst naar Lage Weide.




## Noord-Noordwest

### bestaand

- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- stedelijke voorzieningen
- water
- groen
- sportpark

### verstedelijking

- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting

- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie

- intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- station Zuilen
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

### vergroening

- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

# 6.3 Overvecht

## Waarde van Overvecht voor Utrecht in 2040

Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen. Met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, een ruim aanbod van diverse woningtypologieën en een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen.

## Huidige kwaliteiten

- De Vecht die als groene ader de stad inloopt
- Kwantiteit van de groen/ruim opgezette openbare ruimte
- Groenstructuur als stedenbouwkundige drager
- Diversiteit bovenwijkse voorzieningen (station, zorg, schaatsbaan, winkelcentrum enz.)
- Veel wijkvoorzieningen: zorg, maatschappelijk en sport
- Diverse en multiculturele wijk
- Wijk van buurten
- Cultuurhistorisch erfgoed (forten en landschap)
- Bereikbaarheid auto en trein (zuidelijk deel)
- Nabijheid van het Noorderpark
- Stevige en succesvolle gecombineerde fysieke / sociale aanpak (Samen voor Overvecht)

## Opgaven voor Overvecht tot 2040

- Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen, met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, met een ruim aanbod van diverse woning typologieën, met een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen
- Behouden en ontwikkelen cultuur, sport en landschap als basis voor gezondheid in de wijk
- Verbetering van de wijk realiseren door verdichting en menging. Meer woningen in het midden- en hogere segment toevoegen, kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en versterken parkranden.
- Nieuwbouw inzetten om wooncarrière mogelijk maken om sociaal kapitaal vast te houden
- Integrale aanpak voor de transitie van de openbare ruimte: minder asfalt, klimaatadaptieve wijk
- Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen
- Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor.
- Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een toename in de wijkeconomie
- Meer woningen en voorzieningen voor senioren
- Betere ontsluiting van de wijk met hoogwaardig openbaar vervoer
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groen-blauw netwerk)
- Sociale veiligheid vergroten door meer menging in de hele wijk en ogen op de straat
- Waar mogelijk realiseren van sportvoorzieningen van grotere omvang bij elkaar of bundelen van voorzieningen

## Programma

### Werken

- Bedrijventerrein Nieuw-Overvecht: Inzetten op behoud werkgelegenheid, intensivering ruimtegebruik en -banen, verduurzaming, veiligheid
- Woonbuurten Overvecht: Gebieden waar wonen en diverse vormen van werken wordt gecombineerd. Werkruimte voor creatieven/broedplaatsen en startende ondernemers. Toename van de wijkeconomie.
- Winkelcentrum Overvecht: moderniseren als onderdeel hoofdstructuur en verbreden op functies
- Aantallen: bedrijventerrein 0,7 ha uitgeefbaar op Nieuw-Overvecht, 3000 banen toevoegen in de gehele wijk Overvecht

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 1800 woningen in Overvecht
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 5000 woningen
  Waaronder winkelcentrum 2000, stationsgebied 1000, Overvecht zuid 500, Overvecht noord 1500

### Groen

Uitbreiding Noorderpark (ca. 22 hectare), Natuurgebied Oud Zuilen (ca. 25 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (10 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (23 hectare)

### Voorzieningen

- Sport: Locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden, herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel), Noorderpark (3-4 voetbalvelden)
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in Overvecht
- Zorg: extra woonzorgcomplex
- Cultuur: zoeklocatie broedplaatsen in Overvecht

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt.
2. Verdichten wonen tussen station en winkelcentrum en langs de centrale HOV-as (in hoge mate) en werken (in beperkte mate).
3. Transformatie van het winkelcentrum Overvecht van een monofunctioneel gebied naar een combinatie van wonen, werken en voorzieningen.
4. Transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef.
5. Verdichten in de wijk en mengen van functies.
6. Verdichten, vergroenen en kwaliteit verhogen bedrijventerrein Nieuw-Overvecht.
7. Omzetten Brailledreef / Einsteindreef naar Stadsboulevard.
8. Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden. Daarbij worden nieuwe groenblauwe verbindingen voor fiets en voetganger over de Noordelijke Randweg Utrecht gerealiseerd als uitbreiding op het Groene Lint Overvecht.
9. Betere verbindingen tussen het station Overvecht en Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/ auto's, betere busverbinding.
10. HOV-verbinding met Utrecht Science Park en op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum (indicatief).
11. Versterking groenblauwe recreatieve verbindingen in- en om de wijk.
12. Uitbreiden van scheg langs de Vecht (Zandpad, rioolwaterzuiveringsinstallatie).
13. In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.
14. Uitbreiding Noorderpark met een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie met respect voor en versterking van het Waterlinie-landschap en betere groene verbindingen met de wijk Overvecht.
15. Natuurgebied Oud Zuilen inrichten als toegankelijk landschapspark met groen/ sport/recreatief programma.
16. Terrein voormalig Tuincentrum Overvecht, in combinatie met aangrenzende percelen en het Noorderpark in bredere zin, inzetten voor stadsrandontwikkeling. Onderzoek naar mogelijkheden om initiatieven te combineren met werken, sport, groen, recreatie.
17. Groene lint Overvecht als groene en recreatieve drager van de wijk.
18. Zoekgebied windenergie in het Noorderpark. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.




## Overvecht

### bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- Station Overvecht
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- verbinding station Overvecht en winkelcentrum
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

# 6.4 Oost

## Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg

### Waarde van Utrecht Oost voor Utrecht in 2040

Het deel van de stad waarin stad en landschap ultiem met elkaar zijn verweven door de Nieuwe Hollandse Waterlinie NHW met het (historisch) landschap als onderliggende drager. Een plek met een bijzondere synergie tussen kennis, wonen, landschap en sport die zorgt voor kwalitatief hoogwaardige leefmilieus. Daarmee vormt het een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de (inter)nationale kennisbedrijven, instituten en hun spin-offs.

### Huidige kwaliteiten

- Een elkaar versterkende combinatie tussen bedrijven, onderzoek, onderwijs, sport en medische zorg. Een ecosysteem van kennis en innovatie met internationale allure met Utrecht Science Park als ankerpunt
- Een landschap met een zichtbaar rijk verleden en recreatieve en ecologische waarde (Kromme Rijn, landgoederen, Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Waardevolle, onderscheidende (stads)parken in wijk en omgeving verbonden door een netwerk van groen en water
- Hét sportcluster van de stad met zeer hoogwaardige (top)sportvoorzieningen (Maarschalkerweerd)
- Hoogwaardige, kleinschalige woonmilieus en beschermde stadsgezichten
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed
- Een combinatie van lokale, (boven)stedelijke en nationale voorzieningen (bijvoorbeeld zorg, onderwijs en sport).
- Gelegen tussen (op fiets en loopafstand) historische binnenstad en rijk historisch landschap

## Opgaven voor Utrecht Oost tot 2040

- Opwaarderen station Lunetten tot station Lunetten Koningsweg met een Intercity status in combinatie met nieuw woon-werkprogramma, voorzieningen, groen en verbinding met landschap
- Balans tussen mengen van functies en unieke kwaliteiten van het gebied behouden
- Doorontwikkelen Utrecht Science Park door toevoeging van Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg. Functies die hier niet bij passen vinden een plek elders in de stad of in de regio.
- Het huidige monofunctionele kantorenpark Rijnsweerd transformeren tot een aantrekkelijk stuk stad met plek voor wonen, werken en ontmoeten
- Transformatie en intensivering ruimtegebruik monofunctionele gebieden zoals Galgenwaard, Kromhout en Rubenskwartier
- Kleinschalige verdichting in de bestaande woonbuurten, grootschaligere (niet massaal) verdichting in de grotere ontwikkel/transformatiegebieden. Deze verdichting wordt onder andere gerealiseerd door meervoudig ruimtegebruik en het stapelen van functies. Het toevoegen van sociaal woningbouwprogramma is hierbij een aandachtspunt
- In samenwerking met buurgemeenten zorgen voor verbonden, toegankelijke landschappelijke eenheden in de regio
- Versterken beleefbaarheid waterlinielandschap (UNESCO Werelderfgoed): NHW als bindende/verwevende structuur/gebied tussen stad en landschap, behouden door ontwikkelen. (Sommige) forten herbestemmen met publiek programma (sociaal, maatschappelijk, economisch)
- Verbinden van de stad en het omliggende landschap en toegankelijk maken afgesloten gebieden
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer, meer ruimte voor voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen i.c.m. groenblauw netwerk). (Dichtbebouwde) buurten vergroenen, klimaatadaptief maken en ruimte maken voor ontmoeting en verblijf
- Ontwikkelen nieuwe verbindingen tussen buurten en wijken om sociale gedeeldheid tegen te gaan
- Inpassing van de extra HOV-verbinding tussen Lunetten Koningsweg en het USP, met als uitgangspunt het verminderen en voorkomen van nieuwe barrièrewerking, onder andere in het parklandschap van Maarschalkerweerd
- Inpassing van de extra HOV-verbinding en de nieuwe HUB in USP, zorgvuldig ruimtelijk ingepast, zodat deze geen nieuwe barrière vormt voor fiets en voetganger in het landschap of de stad
- Buitengebied aan de oostzijde als zoekgebied voor sport (t.b.v. de nieuwe woningen in USP en Lunetten) en opwekking van duurzame energie. Het betreft hier een technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vraagt. Landschappelijke inpassing en behoud van ruimtelijke kwaliteit vormen hiervoor de basis

## Programma

### Werken

- Utrecht Science Park: Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg
- Galgenwaard: woonwerklocatie waar werkruimte (kantoren, zorg, maatschappelijk en sport) een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Rijnsweerd: kantorenlocatie, waar wordt gemengd met ander stedelijk programma, maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Zakelijke dienstverlening, digitale industrie/ICT, grootschalig en MKB in de mix van huurders. Als direct aangrenzend overloopgebied voor USP voor USP-gerelateerde werkgelegenheid
- Lunetten Koningsweg: (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Veel interactie. Intercitylocatie. Knooppunt biedt wellicht in de toekomstmogelijkheid voor USP-gerelateerde werkgelegenheid, echter géén productieactiviteiten
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: Lunetten Koningsweg 100.000 $m^2$ bvo (circa 5200 arbeidsplaatsen), Galgenwaard 100.000 $m^2$ bvo (circa 3500 arbeidsplaatsen)
- Aantallen wetenschapsbanen: minimaal 4000 banen

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3650 woningen waaronder: De Kwekerij 850, Archimedeslaan en Rijnsweerd 1600, Utrecht Science Park 1200
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 8000 woningen. Waaronder Galgenwaard/Rubenskwartier 1000, Rijnsweerd 2000, Utrecht Science Park 2000, Lunetten-Koningsweg 3000

### Groen

Naast het toevoegen van groen gaat het ook om bestaand groen (beter) openbaar toegankelijk maken.
Lunettenpark (10 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging), Groot-Oostbroek (17 hectare toevoeging), Groot Amelisweerd (50 hectare toevoeging), vergroten groene scheg Kromme Rijn (1 hectare toevoeging), opgaven voor groenblauwe routes (15 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging) en nieuw buurt- en wijkgroen (37 hectare, waaronder groene raamwerk USP, kwaliteitsverbetering en toevoeging)

### Voorzieningen

- Sport: Maarschalkerweerd (1 hockeyveld en 1 voetbalveld), zoekgebieden sportvelden Lunetten Koningsweg (3,5 hectare) en Voordorpse Polder (3,5 hectare), 1 hockey en 1 rugbyveld USP (optioneel), sporthal Voordorp en uitbreiding zwembad de Kromme Rijn (optioneel). Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in/rondom Lunetten
- Cultuur: Forten Lunetten als zoeklocatie voor stedelijke culturele (publieks)voorziening, zoeklocatie voor broedplaatsen

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Verdichting en transformatie Utrecht Science Park met programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg).

2. Nieuwe stedelijke knoop Lunetten Koningsweg rondom station met intercitystatus met een mix van wonen en werken aan het landschap en een extra verbinding onder de sporen. Plus verdichting rondom de ‘as van Lunetten’.

3. Toevoegen woningen, voorzieningen, horeca en kennisinstellingen aan kantoren in Rijnsweerd en Archimedeslaan.

4. Transformatie omgeving Galgenwaard en Kromhoutkazerne. Verdichting en een nieuwe functiemix tussen (top) sport, onderwijs, voorzieningen, wonen en werken maken een nieuw secundair knooppunt.

5. Intensiveren hoogwaardig openbaar vervoersverbinding tussen Lunetten Koningsweg en Utrecht Sciencepark (deels ondertunneld). En doortrekken richting het noorden naar Rijnsweerd-Overvecht en richting het zuiden naar Westraven. Waarborgen van de kwaliteit door landschappelijke en ruimtelijke inpassing.

6. Parkeerhubs voor Utrecht Science Park, Lunetten Koningsweg en Maarschalkerweerd.

7. Afwaarderen snelweg A28 vanaf knooppunt Rijnsweerd tot stadsboulevard en nieuwe ontsluiting naar parkeerhub USP west.

8. Waterlinieweg meer onderdeel laten uitmaken van het stedelijk weefsel door het te transformeren tot stadsboulevard met groene doorgaande route.

9. Versterken van de groene scheg die de stad inloopt via Maarschalkerweerd en de Kromme Rijn, en scheg Sandwijck-Park Voorveldsepolder-Hogelanden-Maliebaan-Zocherpark.

10. Opheffen barrières (spoor, water, autowegen) door middel van ‘landschapsbruggen’. Nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen over en onder het spoor en de A27 (ter hoogte van de Koningsweg/Amelisweerd en Lunetten).

11. Ontwikkelen nieuw Liniepark door het ruimtelijke verbinden en versterken van bestaande parken en ontsluiten van verborgen parels (Beatrixpark, Lunetten en begraafplaatsen) tot een stadspark. Dit parklandschap is gebaseerd op de waterlinie en verweeft stad en land met elkaar.

12. Versterken groenblauwe verbinding Biltse Grift als groene loper tussen Griftpark-Hogelanden/Maliebaan/Wilhelminapark.

13. Ontwikkelen landschappelijk raamwerk Utrecht Science Park waarin cultuurhistorie, ecologie, onderwijs, klimaatadaptatie (vergroenen), gezondheid en recreatie centraal staan.

14. Uitbreiding landschapspark Amelisweerd, Oostbroek, Rijnauwen en Vechten: nieuwe paden, meer opgaand groen, recreatieve functies en nieuwe natuur.

15. Versterken en verbinden van de langzame verkeerroutes tussen de wijken en het landschap.

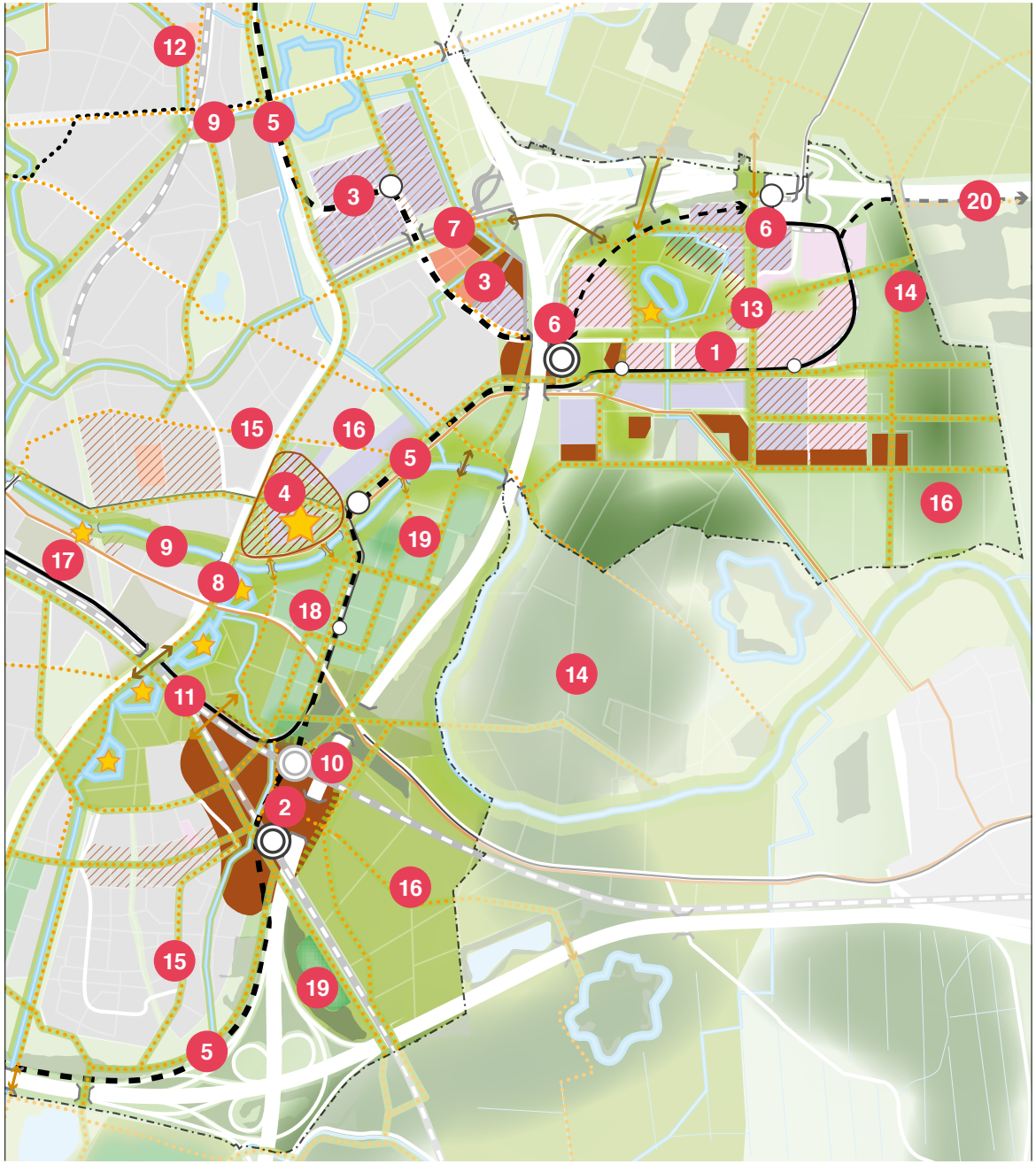
16. Publieke toegankelijkheid vergroten (sportparken, forten, weilanden UU, golfbaan, kazerneterrein).

17. Realiseren van nieuwe iconen zoals het Pieter Baan Centrum.

18. Open en toegankelijk parklandschap Maarschalkerweerd met Lunettenpark, Kromme Rijnoeverpark en sportcampus.

19. Uitbreiding veldsportaccommodaties ten behoeve van het groeiend aantal inwoners.

20. Studie doortrekken Tram 22 richting Zeist met aandacht voor de aanwezige infrastructuur en de landschappelijke kwaliteiten waarbij de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd in principe niet doorkruist worden




## Oost

### bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- (boven) stedelijke voorzieningen
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- knooppunt
  hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte
- mogelijke verlegging spoorlijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

### energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

## 6.5 A12 zone

### Papendorp, Stadseiland-zuid (Woonboulevard, Westraven en MWKZ deelgebied 6)

**Waarde van de A12 zone voor Utrecht in 2040**

Economisch en contrastrijk kerngebied gemengd met wonen.
Op een knooppunt van wegen, kanalen en openbaar vervoer met water als bindend element
Nb. De A12-zone ligt op grondgebied van de gemeente Utrecht (Papendorp, Stadseiland-zuid) en van omliggende gemeenten (Galecopperzoom, Liesbosch, Laagraven)

**Huidige kwaliteiten**

- Autobereikbaarheid via de A2/A12, landelijk draaischijf
- Kanalen en waterplassen
- Werkgelegenheid: hoogwaardige kantorenlocatie Papendorp, woonboulevard, bedrijventerrein Liesbosch
- Diversiteit aan werkmilieus
- Nabijgelegen groengebied Laagraven (Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Galecop en Rijnenburg als groene poorten naar het rivierenlandschap (de Waal) en groene hart

**Opgaven voor de A12 zone tot 2040**

- Nieuwe (hoog) stedelijke woon- werkmilieus toevoegen in Merwedekanaalzone en Westraven
- Benutten van de economische potentie als grote werklocatie voor de groei van werkgelegenheid. Kleinschalige tot middelgrote bedrijvigheid die goed mengbaar is met andere stedelijke functies in de A12-zone
- Verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied
- Doordat verschillende bestaande- en nieuwe modaliteiten bij elkaar komen in en om Westraven zijn de ruimtelijke samenhang en -inpassing complex en vragen daarom om een ruimtelijke studie
- Wegnemen van de barrièrewerking van de kanalen en hoofdwegen door nieuwe doorgangen of bruggen te realiseren. Dit moet zorgen voor veel fijnmazige verbindingen tussen nieuwe ontwikkelgebieden (Westraven, Merwedekanaalzone) en de omgeving
- Benutten en verhogen groene kwaliteit (Park Transwijk, Laagraven-Oost, Hollandse Waterlinie) en de kwaliteiten van het water
- Autoafhankelijkheid van het gebied verkleinen door investeringen in alternatieven en parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

## Programma

### Werken

- A12-zone: De verschillende deelgebieden in de A12-zone moeten in samenhang worden ontwikkeld, waarbij elk deelgebied specifieke ruimte kan bieden voor bepaalde delen voor bedrijvigheid. Ruimte voor kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid, gemengd met andere stedelijke functies zoals woningen en voorzieningen
- Papendorp: kantorenlocaties waar wordt gemengd maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen, MWKZ kantoren/bedrijfsruimte 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 – 133.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: MWKZ 90.000 m² bvo, circa 3400 arbeidsplaatsen, A12-zone, nader uit te zoeken

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 4650 woningen: waaronder Merwedekanaalzone deelgebied 6 200, Transwijk 400, Kanaleneiland 1700, Groenewoud 1350 en Papendorp Noord 1000
- 1300 woningen in de Merwedekanaalzone deelgebied 6, als onderdeel van de 10.000 woningen in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2)
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 3500 woningen in het Utrechtse deel van de A12-zone (Westraven, Woonboulevard en Papendorp). Nader gebiedsonderzoek voor de gehele A12-zone (inclusief buurgemeentes) moet meer duidelijkheid geven over het te realiseren aantal woningen in balans met de andere functies uit de barcode

### Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 6 en Westraven (10,5 hectare), landschapspark Laagraven (80 hectare, buiten de gemeentegrens), opgaven voor groenblauwe routes (14 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (34 hectare).

### Voorzieningen

- Sport: zoekgebied sportvelden in Polder Laagraven (7 hectare, buiten de gemeentegrens) en sporthal Bontekoelaan. Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor speciaal onderwijs in Westraven

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Nieuwe HOV-knooppunten Westraven en Papendorp met een gebouwde voorziening voor parkeren aan de rand van de stad en met een HOV-verbinding richting Leidsche Rijn Centrum (west) en USP (oost).

2. Verstedelijking in hoge mate op Westraven met een levendige mix tussen wonen en werken.

3. Verstedelijking Merwedekanaalzone deelgebied 6) Conform omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2).

4. Behouden van Woonboulevard en attractiviteit verhogen door aanpak openbare ruimte en toevoeging van functies zoals wonen, voorzieningen, groen en energie.

5. Realisatie nieuwbouwwijken Groenewoud en Papendorp Noord met een strook kantoren, woningen en voorzieningen (Papendorp Noord).

6. Realisatie Mobiliteitshub XL voor parkeren aan de rand van de stad.

7. Merwedelijn als HOV-verbinding met Utrecht Centraal, Merwedekanaalzone, Westraven en Nieuwegein: versnelling en mogelijke verlegging van de huidige SUNIJ-lijn en een aftakking naar Papendorp. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden.

8. Waterlinielijn als directe HOV-verbinding tussen Papendorp– Westraven – Lunetten Koningsweg en het USP. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden, waarbij plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd, in principe niet doorkruist worden.

9. Groene rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe verbinding met de rest van de stad en park voor de nieuwe stedelijke ontwikkelingen en andere nieuwe groene (oever) verbindingen.

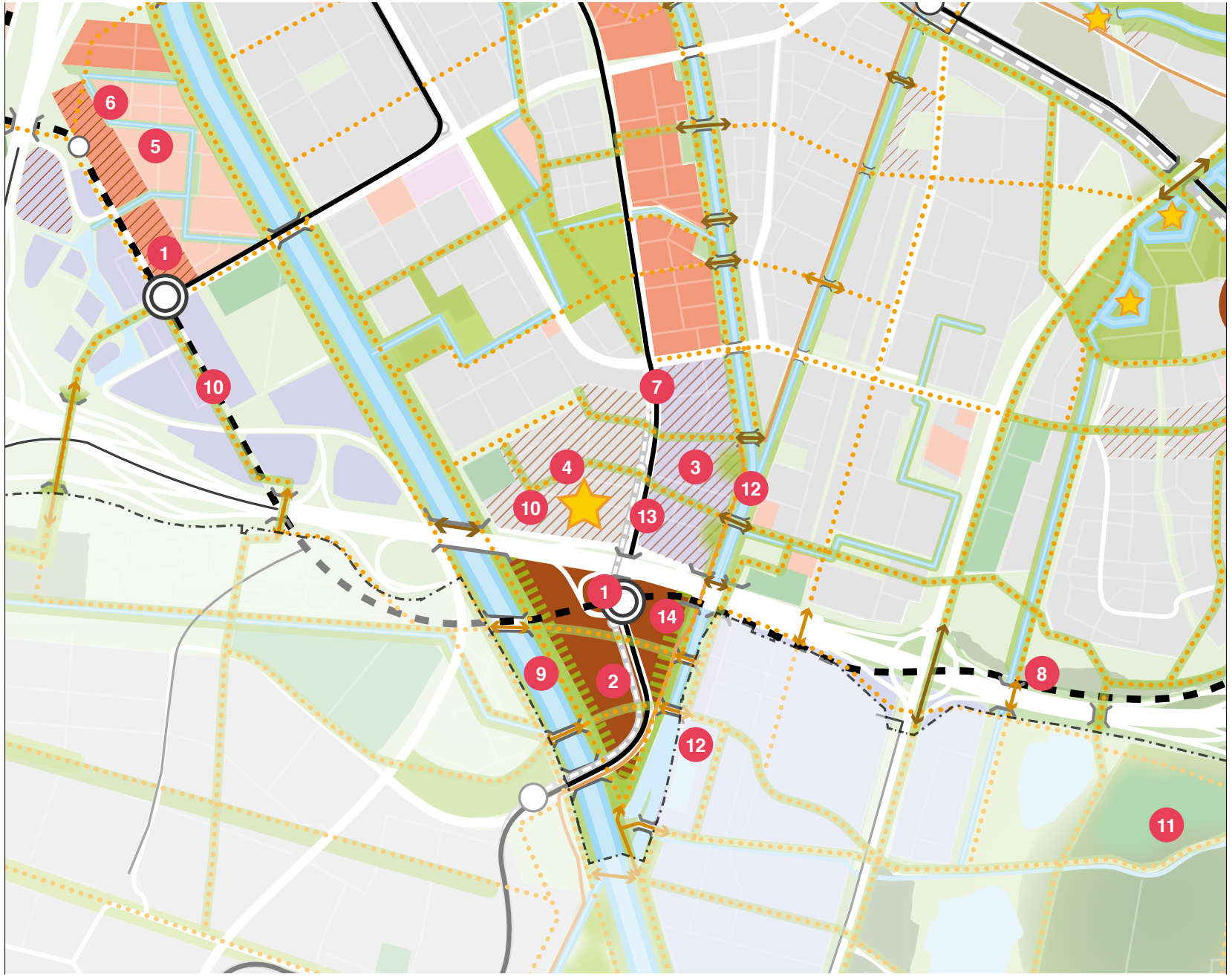
10. Vergroenen gebouwde omgeving (met name de Woonboulevard): Groene daken, vergroening openbare ruimte en groene routes.

11. Laagraven als nieuwe landschapspark aan de A12 met ruimte voor natuur, stadslandbouw, waterberging, recreatie, veldsport, energie (buiten de gemeentegrens).

12. Een fijnmazig groenblauw routenetwerk creëren door meer en comfortabelere verkeersverbindingen voor fiets en voetganger over- en langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal en onder de A12 in de richting Laagraven, Rijnenburg en de Lek.

13. Aansluiting concept wiel met spaken. Het op orde krijgen van de spaak via Europalaan inzake het OV en het fietsnetwerk.

14. Autoafhankelijk op orde krijgen door het investeren in alternatieven zoals anders reizen, niet reizen (thuiswerken) en gespreid reizen. Ondersteunend hieraan zijn het parkeren aan de rand van de stad (dat aansluit op het wiel) en afspraken maken over parkeerregulering.




## A12 zone

### bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- knooppunt — hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte — bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

# 6.6 Rijnenburg

## polders Rijnenburg en Reijerscop

### Waarde van Rijnenburg voor Utrecht in 2040

De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij 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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

### Huidige kwaliteiten

- Ecologie (weidevogels)
- Openheid, rust en ruimte
- Recreatie (wieler- en skeelerbaan, skipiste, fietsen)
- Oude bebouwingslinten
- Agrarische functie (met name van Reijerscop)

### Opgaven voor de Rijnenburg tot 2040

- Verbinden van de Rijnenburg met de omgeving (Nieuwegein, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern) door groen-blauwe verbindingen en fiets- en wandelroutes
- Versterken aanwezige landschappelijke structuren als robuuste basis voor de toekomst. Zodat bijvoorbeeld bomen die geplant worden niet over 20 jaar weer weg moeten, maar alvast het raamwerk vormen voor de toekomst
- Landschappelijk raamwerk met gebruiksgroen, water en recreatieve (fiets-wandel) verbindingen
- Tijdelijk Energielandschap
- Sportlandschap voor regionale sportfuncties
- Natuurbehoud en ontwikkeling (ecologische zones)
- Ontwikkelingen in en rond Rijnenburg mogen geen belemmering vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2035

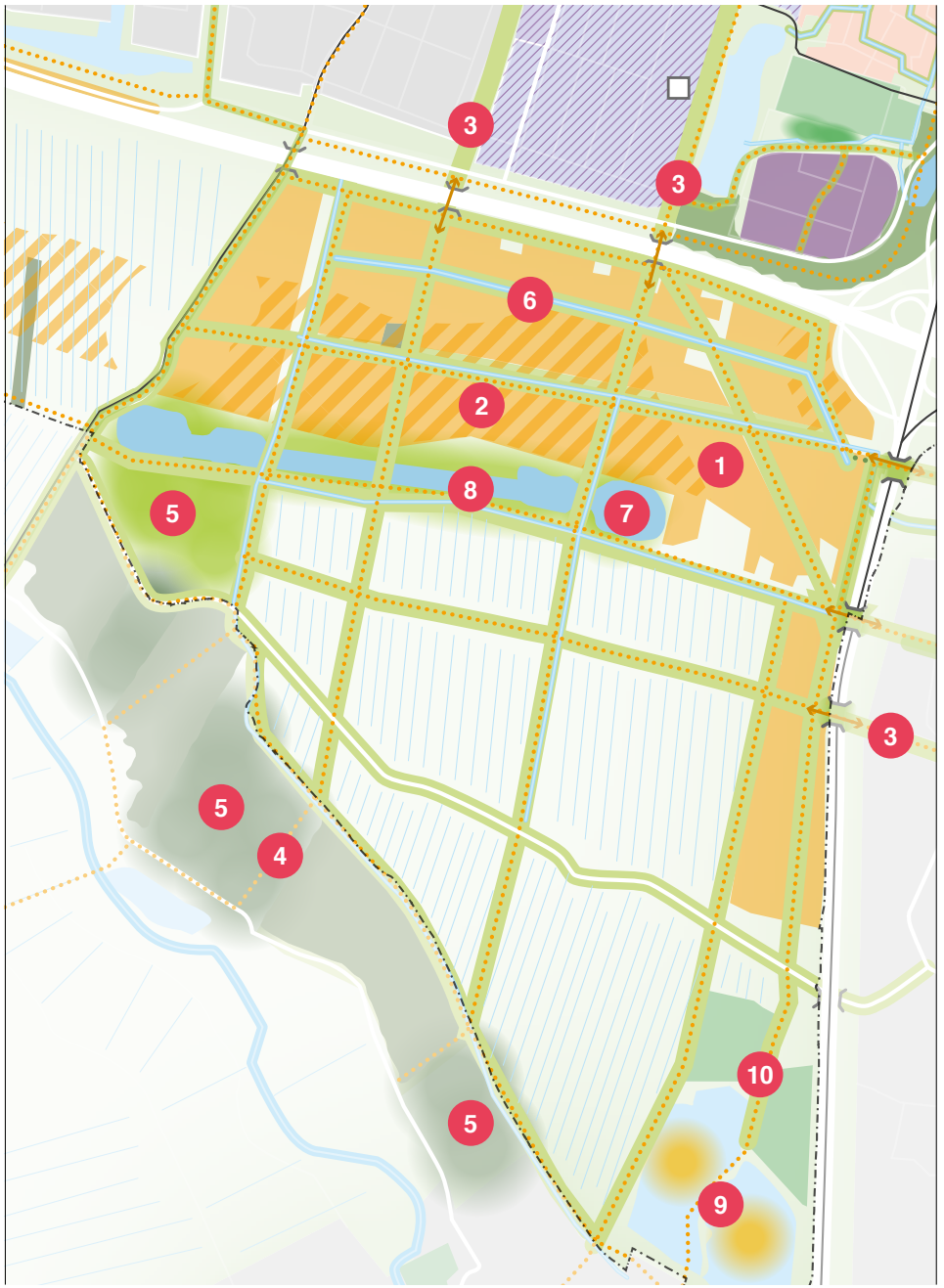
### Programma

**Groen**
landschappelijk raamwerk Rijnenburg (200 hectare),
vergroten IJsselbos (90 hectare, buiten de gemeentegrens)

**Voorzieningen:**
Sport: roeibaan en andere regionale sportvoorzieningen

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Zoekgebied voor tijdelijke grootschalige opwekking zonne-energie.
2. Zoekgebied tijdelijke grootschalige opwekking windenergie.
3. Nieuwe doorgaande wandel- en fietsverbindingen naar Nieuwegein en Leidsche Rijn onder/over de A2.
4. Groen-blauwe verbindingen aanleggen naar Hollandse IJssel en Oude Hollandse Waterlinie.
5. Uitbreiding IJsselbos als groene kraag om de polder.
6. Nieuwe groenblauwe structuren aanleggen als basis voor toekomstige ontwikkelingen.
7. Laagstgelegen delen van de polder zijn geschikt voor waterberging met een recreatieve functie.
8. Zoekgebied voor nieuwe roeibaan met zwemwater.
9. Drijvende zonnepanelen op Nedereindse Plas.
10. Park voor sport en recreatie met regionale functies.




## Rijnenburg

### bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid
- verdichting werklocatie

### mobiliteitstransitie
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoekgebied voor nieuw oppervlakte water
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

### energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

## 6.7 Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

### Waarde van Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern voor Utrecht in 2040

Volwassen woonwijk voor alle leeftijden met gemengde centra die zijn gekoppeld aan openbaar vervoersknooppunten. Rijk aan groen (Maximapark) en cultuurhistorische elementen.

### Huidige kwaliteiten

- Historische gelaagdheid: de Limes, oude linten en boerderijen en oude dorpskernen Goede basiswaarden: veel voorzieningen en groene opzet
- Plek voor gezinnen: veel grondgebonden woningen en voorzieningen (scholen en sport)
- Veel groen op diverse niveaus van het Maximapark en Haarzuilens tot de buurtparken, grote groene percelen in bestaande linten en dooradering van groenstructuren
- Goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer (3 stations, noordelijk deel) en auto (zuidelijk deel)
- Goede verbindingen met de stad (overkapte A2 en bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal)

### Opgaven voor de Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern tot 2040

- Ruimte bieden voor doorstroming in de woningmarkt, om de vergrijzing te kunnen opvangen in de wijk
- Mobiliteitstransitie: voor wandelaar, fiets, OV en deelauto's
- Voldoende aanbod aan maatschappelijke voorzieningen
- Betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer in het zuidelijk deel
- Mengen van voorzieningen en werkfuncties door de wijk voor meer levendigheid
- Levensloopbestendig maken van de wijk
- Behoud grote groene percelen in de bestaande linten en groene hoofdstructuren ten bate van biodiversiteit, recreatie en klimaatadaptatie.

## Programma

**Werken:**

- Strijkviertel: Arbeidsintensieve (MKB) bedrijven die een substantiële bijdrage leveren aan de werkgelegenheidsopgave in de stad. Inzetten op samenwerking mbo-onderwijs en bedrijven/ duurzame stadslogistiek/ MKB (bouw, circulair, duurzaamheid)/ start ups -scale ups
- Wetering-noord en -zuid, en Haarrijn: Uitgifte van het resterende kavels en op langere termijn optimaliseren van arbeidsplaatsen door bijvoorbeeld stapelen van functies
- Oudenrijn: laatste kavels uitgeven, langdurig leegstaande kantoren transformeren naar bedrijfsruimte en de kantoormetrage terug laten keren op bijvoorbeeld ov-knooppunten in de stad
- Aantallen bedrijventerrein: uit te geven gebied Wetering 10,5 ha,
  circa 1500 arbeidsplaatsen, haarrijn 1 ha,
  80 arbeidsplaatsen,
  Oudenrijn 1 ha, 80 arbeidsplaatsen,
  realisatie Strijkviertel 19 ha,
  circa 1900 arbeidsplaatsen

**Wonen**

- Afmaken woningbouw volgens Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3600 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 1000 woningen

**Groen**

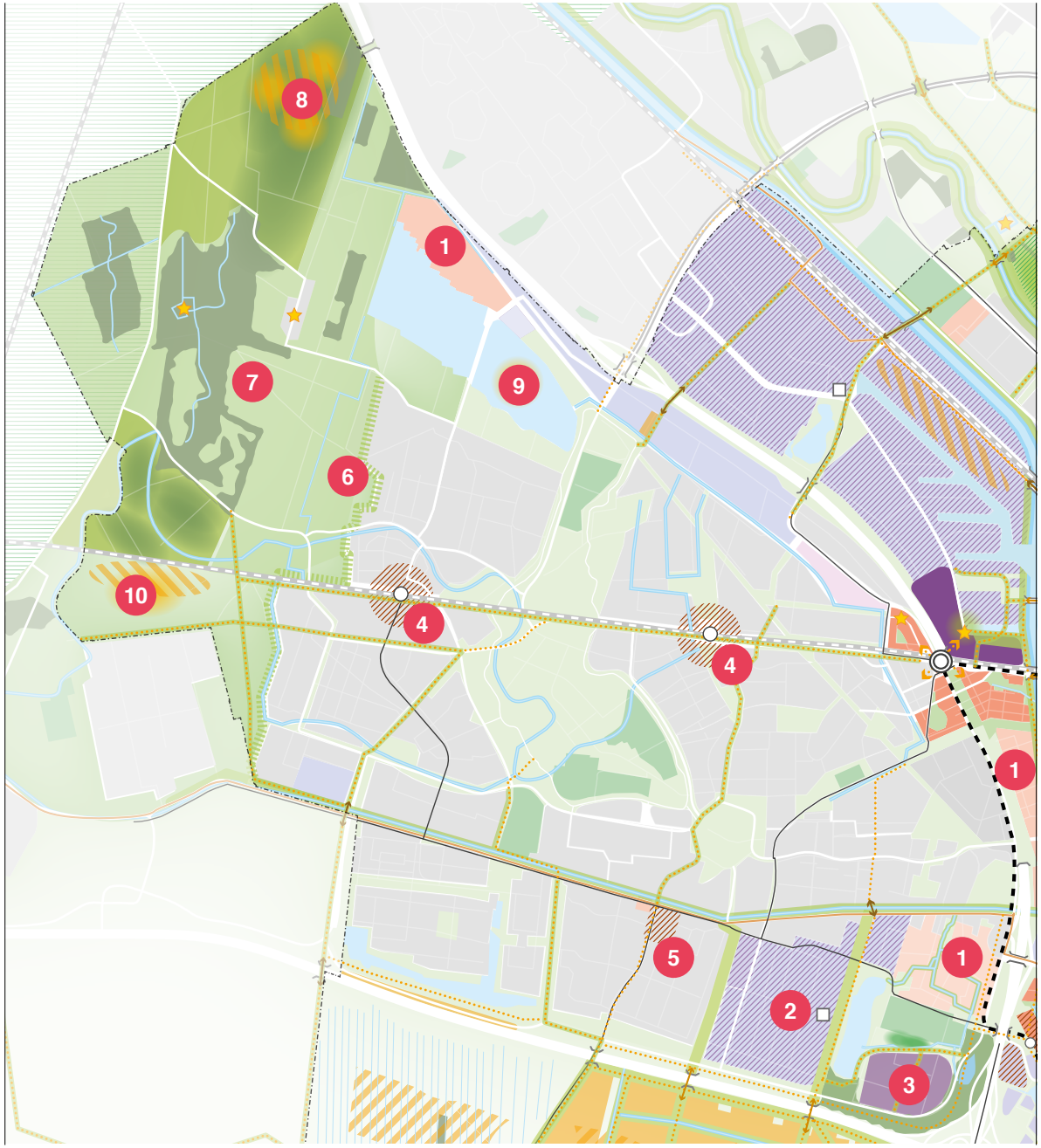
Uitbreiding landinrichtingsgebied Haarzuilens (100 hectare) en uitbreiding en verbetering groenblauwe routes

**Voorzieningen**

- Sport: Strijkviertel/Rijnvliet (2 hockeyvelden en zoekgebied voor 1 rugbyveld) en een extra nieuw zwembad Maximapark
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs in Vleuten- De Meern

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Afronding duurzame woonbuurten Rijnvliet, Haarrijn, Leeuwesteyn, het Zand, Terwijde en Haarzicht.
2. Verdichten van bedrijventerrein Oudenrijn.
3. Bedrijvenpark Strijkviertel als een groen, circulair, duurzaam bedrijventerrein voor arbeidsintensieve bedrijven.
4. Verdichting bij knooppunten openbaar vervoer, functiemenging.
5. Benutten kansen herontwikkeling in de dorpskern De Meern en het toevoegen van meer werkprogramma.
6. Aansluiting westkant Vleuten- De Meern op het buitengebied optimaliseren. Inzetten voor barcode-functies als groen en maatschappelijk programma.
7. Doorontwikkelen landinrichtingsplan Haarzuilens.
8. Aanleg landschappelijk raamwerk (onder andere nieuw bos) Ockhuizen met daarin een zoekgebied voor zonnevelden. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.
9. Zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas.
10. Zoekgebied zon- en windenergie in Dorpeldijk. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.




## Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

### bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- Intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- treinstation
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum stedelijke hub

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

### energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

## 6.8 Totaaloverzicht

In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de diverse ruimtelijke opgaven en wat gerealiseerd zou moeten worden in de diverse gebieden of ter compensatie elders.

De aangegeven cijfers/programma's per gebied zijn indicatief. In de uitwerking van de RSU zal nader worden aangegeven welke kansen kunnen worden benut om met name de programma's rond de knooppunten nader te duiden. Het uitgangspunt is één stedelijke barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Hoe de barcode er per gebied/wijk uitziet, kan verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De barcodes van alle gebieden moeten samen optellen tot de stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. Daarbij kunnen de marges in de programma's worden benut binnen de kaders van de RSU. Nieuwe initiatieven zullen worden beoordeeld tegen de achtergrond van de in de RSU ingezette koers en de integrale barcode. Daarbij kan ook het programma aan vervangende nieuwbouw een rol spelen. Bovendien ontstaan kansen door de uitwerking van knooppunten in regionaal perspectief te plaatsen.

| **Indicatieve Opgave** | **Ambitie** | Centrum | Oost | Overvecht | Noordwest | A12 zone | Rijnenburg | Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern | Buiten de gebieden | **Totaal** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| nieuw buurt- en wijkgroen | | 54 | 37 | 23 | 17 | 34 | 0 | 0 | **35** | **200** |
| nieuwe groenblauwe routes | | 22 | 15 | 10 | 7 | 14 | 0 | 0 | **32** | **100** |
| stedelijk groen (parken en scheggen) | | 8 | 22 | 25 | 10 | 11 | 0 | 0 | nvt | **76** |
| groen om de stad | | 0 | 77 | 22 | 0 | 80 | 290 | 100 | nvt | **569** |
| **totaal** | **690** | **84** | **151** | **80** | **34** | **139** | 290 | **100** | **67** | 945 |

### Toelichting op de cijfers

**Groen**

Het totale aantal hectares groen is 945. Dit is hoger dan de ambitie maar inclusief 80ha in de A12 zone, 90ha in Rijnenburg (IJsselbos) en bijvoorbeeld Amelisweerd die buiten de gemeentegrens liggen.

| Opgave | Ambitie | Centrum | Oost | Overvecht | Noordwest | A12 zone | Rijnenburg | Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern | Buiten de gebieden | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| broedplaatsen | 8 | 1 | | 0,5 | 1 | | | 0,375 | | 2,875 ha |
| culturele (publieks)voorziening | 4 | 2 | | | 2 | | | | | 4 |
| voortgezet onderwijs | | | | | | | | | | 0 |
| voortgezet onderwijs incl. sporthal | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | | 6 |
| speciaal onderwijs | 1 | | | | | 1 | | | | 1 |
| asielzoekerscentrum | 2 | | | | | | | | | 0 |
| sporthal | 3 | | 1 | | 1 | 1 | | | | 3 |
| zwembaduitbreiding | 3 | | 1 | 1 | 1 | | | | | 3 |
| nieuw zwembad | 1 | | | | | | | 1 | | 1 |
| hockeyveld | 44 | 2 | 11 | 7 | 2 | 7 | 0 | 2 | 0 | 32 |
| rugbyveld | | | | | | | | 1 | | |
| voetbalveld | | | | | | | | | | |
| korfbalveld | | | | | | | | | | |

## Toelichting op de cijfers

**Voorzieningen**
Voor 32 sportvelden is binnen de gebieden een geschikte locatie gevonden. Daarnaast zijn er binnen de gebieden nog potentiële locaties voor in totaal vier sportvelden. Voor de restopgave van acht sportvelden moet aan de randen van de stad en Rijnenburg ruimte gevonden worden.

Daarnaast wordt nog gezocht naar één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad. Indicatief is hier een aantal van 2 opgenomen. Voor de broedplaatsen is 80.000 m² (8 hectare) nodig. Ongeveer 28.750 m² hiervan zit al in bestaande ambities. Voor de overige 51.250 m² moeten er nog plekken gevonden worden. Dit kan een optelsom zijn van meerdere kleine plekken in de wijk en een aantal grootschalige plekken die meer een stedelijke functie hebben.

| Opgave | Ambitie | Centrum | Oost | Overvecht | Noordwest | A12 zone | Rijnenburg | Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern | Buiten de gebieden | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Werken / Economie** (aantal banen) | | | | | | | | | | |
| kantoren (incl. kleinschalige kantoren in wijken en overig) | | 21.000 | 8.700 | | 11.500 | 8.100 | | | | **49.300** |
| wetenschap | | | 4.000 | | | | | | | **4.000** |
| bedrijventerrein | | | | 540 | 1.500 | | | 3.560 | | **5.600** |
| werken in de wijk | | | | 3.000 | | | | | 8.100 | **11.100** |
| toename van 70.000 banen, aansluitend op bevolkings-groei, waaronder: | **70.000** | 21.000 | 12.700 | 3.540 | 13.000 | 8.100 | | 3.560 | 8.100 | **70.000** |
| **Wonen** (aantal woningen) | | | | | | | | | | |
| groei met 60.000 woningen | **60.000** | 16.350 | 11.650 | 6.800 | 9.800 | 9.450 | | 4.600 | 3.400 | **62.050** |
| | | | | | | | | | | |
| 70GWh per jaar aanvullend op Rijnenburg | **1.400** | | 68 | | | | 276 | 40 | | **1.292** |

## Toelichting op de cijfers

**Werken/Economie**
Het totale aantal expliciete arbeidsplaatsen in de gebieden telt op tot 58.900. Inclusief het werken in de wijk telt dit op tot 70.000 arbeidsplaatsen.

**Wonen**
Het aantal te ontwikkelen woningen binnen de gebieden is 58.650. Aanvullend hierop wordt ook buiten de nieuwe stedelijke knooppunten gebouwd en zijn kleine projecten (<200 woningen) uit het MPR niet opgenomen. Inclusief deze projecten telt het totaal op tot boven de 60.000. Maar er zullen ook woningen gesloopt worden om ruimte te bieden voor nieuwe ontwikkelingen.

**Energie**
De totale opwekking van electrische energie binnen de huidige plannen is 384 Gigawattuur. Hierbij is de opwekking van koude en warmte buiten beschouwing gelaten. Reden hiervoor is dat de studies naar grootschallige koude- en warmtewinning (bijv. geothermie) nog te pril zijn om uitspraken over te doen.

**Overall conclusies**

Uit deze overzichtstabel blijkt dat de opgaven voor groen, wonen en werken binnen de eigen gemeentegrens gerealiseerd kunnen worden. Aandachtspunt daarbij is dat groen vooral aan de randen van de stad wordt toegevoegd. De gemeente zal samenwerking met de regio zoeken voor het bereikbaar maken van deze groene gebieden.

Voor de opgave voorzieningen is binnen de gebieden nog niet alle benodigde ruimte gevonden. De restopgave bedraagt het zoeken naar locaties voor opvang van maximaal 300 asielzoekers en in totaal acht sportvelden; dit is een stedelijk-regionale opgave.

Voor de energieopgave (elektrische energieopwekking) zijn binnen de gemeentegrens slechts een beperkt aantal locaties beschikbaar. Voor de restopgave (overige opwekking van elektriciteit en met name warmte) zal de gemeente in overleg gaan met de regio. Hiervoor lopen op dit moment diverse onderzoeken, onder andere naar de mogelijkheden voor geothermie.



# 7 Uitvoeringsstrategie

## 7.1 Inleiding

In de vorige hoofdstukken is de koers uiteengezet voor de verstedelijkingsambities van Utrecht tot 2040. Naast de verstedelijkingsopgave is ook beschreven welke ambities rond de verschillende thema's centraal staan (hoofdstuk 5). De opgave en de ambities zijn vervolgens 'vertaald' naar de verschillende gebieden in de stad en zijn keuzes geformuleerd voor de ruimtelijke toekomst voor grote delen van de stad (hoofdstuk 6). De volgende stap is de uitwerking in verschillende (ruimtelijke) plannen; samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht is de RSU 2040 daarvoor richtinggevend.

Dit hoofdstuk beschrijft een aantal voorwaarden die nodig zijn om tot een goede uitvoering van de verstedelijkingsopgave te komen. Aan de orde komen een logische fasering van werk, de samenwerking met andere partijen, de monitoring en de sturing.
De verstedelijkingsopgave is erg breed en niet alles kan tegelijk. Dat is ook niet wenselijk, want juist een geleidelijke ontwikkeling van de stad komt de kwaliteit ten goede. De gemeente gaat hier gecontroleerd en geconcentreerd mee aan de slag en wil bewaken dat de stad niet verandert in een continue bouwput. De uitvoeringsstrategie is hier het antwoord op.

De uitvoeringsstrategie geeft aan in welke tijdsvolgorde de ambities van de RSU 2040 gerealiseerd worden. Deze is opgedeeld in verschillende fases. Het werk in de ene fase kan randvoorwaardelijk zijn voor het werk in een volgende fase. Zo kan bijvoorbeeld de aanleg van een groene scheg of een deel van het wiel met spaken bepalend zijn voor de mogelijkheden van het realiseren van woningen, bedrijven en voorzieningen.
De gemeente doet dit niet alleen, maar samen met bewoners, ondernemers, organisaties en andere overheden die meedenken, meebeslissen

en zelf het initiatief nemen om de stad mooier en beter te maken. Zowel binnen de stad en de regio als ook daarbuiten.

In paragraaf 7.2 zijn de verschillende fasen weergegeven. Per fase wordt zichtbaar wat de gemeente wil realiseren en welke plannen/ ontwikkelingen starten met een verkenning, planfase, voorinvestering of voorfinanciering. Daarbij wordt duidelijk wat de cruciale momenten voor diverse plannen zijn om deze later in de tijd te kunnen realiseren, onder welke condities dat kan en welke afhankelijkheden daar bij spelen. Ruimtelijke planning is altijd een kwestie van lange termijn planning. Een meer gedetailleerde planning van de investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur is te vinden in het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht.
Ook is per fase aangegeven wat de ruimtevraag is op basis van de barcode en wat dat betekent voor de opgaven van de stad en van de gebieden in de stad. Tevens wordt duidelijk waarover de gemeente het gesprek zal starten met de regio.

In paragraaf 7.3 staan de taken beschreven in het kader van de omgevingswet. Hierin wordt duidelijk wat de verantwoordelijkheid van de gemeente is voor de belangen van de stad en welke wettelijke taken het met zich meebrengt. In paragraaf 7.4 komt de monitoring en sturing aan de orde. Het gaat hierbij om aantallen woningen en om het ruimtebeslag van de thema’s volgens de barcode. Op deze manier is sturing op integrale gebiedsontwikkeling mogelijk.

## 7.2 Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?

Een koers voor twintig jaar wordt niet in één keer tot uitvoering gebracht. Een stapsgewijze implementatie van de ambitieuze inzet van de RSU 2040 vraagt van de gemeente en de partners een duurzame, consistente en stevige inspanning en vraagt ook wat van de inwoners die met ingrepen worden geconfronteerd. De stad kan niet in één keer op de schop. Fasering is noodzakelijk en wenselijk.

De gemeente geeft een passend vervolg aan wat met de RSU 2016 in gang is gezet. Dit heeft inmiddels voor een groot deel vorm gekregen in het Meerjaren Programma Ruimte (MPR). In vervolg op de RSU 2016 heeft de gemeente nu een duidelijker zicht op de mobiliteitscondities die met de geprogrammeerde woningbouw verbonden zijn. Bovendien is er een scherper beeld van de benodigde maatschappelijke voorzieningen en alle items van de barcode (van werk, groen tot en met energie), die onder andere met de woningproductie in de pas moeten lopen om gezond stedelijk leven voor iedereen inhoud te geven. De startfase van de planperiode RSU 2040 staat daarmee vooral in het teken van het realiseren van de doorloop uit de RSU 2016 op een meer geïntegreerde, complete aanpak van gebiedsopgaven en de aanvullingen vanuit de barcode en daarmee verbonden thematische condities. Dit vraagt dus een extra inzet bovenop het MPR zoals geprognotiseerd. Daarmee zullen niet alle bezwaren van critici omtrent het plan MWKZ zijn weggenomen. Maar zonder de RSU 2040 zou MWKZ gerealiseerd zijn zonder de compensatie voor wat in de barcode nu ontbreekt. De gemeente heeft nu in beeld hoeveel gecompenseerd moet worden en dat dat op stedelijk niveau - inclusief uitloop naar de randen van de stad - ook kan. De gemeente monitort jaarlijks hoe ver dit vordert.

Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het MPR is duidelijk waar en met welke aantallen gebouwd gaat worden. Vervolgens wordt inzichtelijk gemaakt hoe de nieuwe knopen ontwikkeld worden en bestaande knopen opgewaardeerd en doorontwikkeld worden. De methodiek van de barcode benut de gemeente om scherper te krijgen of met de bouwontwikkelingen ook voldoende ander stedelijk programma wordt ontwikkeld.

De periode tot circa 2030 is ook bedoeld voor het voorbereiden van een hoog niveau van productie in de periode daarna. Met name de grootschalige investeringen in de infrastructuur moeten tijdig voorbereid worden om operationeel te zijn als de gerealiseerde woningen (en aanvullend programma) nieuwe, grote mobiliteitsstromen op gang brengen. Concreet: de realisatie van een belangrijk deel van het wiel met spaken is vereist om de beoogde gebiedsontwikkelingen te kunnen accommoderen.

**Afhankelijkheden en keuzevraagstuk**

Vanuit die afweging wordt het wiel met spaken gefaseerd in voorbereiding en uitvoering gebracht, met het oog op de daarmee verbonden gebiedsopgaven. Daarbij is in verschillende opzichten sprake van afhankelijkheden en nader te maken keuzen.
In de eerste plaats is de ontwikkeling natuurlijk afhankelijk van de beschikbaarheid van toereikende investeringsmiddelen.
In de tweede plaats is er sprake van een wederkerige afhankelijkheid tussen de ontwikkeling van het wiel en de gebiedsontwikkelingen.
De ambitie is hoog: integrale uitvoering als lightrail. De omvang van de gebiedsontwikkelingen bepalen mede of voor delen van het wiel voldoende vervoersaanbod ontstaat om uitvoering als lightrail te rechtvaardigen. Andersom is de kwaliteit van de uitvoering mede bepalend voor de ontwikkelingspotentie van de ontwikkelgebieden. Voor de Merwedelijn/Papendorplijn staat uitvoering als lightrail niet ter discussie; voor de Waterlinielijn (eveneens fase 2 en 3 in de Ontwikkelstrategie) lijkt het ook haalbaar. Zoals ook aangegeven in het Mobiliteitsplan 2040 is het voor de volgende fasen minder zeker. Om die reden is aangegeven dat na fase 3 te zijner tijd nog nadere keuzes moeten worden gemaakt over de volgorde van uitbouw van het wiel. Bij de verschillende fasen worden nader ingegaan op de consequenties en afhankelijkheden.

Hieronder is per fase grofweg aangegeven wat in kwantiteit de opgave is, welke ‘ingrepen’ daar bij horen en waar de gemeente op korte termijn mee moet beginnen om de totale ontwikkeling van de stad in gang te houden, zowel kwantitatief (volume van de barcode-onderdelen) als kwalitatief. In alle fases worden voor het groen zowel de grote (oppervlakte) ingrepen aangegeven, als de transformatie van het openbaar gebied op straat- en buurtniveau. Daarnaast loopt een continue ontwikkellijn over alle thema’s ten behoeve van een evenwichtige barcode; dat wil zeggen het op niveau brengen en in balans houden van maatschappelijke voorzieningen op wijk- en buurtniveau en het mengen van wonen en werken in de wijken.

Na vaststelling van de RSU wordt een aantal zaken nader uitgewerkt:

- Voor de verdere invulling van de knooppunten zullen gebiedsonderzoeken plaatsvinden in het vervolg van Utrecht Nabij (samenwerkingsverband U Ned). Het gaat om A12-zone, Lunetten/ Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de knooppunten Overvecht en Rijnenburg doet de gemeente dit zelf. Deze gebiedsonderzoeken zullen meer inzichten geven over wat de precieze invulling zal zijn van de knopen. De ambities vanuit de thema’s en gebieden zoals in deze RSU 2040 zijn geformuleerd, vormen de basis voor de gemeentelijke inbreng hierin
- Verder zullen als uitwerking van de RSU 2040 landschapsvisies per stadsrand/scheg worden gemaakt. Hierin zijn groen om de stad, (veld) sport, stadslandbouw en de grootschalige opwekking van energie integraal onderdeel van
- Er komt een eenduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes/ prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik (zie kader paragraaf 5.2.1).
- De uitgangspunten voor hoogbouw, zoals verwoord in paragraaf 5.2.8 worden uitgewerkt in een aparte hoogbouwvisie

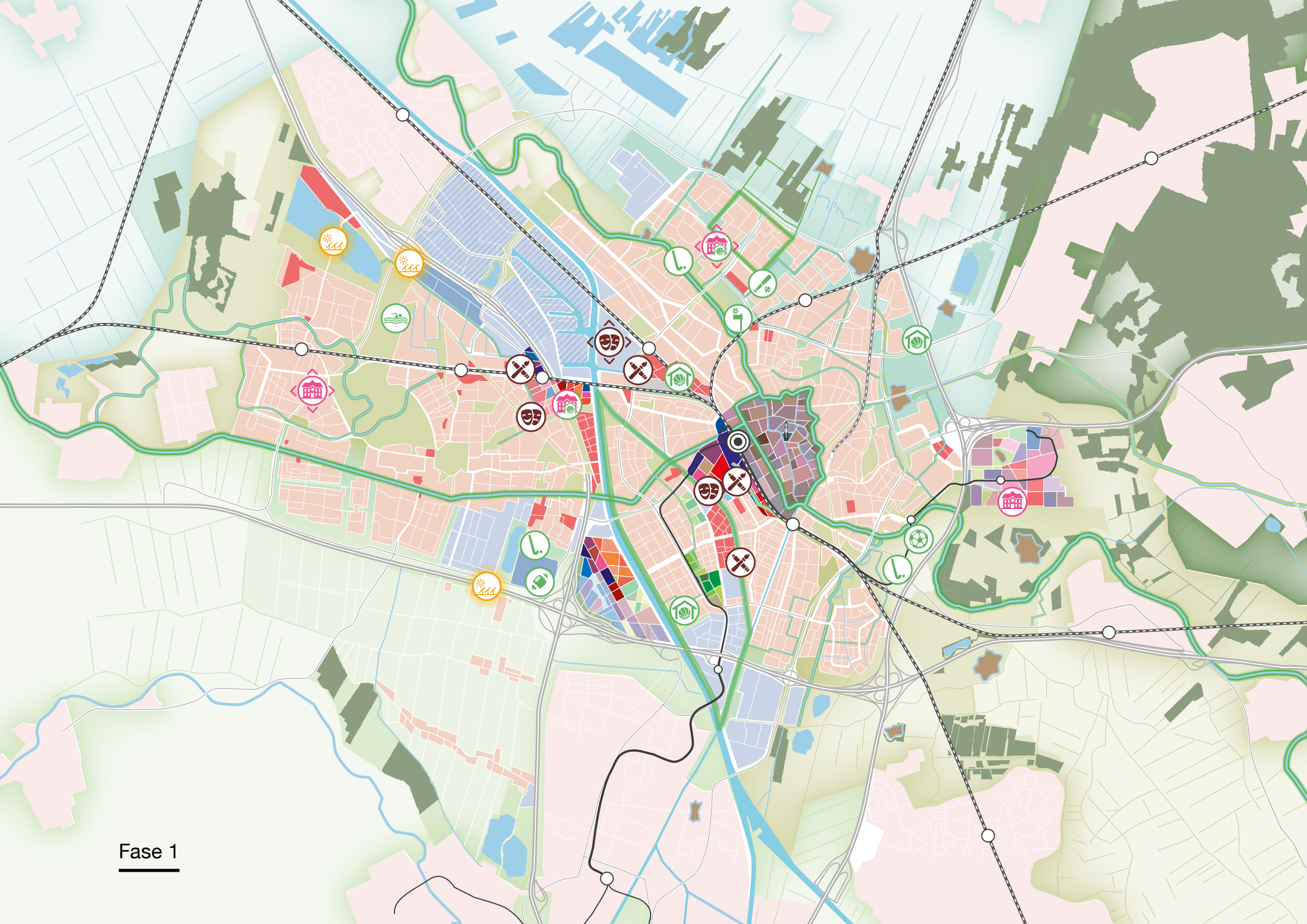
## Fase 1

Uiteraard gaat de gemeente de aankomende jaren door met het realiseren van de harde plancapaciteit, zoals Merwedekanaalzone deelgebied 4 en de eerste fase van deelgebied 5, de Cartesiusdriehoek, Wisselspoor, Groenewoud en de productie in Leidsche Rijn. Tegelijkertijd is in de periode tot circa 2030 de focus gericht op het voorbereiden van een hoog productieniveau voor in de periode daarna.

De inzet voor energie is gericht op de ontwikkelingen rondom Haarrijnse plas, zonnepanelen A12 geluidswal en zonneveld Meijewetering. De groenopgave bevindt zich vooral bij Rondje Stadseiland, in de wijken en buurten en bij de voorbereiding van de grote groeninbrengen als Park Transwijk en het doortrekken van de groene scheggen. Maar ook met een overlap naar voorzieningen voor toevoeging buitensportlocaties.

De grote werkopgave bevindt zich met name op de doorontwikkeling van Papendorp, stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Lage Weide. Ook zal het ‘werken in de wijk’ hier voor het eerst een serieuze invulling krijgen in aantallen.

Om volgende fasen mogelijk te maken, is forse inzet nodig voor de realisatie van het wiel met spaken. De eerste grote ingreep is de realisatie van de Merwedelijn en de Papendorplijn om ontwikkelingen rond Beurskwartier, de volgende fasen Merwedekanaalzone en Papendorp Noord te kunnen accommoderen. Dat is ook nodig om een start te kunnen maken met de ontwikkeling van Westraven en de Waterlinielijn, waarmee Utrecht CS ontlast wordt en de ontwikkeling van Lunetten Koningsweg mogelijk gemaakt wordt. In de eerste fase wordt vol ingezet op de planontwikkeling van dit deel van het wiel met spaken.


Fase 1

## Fase 2

Ook in deze fase zal een deel van het MPR doorontwikkeld worden. De grotere ontwikkelingen bevinden zich voornamelijk in:
- Papendorp Noord
- Merwede deelplan 5
- Beurskwartier
- USP, Rijnsweerd en Lunetten
- Cartesiusdriehoek en Wisselspoor
- Delen Overvecht Noord

Dit telt in deze fase op tot circa 15000 woningen, waarmee een bouwproductie van 3000 woningen per jaar gehaald wordt.

Plannen die in deze fase in de voorbereiding zullen (moeten) gaan zijn onder andere:
- Jaarbeurs
- Westraven

Het wiel met spaken zal de eerste aanleg krijgen in:
- de Merwedelijn
- de Papendorplijn

Deze zullen de eerste druk van de ontwikkelingen aan de zuidkant van Utrecht gaan opvangen. De druk op en rond het CS zal daar niet direct door afnemen. Daarom zal in deze fase ook de verkenning en voorbereiding voor de eerste ontwikkeling van het wiel zelf plaatsvinden. Deze zal als eerste richting oost (LKW-USP-Zeist) gaan: de Waterlinielijn.

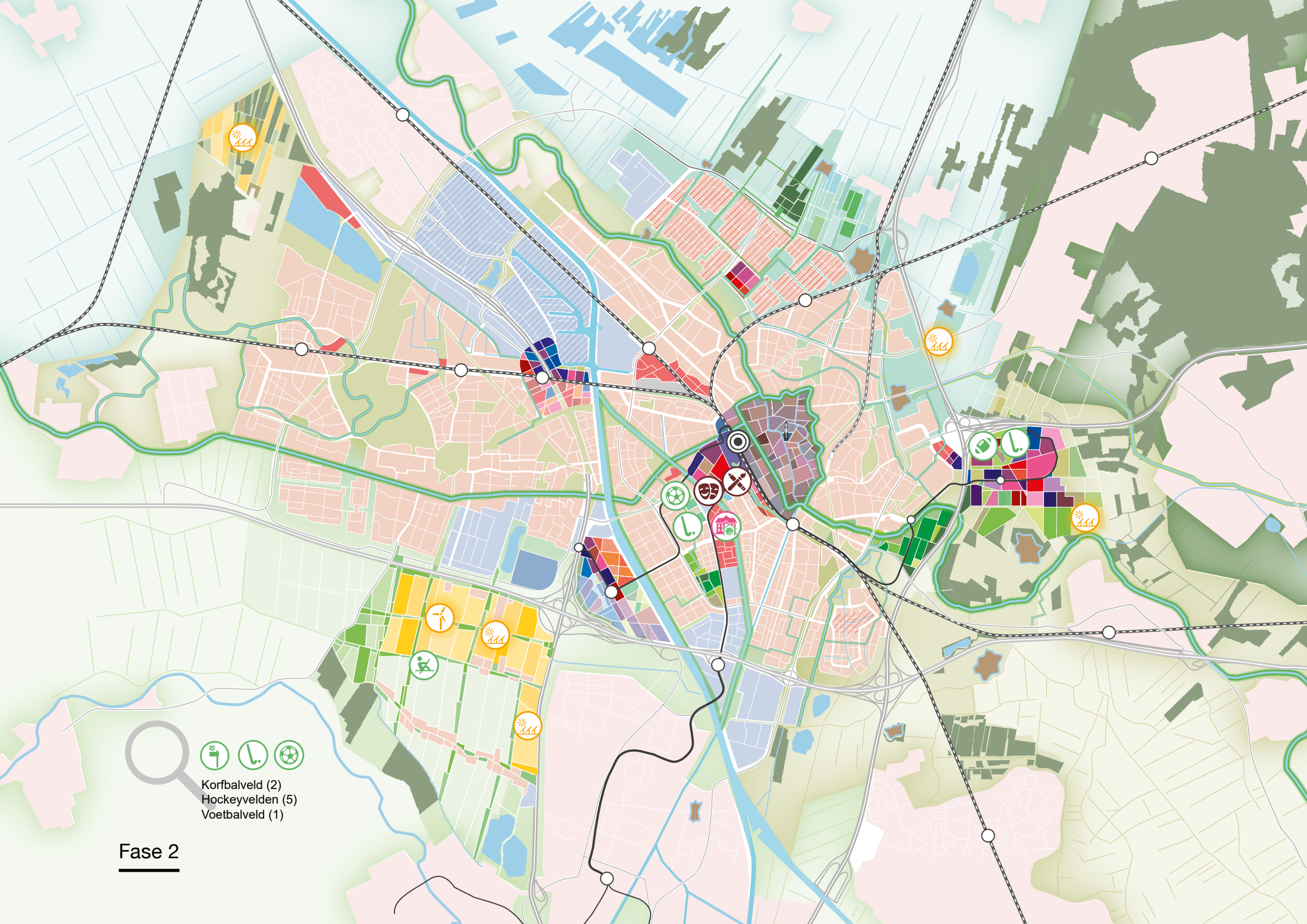
De groenopgave kenmerkt zich vooral door:
- de ontwikkeling van scheg Krommerijn
- de ontwikkeling van scheg Blauwkapel
- de voorbereidingen van Het Groene Lint van Overvecht en Park Transwijk

Toevoeging van maatschappelijke voorzieningen is vooral gericht op sport en onderwijs. Denk daarbij aan:
- VO-school Beurskwartier
- Sporthal Beurskwartier
- Sporthallen MWKZ 5
- Hockey- en voetbalveld Maarschalkerweerd
- Rugbyveld USP
- Sportcomplex Nieuw Welgelegen

Met het ontwikkelen van het energielandschap Rijnenburg wordt een flinke stap gezet in de energie ambities van de gemeente. Daarnaast is er in fase 2 ruimte voor de ontwikkeling van:
- Ockhuizen
- USP
- Voorveldsepolder

Werken kent ook in deze fase een grote ontwikkeling. Een aantal gebieden met een totaal aan circa 6000 banen wordt toegevoegd en een aantal terreinen / gebieden gaat ook de verkennings-, planvormings- en ontwikkelingsfase in. Naast werken in de wijk en de doorontwikkeling van bestaande terreinen zijn de grootste toevoegingen met name te vinden in:
- Papendorp
- Strijkviertel
- Leidsche Rijn Centrum
- USP
- Rijnsweerd
- Kromhout
- Galgenwaard (werkgelegenheid)

Gebieden als Beurskwartier en het vierde kwadrant Leidsche Rijn Centrum zitten in de versnelling voor realisatie in de volgende fase.


Korfbalveld (2)
Hockeyvelden (5)
Voetbalveld (1)
Fase 2

## Fase 3

De volgende fase kenmerkt zich met name door de ontwikkeling van het wiel aan de oostkant van de stad (aanleg van de Waterlinielijn vanuit Westraven, via Lunetten naar USP). Ook de voorbereiding van omgeving Lunetten Koningsweg wordt daarmee in gang gezet. Hierdoor ontstaat er een directe regionale verbinding door de aansluiting van IJsselstein en Nieuwegein met deze gebieden en doorgaand in de richting van Zeist. Op de kaart heeft het wiel een andere aanduiding dan de Merwedelijn en de Papendorplijn aangezien het precieze tracé van het Wiel nog niet vastligt. De aanpalende gebieden zullen daardoor een extra impuls krijgen in zowel de woningbouw als werkgelegenheid. Maar ook een versterking van het groene patroon in en rond de stad. Ook is in deze fase gekozen voor de ‘spaak’ richting Overvecht ingezet alsmede een ontwikkeling van de binnenstadsas die zal aansluiten op ‘het wiel’. Dit betekent voor de onderdelen van de barcode grofweg de volgende ontwikkeling

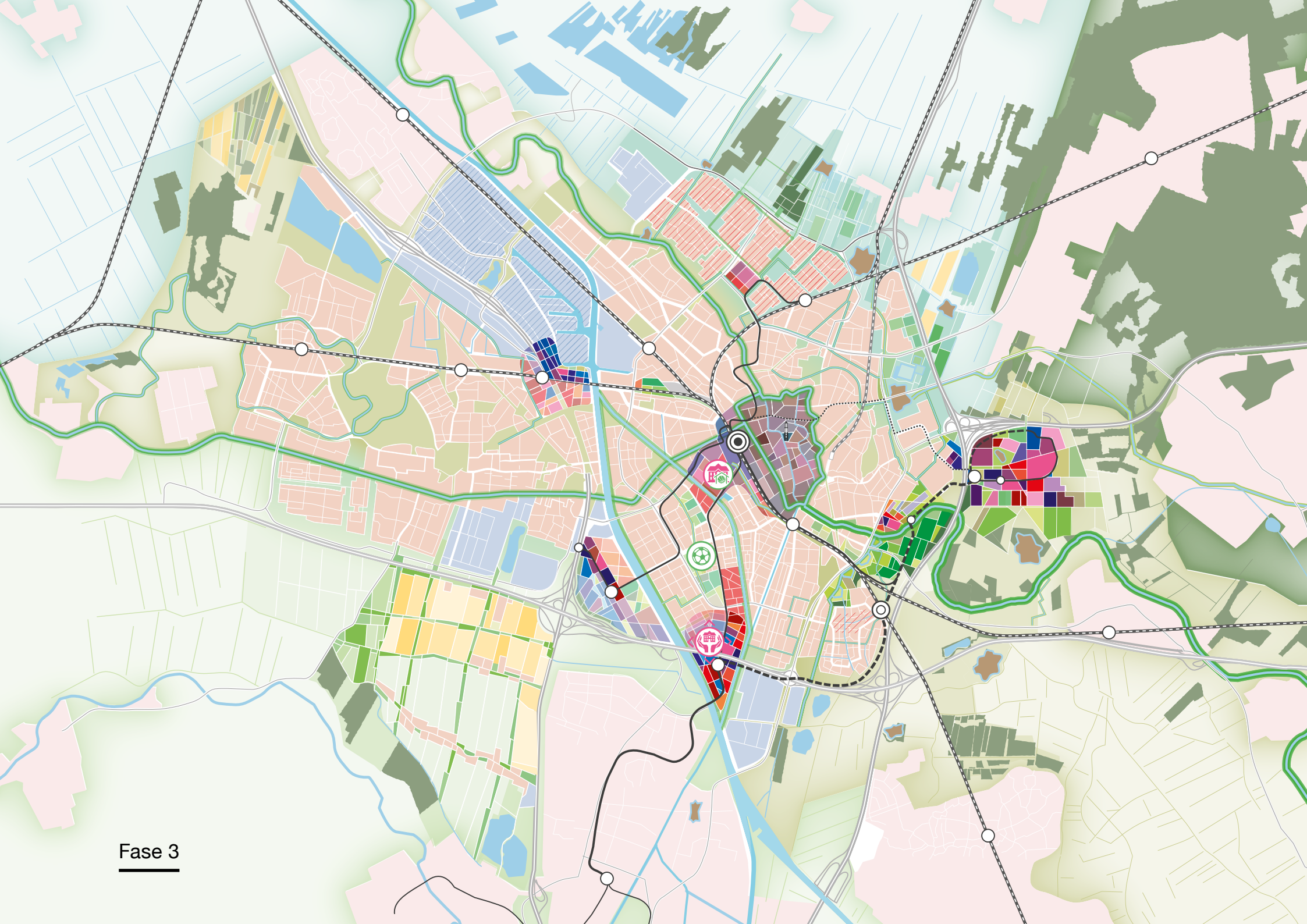
Een toevoeging van circa 10.000 – 12.000 woningen:
- Merwede 5-2 en 6
- Galgenwaard (wonen)
- Jaarbeurs (Overste den Oudenlaan)
- USP
- Lunetten
- Rijnsweerd
- Centrum
- Westraven

Voor werken geldt dat met name de ontwikkelingen van Papendorp, USP, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant en Galgenwaard worden doorgezet en dat voor Westraven door de ontwikkeling van de oostkant van het wiel een eerste ontwikkeling mogelijk is. Net als voor de woningbouw zal in deze fase de voorbereiding voor ontwikkeling van het gebied Lunetten Koningsweg plaatsvinden.

Voor maatschappelijke voorzieningen (grote oppervlaktes) betekent dit: toevoeging van veldsporten in onder andere Rijnsweerd en Voordorp en een sportcomplex in Overvecht (Noorderpark).

Voor groen zet de gemeente groots in met de ontwikkeling van de scheggen bij:
- Kromme Rijn
- Biltse Grift
- Park Oost

Dit zijn forse ingrepen die de stad en de regio nog beter verbinden.

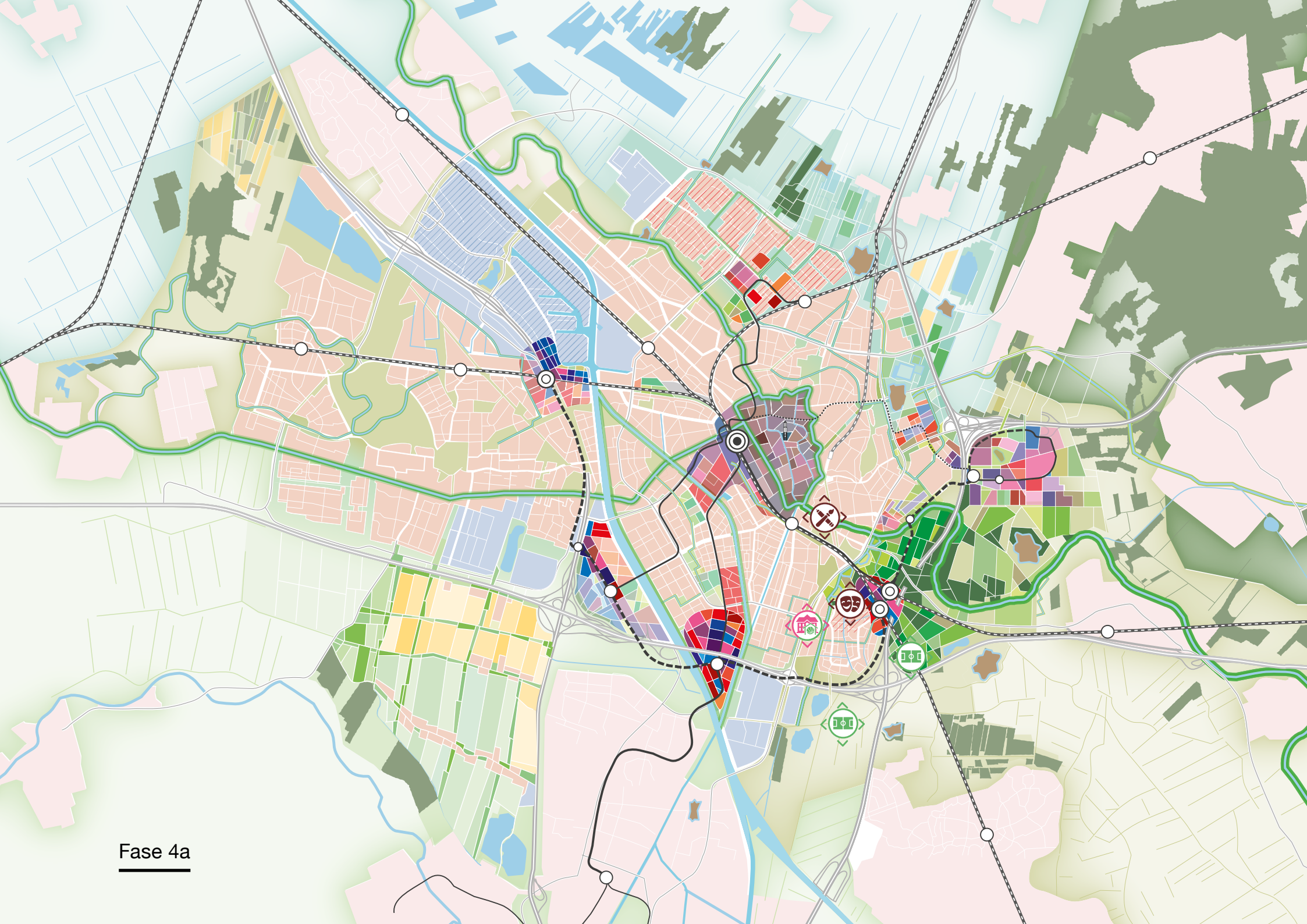

Fase 3

## Fase 4a

In deze fase wordt ‘het wiel’ doorontwikkeld aan de zuidwestkant via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum. Voor uitvoering van deze variant als lightrail kan te zijner tijd worden gekozen als de ontwikkelingen aan de zuid/westkant van de stad daartoe voldoende vervoerswaarde genereren. Te maken keuzen ten aanzien van Rijnenburg kunnen hierop van invloed zijn.
Dit betekent voor de woningbouw dat de gemeente de ingezette lijn van fase 3 voortzet en vooral rondom Westraven, Koningsweg, Rijnsweerd en USP de grote doorontwikkelingen realiseert terwijl een eerste aanzet kan worden gemaakt met de ontwikkeling van Overvecht centrum. Ook wordt rekening gehouden met de doorontwikkeling van de A12 (inclusief Galecopperzoom) en worden Paspendorp en Leidsche Rijn Centrum (inclusief vierde kwadrant) doorontwikkeld.
De werkgebieden gaan gelijk op met de ontwikkeling van de woongebieden.

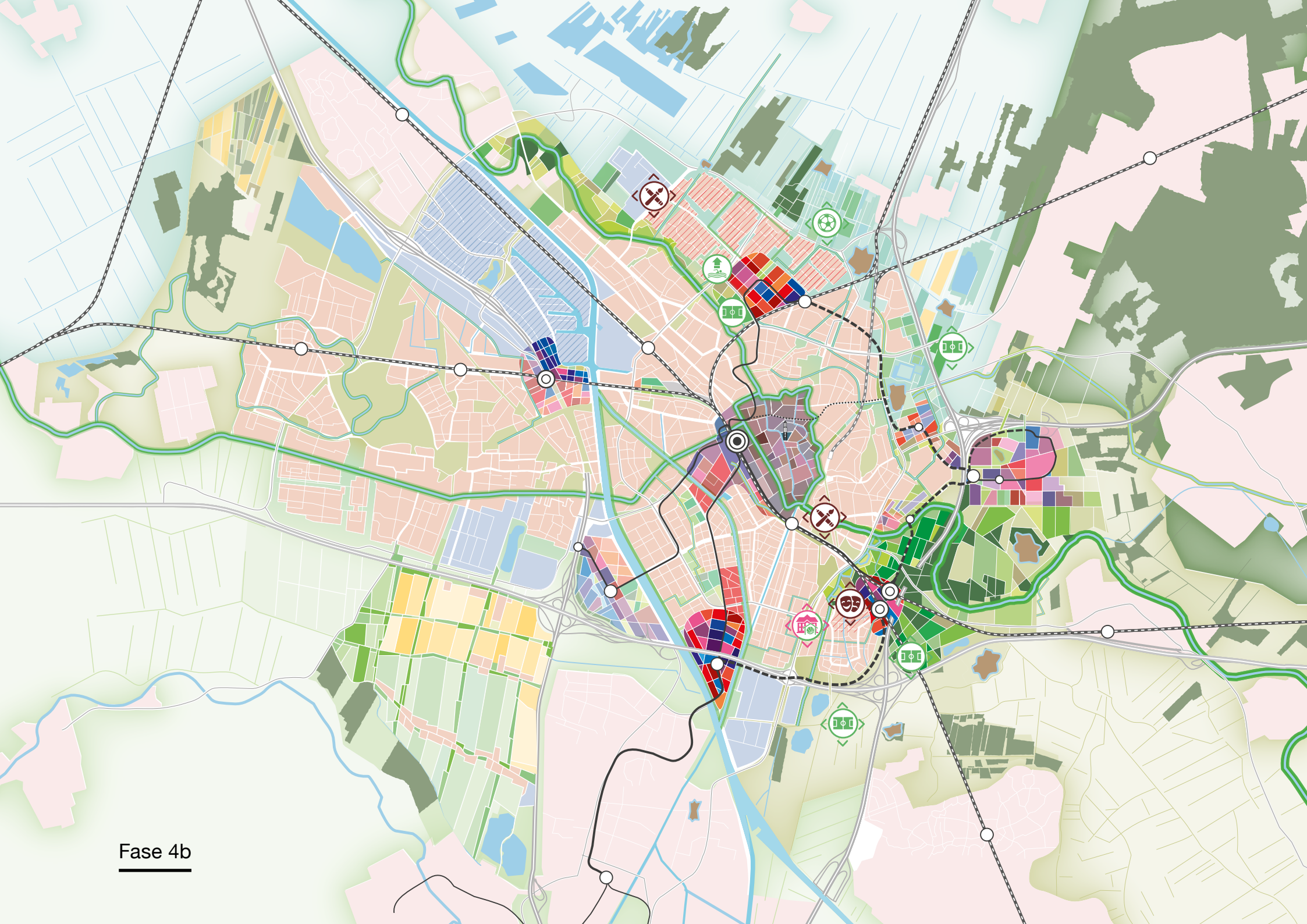
De inzet voor groen is wederom hoog, zowel kwalitatief als kwantitatief. Met de ontwikkelingen van de volgende gebieden zet de gemeente de trend door die eerder is ingezet met het verbinden van stad met ommeland:

- Landgoederen Amelisweerd
- Scheg Laagraven
- Scheg Krommerijn
- Golfterrein A12


Fase 4a

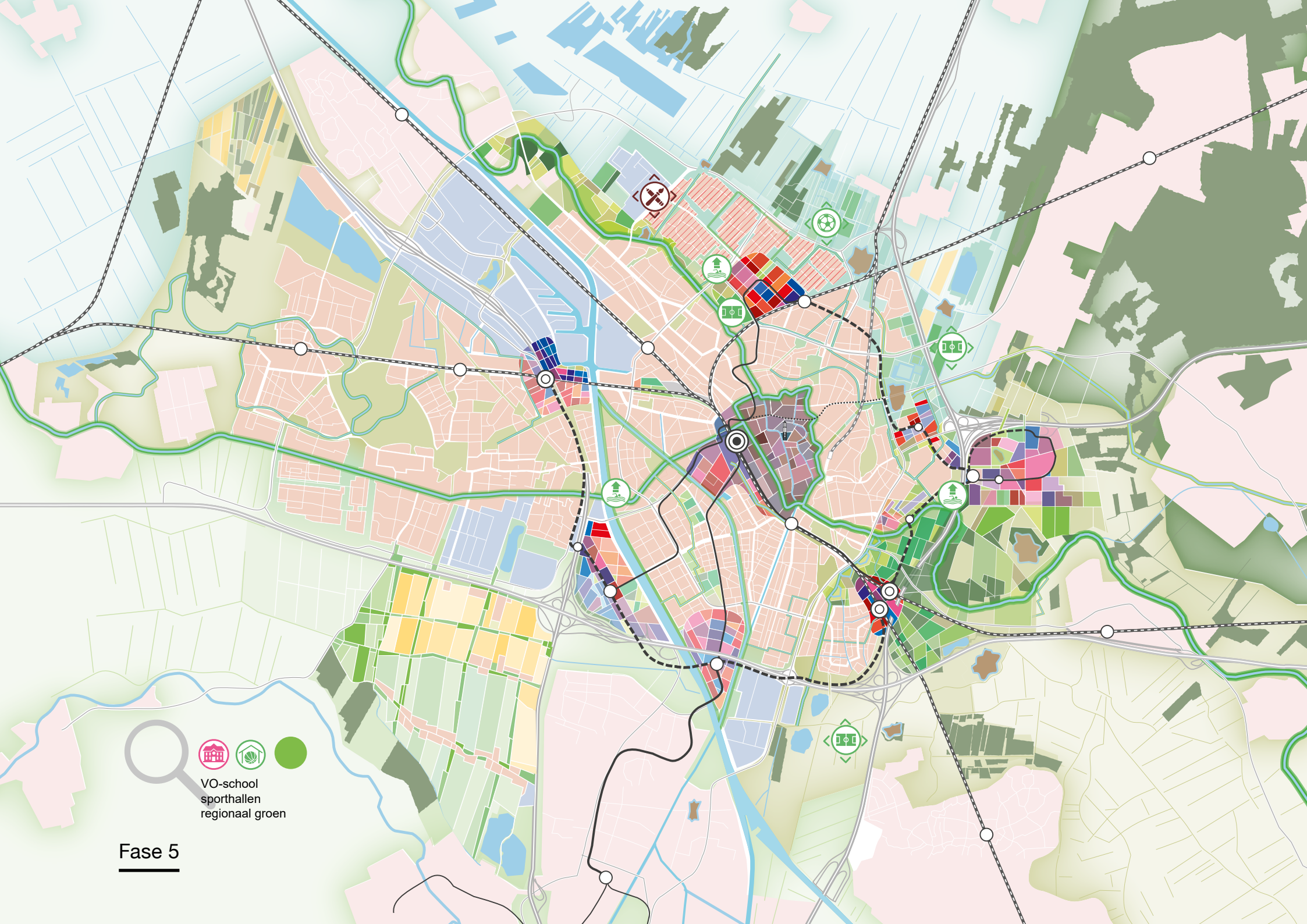
## Fase 4b

Het is denkbaar dat een keuze voor variant 4a zich nog niet aandient, terwijl de ontwikkelingen aan de oostkant van de stad wel voldoende vervoerswaarde genereren om een verbinding USP-Overvecht met lightrail te rechtvaardigen. In dat geval zal niet het verbinden van Westraven met Leidsche Rijn Centrum. maar het verbinden van USP met Overvecht een voor de hand liggende keuze zijn.
Bij een keuze voor variant 4b wordt ten opzichte van variant 4a sterker ingezet op gebiedsontwikkeling in Rijnsweerd en Overvecht en minder nadrukkelijk in Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Ontwikkeling van Galecopperzoom (in aansluiting op Westraven) zal nog niet aan de orde zijn.


Fase 4b

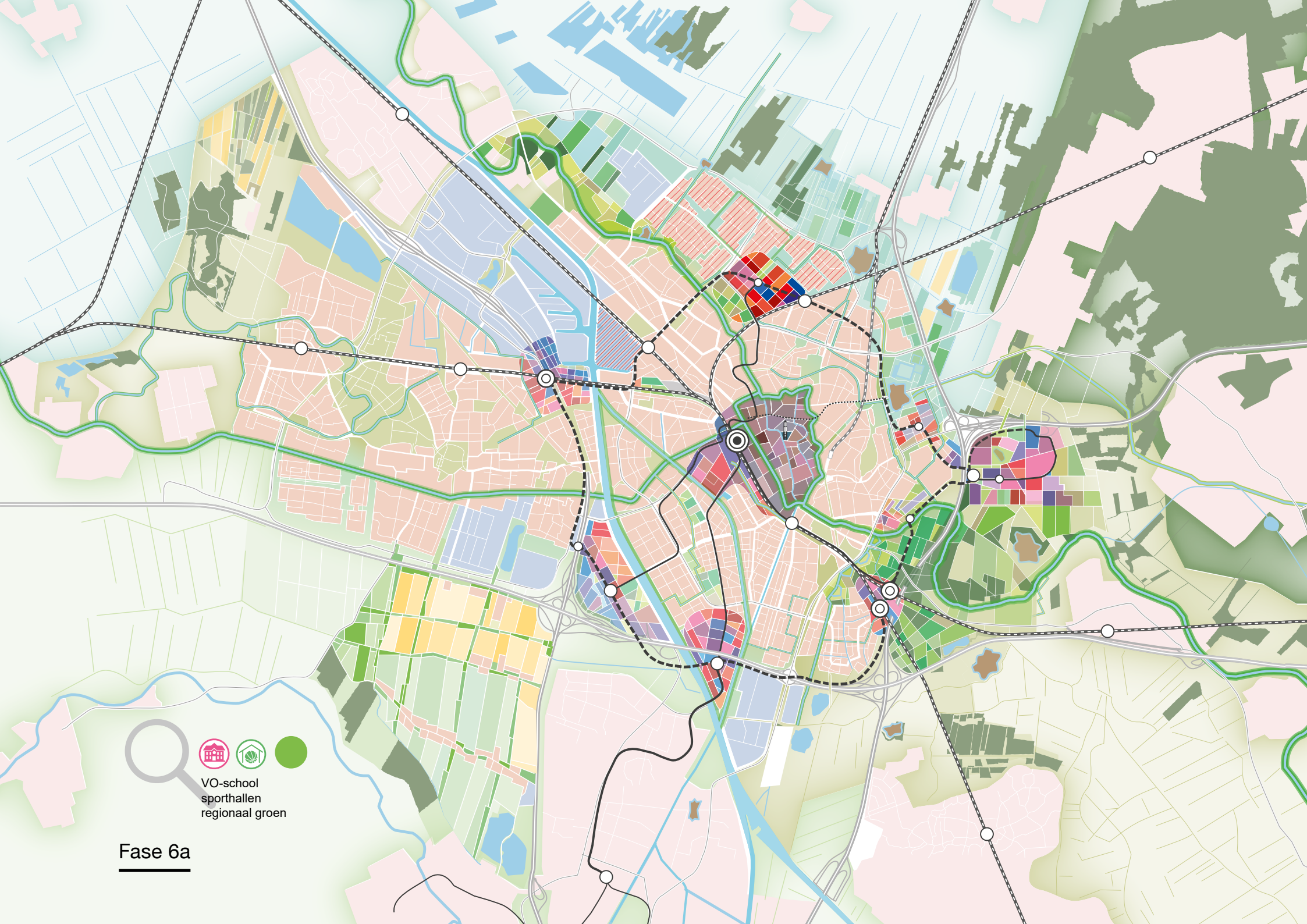
## Fase 5

Onafhankelijk van de keuze langs welk tracé het wiel verder wordt uitgebouwd, voorziet de gemeente dat na fase 4 een volgend beeld is ontstaan. De verwachting is dat fase 1, 2 en 3 niet eerder dan rond 2035 zijn afgerond, en dat dan een keuze voor het vervolg helder zou moeten zijn. Voor beide tracés geldt ook dat deze nu nog niet precies zijn vastgelegd.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 5

## Fase 6a

Als vervolg op fase 5 ligt het voor de hand om het wiel aan de noordzijde te sluiten tussen Leidsche Rijn Centrum en Overvecht. Ook hier is het de vraag met welke kwaliteit dat gerealiseerd kan worden (bus of lightrail) en ook is het de vraag welk tracé kan worden gevolgd. De ambitie is om het volledige wiel als lightrail uit te voeren, De grote ontwikkelingen in woningbouw zitten in deze fase met name in Overvecht (Centrum), mogelijk de RWZI en voor wat betreft werklocaties de doorontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant, A12 zone en Overvecht. Voor wat betreft groen is de grote ontwikkeling wel de scheg van Overvecht.

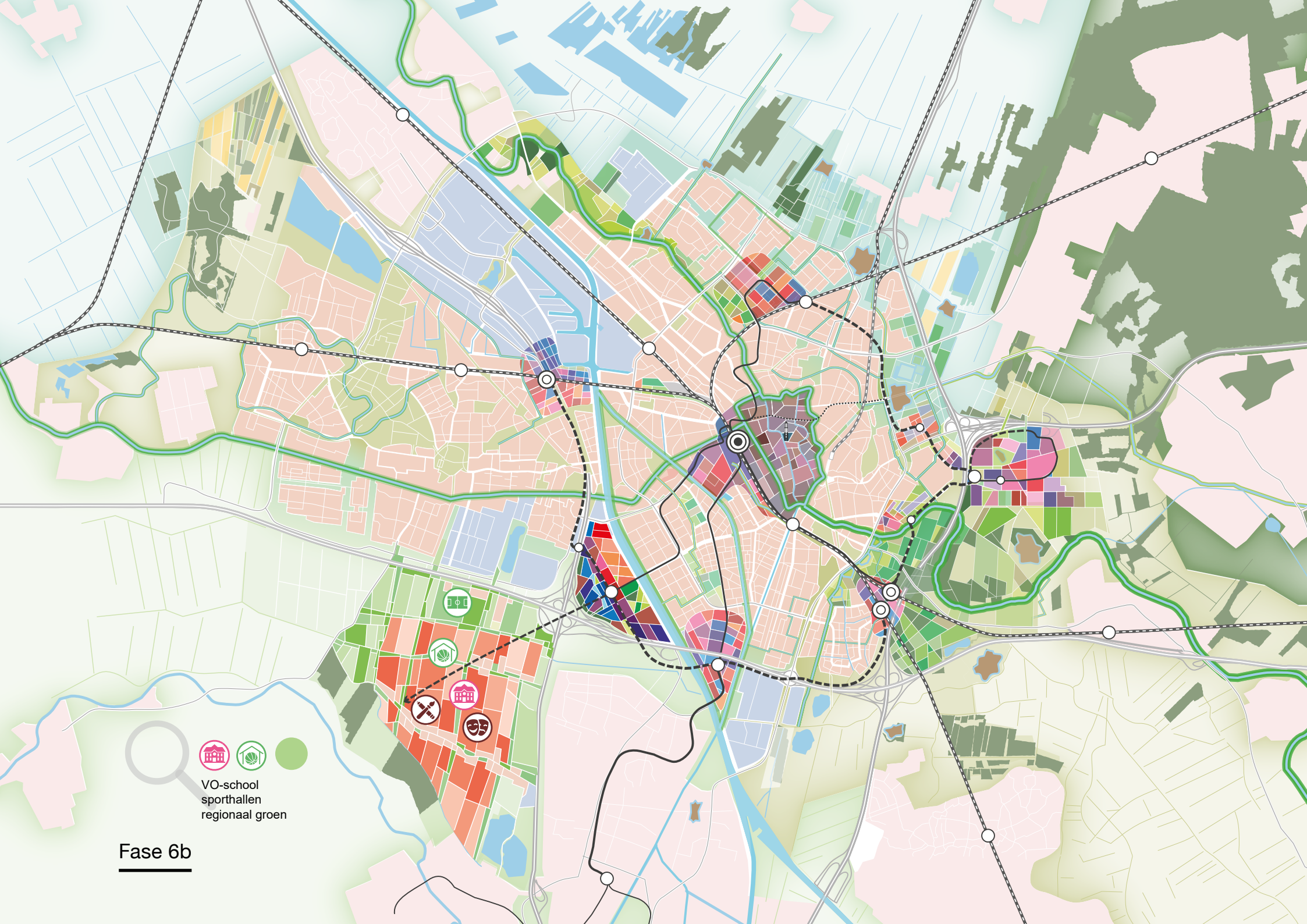



Fase 6a

## Fase 6b

Indien de komende jaren wordt gekozen voor stedelijke ontwikkeling in Rijnenburg dan zullen naar verwachting beschikbare middelen eerder worden aangewend ten behoeve van Rijnenburg dan ten behoeve van het sluiten van het wiel aan de noordzijde. Dat wil niet zeggen dat ontwikkelingen elders in de stad zullen stoppen, maar wel dat deze in een ander tempo zullen verlopen. Een keuze voor verstedelijking van Rijnenburg kan nog van invloed zijn op de volgorde van ontwikkeling van het wiel (fase 4a of 4b). De Quick Scan Rijnenburg leert dat in dat geval een (substantieel) aantal woningen (25.000+) en werkplekken zou kunnen worden toegevoegd aan het totaal van de ontwikkeling van de stad. Een voorwaarde is dat het gebied wordt aangesloten op het wiel met spaken.

Conform de Nota van Uitgangspunten en de verstedelijkingsstrategie die daarbij is vastgesteld, heeft het de voorkeur om het wiel te sluiten alvorens de ontwikkeling grootschalig buiten de stad gaat plaatsvinden. Dit mede vanwege de versterking van de bestaande stad.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 6b

## 7.3 Samen werken aan de stad

Wat betekent dit voor de rol van de overheid? Het credo is immers: Utrecht maken we samen. Waar wil de gemeente zelf op sturen en initiatief in nemen? Een aantal factoren geeft richting aan dit vraagstuk. Ten eerste heeft de gemeente in de ruimtelijke ontwikkeling een wettelijke taak als het gaat om de Omgevingsvisie Utrecht en het Omgevingsplan Utrecht. Vanuit die rol zit de gemeente aan tafel met initiatiefnemers en andere betrokken partijen, onder wie natuurlijk ook bewoners. Maar er is meer dan dat. Het algemeen belang voor de stad vraagt ook een sturende of initiërende rol van de overheid, zeker als het gaat om onderwerpen die niet vanzelf door de markt of initiatiefnemers worden opgepakt. Dus ook als de gemeente meer aan initiatiefnemers overlaat, heeft de gemeente nog steeds een rol. Een faciliterende overheid betekent dat de gemeente bewoners en partijen actief zal opzoeken en uitnodigen. Afhankelijk van de specifieke opgave of context kijkt de gemeente in samenspraak met belanghebbenden in de stad welke positie het best passend is op het spectrum van ‘zelf sturen en realiseren’ tot ‘ruimte bieden voor initiatieven van burgers of instellingen’.

### 7.3.1 Samenwerken en netwerken

Voor de RSU 2040 prolongeert en vernieuwt de gemeente de bestaande samenwerkingsverbanden. Het is belangrijk om van elkaar te leren en de samenwerking ten behoeve van de opgaven continu te verbeteren. Daarvoor heeft de gemeente in eerste instantie het eigen Utrechtse vastgoednetwerk, het Development Netwerk Utrecht (DNU), bestaande uit beleggers, ontwikkelaars, corporaties en de gemeente. Dit netwerk heeft geleid tot het Stadsakkoord Wonen en heeft input geleverd voor de vernieuwing van het Utrechts selectiebeleid voor gronduitgifte. Daarnaast is de gemeente actief in diverse kennisnetwerken en neemt de gemeente deel aan de internationale vastgoedbeurzen.

Samenwerken betekent niet alleen bouwen aan netwerken. Het gaat ook over het samenbrengen van partners en partijen met een gedeeld belang, zodat mensen en middelen sneller aan een gezamenlijk doel kunnen werken. De gemeente stelt zich hierin initiërend en responsief op. Soms krijgt dit de vorm van een (nieuw) sturingsinstrument. Zo verkent de gemeente op dit moment in afstemming met het ministerie van BZK of - in aanvulling op het reeds bestaande instrument Bedrijfsinvesteringszones (BIZ) - voor grotere, gemengde gebieden de Gebiedsinvesteringszone (GIZ) een doelmatig instrument kan zijn voor integrale gebiedsontwikkeling.

In aanvulling daarop participeert de gemeente in diverse (revolverende) fondsen die bijdragen aan een stabiel en betrouwbaar investeringsklimaat voor de regio Utrecht. Deze fondsen ondersteunen kansrijke initiatieven, die door de markt niet opgepakt worden. Het Energiefonds is hiervan een goed voorbeeld, evenals de totstandkoming van de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM). Met een nieuw ontwikkelingsfonds van op termijn € 50 miljoen wil de regio Utrecht het regionale economische ecosysteem verder versterken door te investeren in de innovatieve sectoren en maatschappelijke opgaven in de regio Utrecht. Daarnaast kan uitbreiding van bestaande en opzetten van nieuwe samenwerkingsvormen en fondsen bijdragen aan de haalbaarheid van de RSU 2040. Een voorbeeld daarvan is de samenwerking met het Stadmakersfonds, vanuit maatschappelijke impactfinanciering voor stadsmakers, en de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) die bijdraagt aan de versterking van de werklocaties en de economische structuur van de stad en regio Utrecht. De Wijkontwikkelmaatschappijen (WOM) in Noordwest en Lombok worden gecontinueerd, ten behoeve van versterken en versneller van de vitaliteit van de wijkeconomie in deze gebieden. Specifiek voor de ambities rondom werklocaties wordt aanvullend gedacht aan het inzetten van vastgoedmatchers, ‘accountmanagers’ die op de hoogte zijn van alle (gewenste) ontwikkelingen binnen het gebied en daar op (bij)sturen. Ook versterken Rijk, regio U16 en gemeente Utrecht de samenwerking op economische ontwikkeling. Er worden in U16-verband jaarlijks afspraken gemaakt via een ‘regionaal programma werken’ over bijvoorbeeld levendigheid, verdichting en branchering van werklocaties. Een regionaal uitgifteprotocol voor bedrijventerreinen zou de realisatie van dit werkprogramma kunnen faciliteren.

### 7.3.2 Toepassen van de Omgevingswet

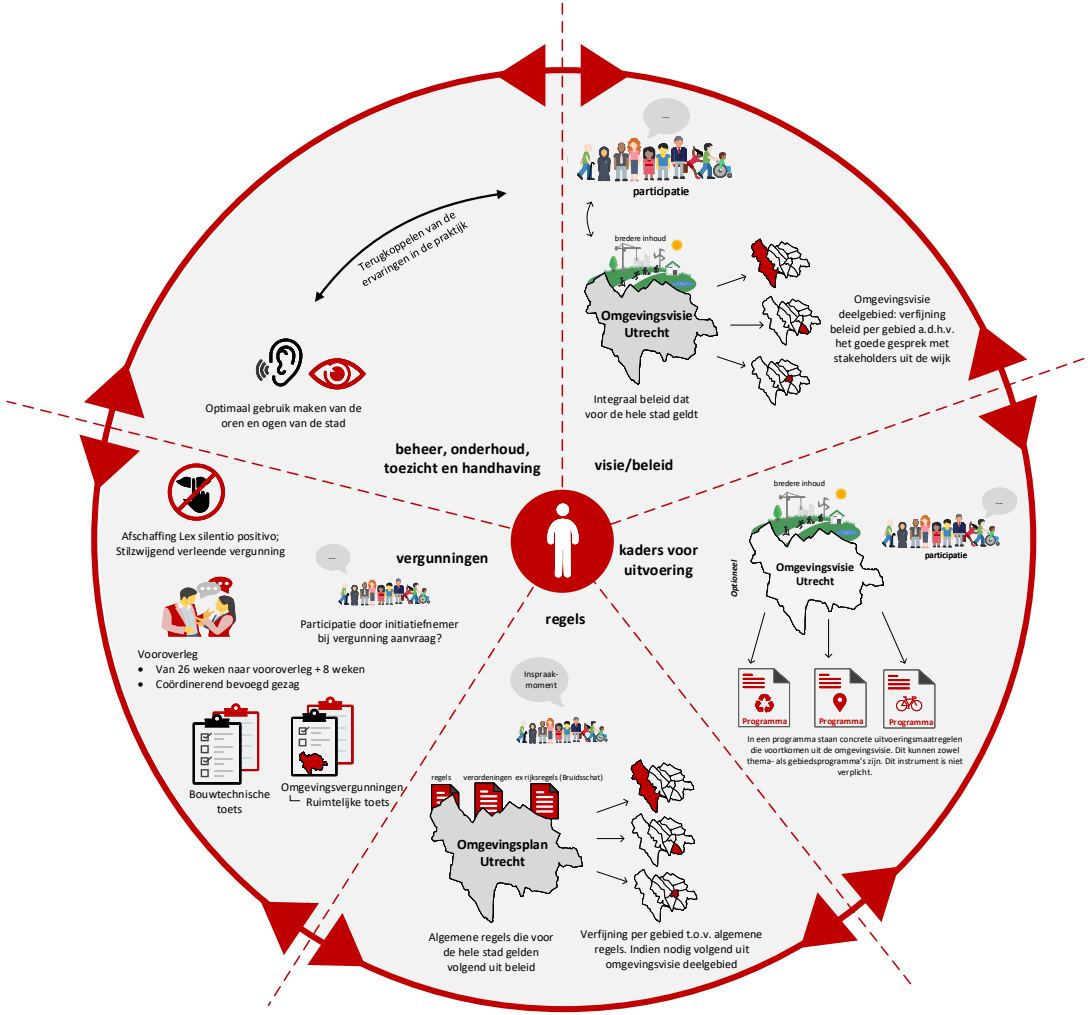
De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de ‘Koers’ van de Omgevingsvisie Utrecht. De gemeente werkt de vernieuwde koers uit in thematisch beleid en gebiedsbeleid. Ook het regionaal, provinciaal en nationaal beleid moeten hierin worden meegenomen. Thematisch beleid en gebiedsbeleid krijgen een goede juridische vertaling in het omgevingsplan en vormen de basis voor het verlenen van vergunningen en voor de handhaving daarop.  In het thematisch beleid wordt uitgewerkt hoe een thema in relatie tot de totale barcode zich verhoudt, in de gebiedsvisies wordt de barcode concreet gemaakt op basis van een integrale afweging.

In het thematisch en gebiedsbeleid wordt ook rekening gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Dit wordt mede geborgd door juridische regels in het Omgevingsplan.

De gemeente toetst ontwikkelingen aan de hand van (thematisch of gebieds-)beleid. Als de gemeente voorziet dat ontwikkelingen tot ernstige nadelige gevolgen leiden voor de gezondheid dan kunnen op grond daarvan vergunningen worden geweigerd.

Als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht heeft de RSU 2040 op grond van het overgangsrecht ook vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet al de status van een omgevingsvisie. Voor de doorwerking van de RSU 2040 is het van belang niet alleen te kijken tot welke thematisch en gebiedsbeleid de RSU 2040 leidt, maar de RSU 2040 waar nodig is te vertalen in regels in het omgevingsplan, te zorgen dat die regels begrijpelijk zijn en dat er op vergund, gehandhaafd en toezicht gehouden kan worden.

Zie ook de illustratie, waarin die samenhang tussen visie, regels en uitvoering en tussen de verschillende Omgevingswetinstrumenten die de gemeente daarbij gebruikt, zichtbaar is.




*De beleidscyclus van de Omgevingswet: hoe werkt het straks?*
Bron: Plan van aanpak Invoering Omgevingswet (gemeenteraad 5-12-2019), later geactualiseerd en opgenomen in de Transitiestrategie Omgevingsplan (gemeenteraad 25-3-2021).

### 7.3.3 Situationeel grondbeleid

De Utrechtse opgave is complex en ambitieus. De gemeente maakt bij de realisatie gebruik van meervoudige sturing, waarbij geen instrumenten worden uitgesloten. Onderdeel van deze meervoudige sturing is ook een actieve rol. Voor een actief grondbeleid is het hebben of kunnen verkrijgen van een grondpositie een essentiële randvoorwaarde. Door inzet van het verwervingsinstrumentarium kan de gemeente deze grondpositie bereiken.

Het Utrechts Grondbeleid beschrijft de verschillende instrumenten van het grondbeleid die hierbij kunnen ondersteunen. De daadwerkelijke inzet van instrumenten wordt per project door de gemeenteraad vastgesteld. In hoofdstuk 8 (de Investeringsstrategie) staat beschreven dat richting de Voorjaarsnota wordt verkend of en in welke mate het van belang en mogelijk is om flexibeler te kunnen inspelen op situaties die zich op enig moment voordoen. Dit biedt de gemeente meer kans om op zo'n ontwikkellocatie een actieve rol te vervullen.

Samen met DNU is het Stadsakkoord Wonen tot stand gekomen. Hierin zijn afspraken gemaakt hoe gezamenlijk wordt gewerkt aan de woningbouwopgave. Het doel was te zoeken naar nieuwe, wellicht meer onconventionele samenwerkingen met onze partners. Daarbij horen onder andere partnerselectie en één-op-één-samenwerking. Partnerselectie is een relatief nieuw instrument, ook in Utrecht. Vanuit de overtuiging dat door samenwerking met de markt meer doelstellingen bereikt kunnen worden, ziet de gemeente de meerwaarde van dit instrument. Hetzelfde geldt voor één-op-één-samenwerking. Bij een gemeentelijke gronduitgifte hoeft de gemeente niet altijd tot een tenderprocedure over te gaan. Voorwaarde voor uitgifte aan één specifieke partij is dat het voorstel aantoonbaar inhoudelijke meerwaarde heeft en marktconform is. De werking van deze nieuwe instrumenten maakt onderdeel uit van het nieuwe Utrechtse Selectiebeleid bij gronduitgifte, dat beoogt om op doelmatige en transparante wijze de beste voorstellen voor de ontwikkeling van de stad te selecteren.

Daarnaast heeft de gemeente een rol in het bestemmen ten behoeve van de gewenste ontwikkelrichting, bijvoorbeeld om (ruimte voor) een schaars goed te borgen of voor een goede overgangssituatie te zorgen. Er wordt bijvoorbeeld onderzocht hoe de beschikbaarheid van maatschappelijke bestemmingen in de stad beter geborgd kan worden met het oog op de behoefte daaraan op (middel)lange termijn. Ook is het van belang om de beoogde uitbreiding van de gemeentelijke groenstructuren te verankeren in concrete bestemmingen, zowel in ruimtegebruik als in de openbare toegankelijkheid. Diverse groen- en klimaatsubsidies voor burgers en bedrijven worden voortgezet. Rondom werklocaties zouden tijdelijk anders bestemmen (m.n. voor leegstaand vastgoed) of een regionaal uitgifteprotocol ten behoeve van een evenwichtige groei en verdeling in de regio instrumenten zijn om op de gewenste locatieprofielen te sturen. Ook prolongeert de gemeente de BSSB-subsidieregeling voor bedrijven in Stedelijke Vernieuwingsgebieden.

## 7.4 Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard

Gemeenten werken vanuit verschillende rollen, Van rechtmatige opdrachtgever en efficiënte dienstverlener tot flexibele samenwerkingspartner en ondersteuner van maatschappelijke initiatieven.
Om inzicht te hebben of ontwikkelingen op koers liggen, maakt de gemeente gebruik van verschillende monitoringsinstrumenten, zoals de MPR, het dasboard wonen en het dashboard werk voor iedereen. Via de planning & control cyclus geeft de gemeente periodiek aan wat het komende jaar bereikt moet worden en wat daarvoor gaat gebeuren. Op deze wijze actualiseert de gemeente ook meerjarig het perspectief op 2040. En legt de gemeente verantwoording af over wat is gedaan en hoever de ontwikkeling is. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de reguliere kaders en instrumenten van de planning- en controlcyclus.
De gemeente wil voorkomen dat bij de implementatie van de RSU 2040 de “harde” krachten (ruimtelijke functies die geld opleveren) het winnen van de “zachte” krachten (ruimtelijke functies die geld kosten). Concreet: dat investeringen in maatschappelijke voorzieningen en/of groenvoorzieningen achterblijven bij de realisatie van woningen of bedrijfsmatige functies. De barcode is geïntroduceerd om in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad recht te doen aan de integrale condities die verbonden zijn met gezond stedelijk leven voor iedereen. Als verdichting en vergroening niet in balans blijven, staat de gezonde verstedelijking op het spel. Als maatschappelijke voorzieningen achterblijven geldt hetzelfde. Daarom is een periodieke, harde toets van de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de barcode noodzakelijk. Als basis voor een uitwerking van een werkbaar mechanisme, dat de balans tussen zacht en hard kan verankeren, is het volgende ontwikkeld.

De gemeente toetst per relevante grootschalige ontwikkeling en jaarlijks op stedelijk niveau of de ontwikkelingen voldoen aan de integrale barcode met behulp van deze matrix:

| Dimensie / weging | Voldoet aan alle voorwaarden | Voldoet gedeeltelijk aan alle voorwaarden | Voldoet niet aan de voorwaarden |
|---|---|---|---|
| Groen groeit mee | | | |
| Mobiliteit gewaarborgd | | | |
| Voorzieningen in de pas | | | |
| Per saldo | Doorgaan | Condities concretiseren | Stoppen |

Indien op één of twee van de dimensies niet volledig aan de voorwaarden van de barcode voldoen, kan het plan alleen worden voortgezet als er op stedelijk niveau overeenstemming is waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Voor lopende plannen – zoals bijvoorbeeld MWKZ - geldt dat deze voortgezet worden; benodigde compensatie voor energie en groen zal elders/later worden gerealiseerd. Overigens geldt bovendien dat op zwaarwegende gronden het gemeentebestuur altijd een andere afweging kan maken.

De uitwerking van deze matrix wordt verwerkt in de vernieuwing van het afwegingskader Investeringsimpuls, na vaststelling van de RSU 2040 door de raad. Bij deze uitwerking moet worden geconcretiseerd hoe de periodieke monitoring in het publieke besluitvormingsproces wordt vastgelegd (verbinding met VJN/MPR) en hoe bij private overeenkomsten met ontwikkelaars deze publieke conditie (planvorming toetsen aan stedelijke realisatie van de barcode) geborgd wordt.



# 8 Investeringsstrategie 2040

## 8.1 Inleiding: wat behelst investeringsstrategie, en waarom is deze van belang?

In deze RSU 2040 worden omvangrijke ambities geschetst voor het toekomstbeeld van de stad. Het is belangrijk dat deze ambities haalbaar en betaalbaar worden, zodat ze daadwerkelijk te realiseren zijn. Dat beoogt de gemeente met de investeringsstrategie 2040.

Een investeringsstrategie is geen begroting, maar een investeringsopgave die steeds verder wordt ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Over deze opgave is de gemeente met diverse partijen in gesprek (geweest) en die gesprekken worden ook na de oplevering van de RSU 2040 voortgezet. De gemeente kan de stad immers alleen samen met partners maken.

De investeringsstrategie 2040 vormt het kader dat ook richting geeft aan het jaarlijkse gemeentelijke begrotingsproces. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven.

In dit hoofdstuk staan enkele investeringsprincipes beschreven. Ook wordt de raming geschetst voor het indicatieve investeringsvolume en is een indicatie opgenomen van mogelijke dekkingsbronnen. Daarnaast worden voorstellen gedaan voor het (financiële) instrumentarium dat de gemeente wil inzetten om tot een haalbare en betaalbare investeringsopgave te komen.

## 8.2 Investeringsprincipes: uitgangspunten voor een haalbare en betaalbare RSU 2040

**Gebalanceerde groei leidt tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement**

Het belang van een evenwichtige groei van de stad wordt gevisualiseerd met de barcodemethode. Die laat zien dat de ruimte in de stad steeds intensiever gebruikt moet worden om de verwachte groei te kunnen faciliteren. Elk onderdeel van de barcode heeft een prijskaartje. Deze onderdelen moeten ruimtelijk, maatschappelijk en economisch zo slim mogelijk gecombineerd worden. De bekostigingsopgave per hectare zal toenemen, omdat er effectiever en efficiënter gecombineerd kan worden. Gebieden en opgaven die worden gekenmerkt door geïntensiveerd en meervoudig ruimtegebruik zijn complexer en dus duurder. Tegelijkertijd levert meer investeren in meer functies op een kleiner ruimtegebruik meer maatschappelijk en financieel potentieel op. Kortom, een gebalanceerde groei conform de barcode leidt weliswaar tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement.

**Een integrale investeringsagenda vraagt om vroegtijdige integrale afwegingen**

De ambities voor de stad worden realistisch en uitvoerbaar als de bekostigingsopgaven tijdig en in samenhang geadresseerd worden. Dit betekent slim faseren en integraal afwegen van de beschikbare schaarse middelen. Dat doet een appèl op een werkwijze waarbij naast de ‘harde’ ontwikkelkant van wonen, werken en vervoer meteen ook rekening wordt gehouden met de bijbehorende randvoorwaardelijke groei van maatschappelijke voorzieningen, groen en energie. Daarnaast is het belangrijk om meer zicht te krijgen op de ondergrond. Deze is schaars, complex en dus kostenopdrijvend. Het is een element dat nu vaak letterlijk en figuurlijk ‘onder de radar’ blijft.

**Voor transformatie van de stad staan alle partijen aan de lat; Utrecht is het waard**

Gezonde verstedelijking, met name via binnenstedelijk verdichten, leidt tot maatschappelijk rendement. Veel partijen hebben daar ideeën over en veel partijen hebben er baat bij. Dit betekent dat de gemeente de integrale investeringsopgave samen met maatschappelijke partners, marktpartijen en andere overheden moet oppakken. Dat geldt voor het invullen van de ambities voor de stad, zodat andere partijen goede en vernieuwende ideeën kunnen aandragen voor een gezonde ontwikkeling van de stad, en dat geldt voor het bekostigen van de ambities, waar andere partijen immers ook baat bij kunnen hebben. Om in aanmerking te komen voor rijksmiddelen komt, naast cofinanciering door lagere overheden, alternatieve bekostiging via baathebbers steeds meer in beeld. Zo wordt de gezamenlijke verstedelijkingsopgave steeds vaker verknoopt met gezamenlijke investeringen.

**Rijksbijdragen blijven cruciaal, juist voor integrale proposities**

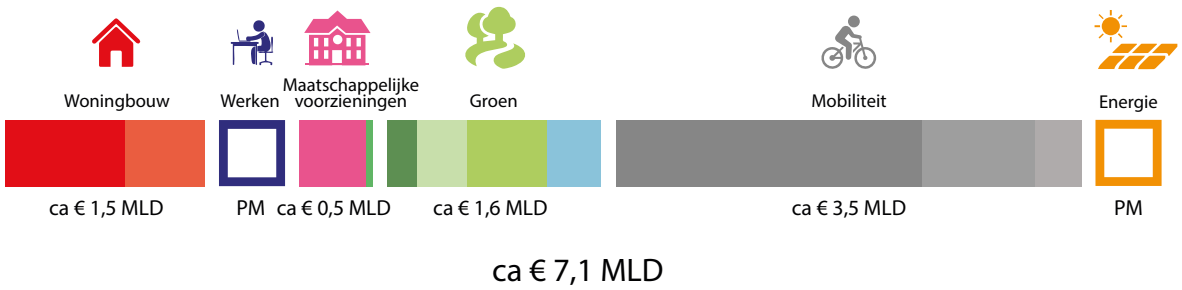
Bij grote groeiprojecten in het verleden (zoals Leidsche Rijn en het Stationsgebied) en in het heden (de Merwedekanaal¬zone), maken rijksbijdragen een substantieel onderdeel uit van de dekkingsbronnen. Voor het realiseren van de ambities van de RSU 2040 is opnieuw een stevige investeringsbijdrage van het Rijk onontbeerlijk. Het Rijk erkent het belang van integrale verstedelijking en de bijdragen die de Utrechtse ambities leveren voor enkele grote regionale en zelfs nationale opgaven. De bestaande fondsstructuren zijn echter nog vrij sectoraal opgezet en appelleren vooral aan de woon-, werk- en/of mobiliteitsopgave. Daardoor bestaat het risico dat er na de gevraagde cofinanciering door de gemeente te weinig middelen resteren voor aanvullende, randvoorwaardelijke ambities en dat de stad groeit volgens een te beperkte barcode. Er is behoefte aan verstedelijkingsfondsen die de stad bij de toekenning van de propositie financiële ruimte laat voor een inclusieve benadering van alle thema’s en dus een gebalanceerde groei van de stad. Dat sluit aan bij de voorstellen van de

Studiegroep Interbestuurlijke en Financiële Verhoudingen. Deze betreffen bijvoorbeeld de inrichting van een opgavegerichte meerjarige enveloppe of een gezamenlijk investeringsvehikel met als insteek dat waar de regionale/lokale middelen ontoereikend zijn 'het Rijk bij (zou) moeten springen'.[46]

## 8.3 Investeringsopgave: kostenindicatie van de in de RSU 2040 geschetste ambities

Bij RSU 2016 hoorde een investeringsopgave, die voor de gemeentelijke bijdrage deels is uitgewerkt in korte termijn programmering (VJN 2017 t/m VJN 2021) en meerjarige programmering (MPR 2020). RSU 2040 brengt actualisering, verbreding en verlenging van de investeringsopgave van RSU 2016.

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. In onderstaande tabel staan indicatieve deelopgaven voor investeringen per barcodethema.



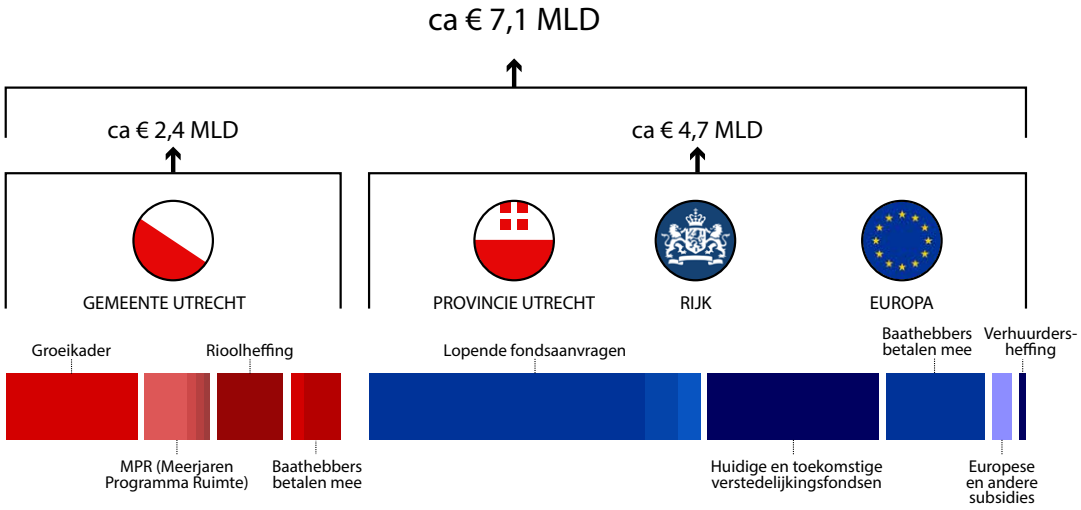

*De totale investeringsopgave tot 2040*

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. De investeringsopgave die voortvloeit uit transformatie van de grotere werklocaties en de energietransitie is nog niet in te schatten. Het merendeel zou moeten worden opgepakt door de markt. Daar waar op basis van de marktinitiatieven de verwachting is dat de thematische ambities onvoldoende worden gerealiseerd, is een actievere rol van de gemeente gewenst. Dit kan de vorm krijgen van specifieke (voor) investeringen en/of samenwerkingsverbanden.

Bovenstaande investeringsopgave vraagt om het mobiliseren van alle mogelijke investeringsmiddelen. Rijkssubsidies zullen de basis blijven voor dit soort grote bekostigingsopgaven. Daarnaast wordt er gewerkt aan optimalisatie van het bestaande gemeentelijk instrumentarium en gezocht naar een significante aanvulling vanuit alternatieve bekostiging door marktpartijen en andere baathebbers. Kosten en baten worden dichter bij elkaar gebracht volgens het principe ‘de baathebber betaalt mee’. Rijk, G4 en marktpartijen hebben uitgesproken zich hiervoor gezamenlijk in te zetten. Daarvoor blijkt soms nieuw instrumentarium nodig, vaak gekenmerkt door beprijzen of belasten. De gemeente wil enkele kansrijke nieuwe instrumenten samen met het Rijk en de markt verder verkennen en kijkt daarbij ook naar voorbeelden uit het buitenland die in het eindrapport van Studiegroep Alternatieve Bekostiging zijn opgenomen.[47] De gemeente wil ook optimaal gebruik (blijven) maken van de mogelijkheden van het bestaande instrumentarium.

Het verleden heeft daarnaast overduidelijk aangetoond dat stadsvernieuwing- en uitbreiding zonder rijksbijdrage onmogelijk is. Een rijksbijdrage die zowel financieel als maatschappelijk goed rendeert. Utrecht lost een nationaal vraagstuk op en draagt daarin stevig bij aan het realiseren van een brede welvaartsgroei. De kenmerken van de stad en regio Utrecht in combinatie met de ambities van de RSU 2040 versterken die groeivoordelen nog eens. Van het Rijk wordt daarom een substantiële bijdrage verwacht in termen van (additionele) subsidies en de toepassing van (nieuwe) instrumenten voor beprijzen en belasten. Kortom, baathebbers betalen (meer) mee, maar rijksbijdragen blijven van cruciaal belang om alle genoemde ambities te kunnen bekostigen.

In onderstaande figuur staan de dekkingsbronnen bij de investeringsopgave van RSU 2040 weergegeven. In de volgende paragraaf staat beschreven welke (financiële) sturingsinstrumenten de gemeente kan inzetten en ontwikkelen om deze dekkingsbronnen daadwerkelijk beschikbaar te kunnen maken. Daarna is aangegeven welke middelen de gemeente verwacht van het Rijk en andere overheden.




*Dekkingsbronnen bij de investeringsopgave tot 2040*

## 8.4 Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium

### 8.4.1 Groeikader: ca € 1 miljard – belangrijkste bestaande bron voor investeringsimpuls zoekt versterking

Het groeikader beslaat het meest substantiële deel van de gemeentelijke bijdrage. Dit kader wordt gevoed uit de groeiinkomsten vanuit het gemeentefonds en OZB en bestaat uit een dienstverleningscomponent (het zogeheten referentiekader) en een investeringsagenda groei. Deze investeringsagenda is sinds RSU 2016 een voedingsbron voor de investeringsimpuls. De bedoeling was een structurele en bestendige investeringsruimte beschikbaar te maken voor (randvoorwaardelijke) ruimtelijke investeringen ten behoeve van de groei van de stad. Het is merkbaar dat deze investeringsruimte toch tekortschiet om de inclusieve groei van de stad te accommoderen. Voor de korte en de lange termijn zijn de afwegingen anders. Bovendien is er een spanningsveld tussen enerzijds het aanwenden van deze middelen ten behoeve van cofinanciering van omvangrijke OV- en gebiedsinvesteringen, en anderzijds het bekostigen van een deel van de groene schaalsprong en het borgen van het gewenste niveau van maatschappelijke voorzieningen. Het groeikader is op dit moment de enige dekkingsbron waar de (meerkosten voor) de uitbreiding van maatschappelijke voorzieningen uit gedekt zouden kunnen worden. Van het genoemde bedrag (1 miljard euro) is op dit moment een half miljard beoogd voor maatschappelijke voorzieningen.
Deze gezamenlijke opgave, en dus ook de investeringsimpuls, zal voor RSU 2040 meer in samenhang moeten worden bezien en afgewogen. Het doel is niet alleen om meer middelen bijeen te kunnen brengen, maar ook om de middelen langjarig evenwichtig te verdelen ten behoeve van het realiseren van de barcode, om zo te garanderen dat groene en maatschappelijke voorzieningen gelijk opgaan met de woningproductie. Deze doelen worden bij de Voorjaarsnota 2021 vertaald naar een passend afwegingskader..

Door zoveel mogelijk (meer)opbrengsten en kosten voor integrale plannen samen te brengen in de afweging voor (her)investering in het fysieke domein worden gebiedsontwikkelingen en groei van de stad sterker verbonden met de opgaven. Tevens draagt het investeren van meeropbrengsten in de stad bij aan een robuust en betrouwbaar investeringsklimaat, dat andere partijen stimuleert mee te investeren (McKinsey en Deloitte, 2020). De herziene investeringsimpuls bij RSU 2040 bestaat daarom bij voorkeur uit meerdere dekkingsbronnen en een bijpassend afwegingskader. In aanloop naar Voorjaarsnota 2021 zullen voorstellen, inclusief bijbehorende richtinggevende principes, nader worden uitgewerkt en voorgelegd. De toelichting bij onderstaande dekkingsbronnen moet worden bezien in het licht van het verkennen van diverse mogelijkheden om tot een haalbare en betaalbare RSU 2040 te komen. Onderdeel van die verkenning is of ‘herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij’ hierbij een behulpzaam uitgangspunt kan zijn.

### 8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR), circa € 450 – 550 miljoen

**Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB) en Meerjaren Groenprogramma (MGP)**
De (gefaseerde) ambities van RSU 2040 maken ook onderdeel uit van de Meerjaren Programma's Bereikbaarheid (MPB) en Groen (MGP). De uitwerking van de RSU-ambities in integrale meerjarige plannen kan de basis vormen voor meerjarige reserveringen, zodat zowel grotere ingrepen (zoals een OV-systeemsprong, een schaalsprong groen of een majeure gebiedsontwikkeling) als kleinere ingrepen (zoals de fietssysteemsprong en kleinere automaatregelen) stapsgewijs gerealiseerd kunnen worden. Dit draagt bij aan een evenwichtige groei van de stad. Door structureel (financiële) ruimte te bestemmen voor ambities met grotere (co)financieringsbehoeften wordt mogelijk ook een grotere multiplier gegenereerd.

Vanuit het verkennen van het principe 'herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij' verdienen twee begrotingsonderdelen binnen het MPR nog aparte aandacht:

**Erfpacht**
Bij project- en gebiedsontwikkelingen kunnen erfpachtopbrengsten optreden door conversies en bestemmingswijzigingen. Een deel van deze opbrengsten wordt benut voor (nieuwe) ruimtelijke investeringen, namelijk een deel van de erfpachtopbrengsten bij ontwikkelingen die woningcorporaties treffen en de erfpachtopbrengsten die komen uit erfpachtconversie 2017 (motie 191); de overige opbrengsten maken conform de financiële spelregels nu onderdeel uit van de algemene middelen.

**Grondexploitaties**
Er bestaan voor de verdichtingsopgave geen structureel winstgevende grondexploitaties, zeker niet vanuit integraal verstedelijkingsperspectief. Het stedelijk programma kost per saldo meer geld dan het oplevert. Voor enkele lopende grondexploitaties verwacht de gemeente een positief resultaat. De gemeente neemt deze bronnen mee in de verkenning richting de Voorjaarsnota.

### 8.4.3 Rioolheffing, circa € 400 – 500 miljoen
Investeringen ten behoeve van de water-gerelateerde klimaatmaatregelen kunnen naar verwachting worden gedekt uit een hogere rioolheffing. Onderzoek naar het toepassen van deze mogelijke additionele inkomsten ten behoeve van de dekking voor de natuurlijke oplossingen zal worden gekoppeld aan het groenstructuurplan.

### 8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen: € 350 – 400 miljoen
Vanuit het principe dat de baathebber (meer) meebetaalt, wil Utrecht nieuw instrumentarium verkennen:

**Surplus parkeerinkomsten**
In de Parkeervisie[48] wordt geschetst hoe op korte en middellange termijn het parkeerareaal wordt uitgebreid en de tarieven worden verhoogd. Ook dit is een vorm van beprijzen. Ook dit is een vorm van beprijzen. In de Parkeervisie wordt tevens een Bereikbaarheidsfonds overwogen. In lijn met de koers die reeds is ingezet in het Coalitieakkoord dat (verhogingen van) parkeertarieven worden aangewend voor mobiliteitsbeleid en de verhoging van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, zal de gemeente verkennen hoe deze (verhoging van) parkeer- en bereikbaarheidsinkomsten op een slimme en doelmatige wijze kan bijdragen aan de parkeervisie, de gewenste systeemsprong en de bekostiging van investeringen in het mobiliteitsbeleid 2040.
Hier past wel de notie bij dat de gemeente ook op plekken in de stad parkeerplaatsen zal opheffen om ruimte vrij te spelen voor andere functies, dus er is ook sprake van inkomstenderving.

**Aandacht voor gebiedsoverstijgende ambities: Fonds Bovenwijkse Voorzieningen**
Integrale gebiedsontwikkeling is een randvoorwaarde voor realisatie van de ambities in deze RSU 2040. Om ervoor te zorgen dat de omvang en het niveau van de bovenwijkse voorzieningen gelijke tred kunnen houden met de groei van de stad, wil de gemeente verkennen hoe een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen voor Utrecht kan werken. Het betreft

feitelijk het optimaliseren van gebiedsoverstijgend kostenverhaal, door standaardiseren en onderbouwen van bijdragen vanuit de markt én vanuit de gemeente. Dit brengt een betrouwbaar investeringsklimaat, en zo ontstaat een mogelijk multipliereffect: elke euro die de gemeente zelf investeert, leidt tot meerdere euro's aan investeringswaarde in de stad, waarbij bijdragen worden gekoppeld aan concrete bovenwijkse voorzieningen, zoals bijvoorbeeld voor mobiliteit en groen. Diverse steden hebben reeds zo'n fonds ingesteld of zijn dat op dit moment aan het verkennen. Ook sluit deze beweging goed aan op de Omgevingswet die in 2022 van kracht wordt, waarin omgevingsplannen en investeringsplannen hand in hand kunnen gaan.

Er is overigens nog geen passend (belasting)instrument om bestaande baathebbers (mee) te laten betalen aan waardestijging als gevolg van gebiedsinvesteringen. Voor dit complexe vraagstuk is, mede vanwege de samenhang met decentrale belastingstelsel, verdere verkenning van de (on)mogelijkheden nodig. Dit ligt ter overweging bij de ministeries van BZK en Financiën.

### 8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen: snel schakelen waar het moet en samen optrekken waar het kan

De methoden voor grondprijsbepaling worden vastgelegd in het grondbeleid. De gemeente kiest daarbij voor een situationeel grondbeleid. In bepaalde situaties kan dat een actieve opstelling betekenen, bijvoorbeeld, omdat dit het mogelijk maakt om op doelmatige wijze tot (directe) sturing op beleidsdoelen voor een specifieke locatie te komen. Zo'n actieve opstelling past bij de ambities van de RSU 2040. Om dat mogelijk te maken kan bijvoorbeeld worden overwogen om de financiële kaderstelling zo in te richten dat anticiperen en snel handelen beter mogelijk wordt, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van voorbereidingskredieten en door een voorziening te treffen voor verwachte tekorten. Dat biedt meer flexibiliteit en zekerheid om in te spelen op kansrijke (toekomstige) gebiedsontwikkelingen.

Daarnaast wil de gemeente met partners actief investeren in (vernieuwende) samenwerkingsvormen die de gewenste gebiedsontwikkeling faciliteren en stimuleren. Dit komt onder andere tot uitdrukking in het Utrechtse tenderbeleid en intensivering van de gemeentelijke rol in bijvoorbeeld het Stadsmakersfonds en OMU. Deze sturingsinstrumenten en samenwerkingsverbanden helpen de gemeente om samen de stad te maken.

## 8.5 Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden

Het Rijk heeft sinds de jaren ’70 financiële steun verleend aan stadsvernieuwingen. Zonder subsidies waren deze stedelijke ontwikkelingen niet mogelijk. De bestaande bekostiging- en financieringssystematiek van het Rijk is momenteel onvoldoende ingericht om de integrale verstedelijkingsopgave goed te bekostigen. Meerdere studies (Deloitte, McKinsey) tonen aan dat de financiële ondersteuning voor gebiedsontwikkeling vanuit het Rijk minder is dan voorheen. De voornaamste subsidies voor stedelijke ontwikkeling van de Rijksoverheid van 1970 tot 2014 op een rij:

- In de periode 1970-2005 is in totaal 17,5 miljard euro vrijgemaakt voor stadsvernieuwingsgelden
- In de periode 1995-2009 is in totaal 1 miljard euro vrijgemaakt (Besluit Locatiegebonden Subsidies)
- In de periode 2000-2014 bedroeg het totale Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing 4,3 miljard euro

In de RSU 2016 is geïllustreerd welke bijdragen Utrecht in de periode eind jaren ’90 tot 2015 ontving van het Rijk voor stedelijke ontwikkeling. Voor de ontwikkeling van locaties Leidsche Rijn en het Stationsgebied betrof dat respectievelijk € 135 miljoen (Vinex-subsidie) en € 55 miljoen (NSP-subsidie). Vanuit het ISV en het Impulsbudget bedroeg dat € 175 miljoen in de periode 2000-2014 (circa € 11,5 miljoen per jaar).

Het is voor het kunnen realiseren van de verstedelijkingsambities van groot belang dat deze rijksbijdragen worden geprolongeerd en uitgebreid waar nodig.

### 8.5.1 Lopende fondsaanvragen: circa € 2,5 miljard

**Nationaal Groeifonds**
Het Nationaal Groeifonds bedraagt € 20 miljard voor de komende vijf jaar. Dit fonds is onder beheer van de ministeries van Financiën en Economische Zaken en Klimaat en richt zich op drie beleidsdomeinen: kennisontwikkeling, R&D en innovatie, en infrastructuur. De komende jaren verkent de gemeente of en welke soort aanvragen kansrijk zijn om in te dienen voor het Nationaal Groeifonds.

**MIRT-programma**
In het U Ned-programma werkt Utrecht samen met Rijk, provincie Utrecht en omliggende gemeenten de mobiliteitsopgave in de regio uit, inclusief de bijbehorende bekostigingsopgave. Dit heeft met de MIRT-verkenning ‘OV en wonen’ een eerste investeringspakket opgeleverd richting een volwaardig lightrail netwerk van € 380 miljoen, met bijdragen van de provincie Utrecht (€ 85 miljoen), gemeente Utrecht (€ 85 miljoen) en ministeries van IenW (€ 150 miljoen) en BZK (€ 60 miljoen[49]). De komende jaren worden volgende MIRT-investeringsbesluiten voorbereid.

**Woningbouwimpuls**
De Woningbouwimpuls (uit de Miljoenennota 2020) is een subsidie van in totaal € 1 mld (periode 2020-2023) die zich richt op realisatie van betaalbare woningen inclusief de bekostiging van bereikbaarheids-maatregelen en de kwaliteit van de leefomgeving. Voor complexe binnenstedelijke transformaties, zoals ook die van Utrecht, is deze Woningbouwimpuls van cruciaal belang. Juist deze gebieden kenmerken zich vaak door relatief hoge aanloopkosten, zoals saneringskosten, benodigde investeringen in bereikbaarheid en een kwalitatief goede leefomgeving, en daarnaast ook de zoektocht naar een woningmarkt in balans met voldoende aanbod van sociale en middeldure huurwoningen. De eerste aanvraag van Utrecht was succesvol: er is € 21 mln toegekend voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone. De Woningbouwimpuls blijkt onmisbaar om de laatste productiefase te kunnen borgen, omdat de grotere verstedelijkingsbijdragen afgelopen jaren ontbraken. Dit maakte de onrendabele top op gebiedsontwikkeling extra zichtbaar. Zeker als daar

alle integrale opgaven bij worden betrokken, gaat het om hoge bedragen per woning. Om de komende jaren de RSU 2040 te kunnen realiseren met de stedelijke keuzes en ambities rondom o.a. de woningopgaven, bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving is het noodzakelijk dat de Woningbouwimpuls substantieel wordt verruimd en verlengd. Een significante rijksbijdrage is op basis van het verleden, de complexiteit van de binnenstedelijke verdichtingsopgave en de ambities een voor de hand liggend vertrekpunt.

### 8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen: € 1 à 1,5 miljard

Naast de reeds lopende aanvragen is in de toekomst minimaal een aanvullend bedrag nodig van € 1 à € 1,5 miljard. Dit zou kunnen voortkomen uit een volgend MIRT-traject en/of een volgende tranche van het Groeifonds, maar ook uit een nieuw, overkoepelend verstedelijkingsfonds met een integrale opzet die aansluit bij de brede barcode voor gezonde verstedelijking. Daarnaast is het mogelijk en nodig dat in volgende kabinetsperiodes substantiële rijksbijdragen beschikbaar komen voor wijken als Overvecht, analoog aan Nationaal Programma Rotterdam Zuid, bijvoorbeeld via het Volkshuisvestingsfonds en het rijksprogramma leefbaarheid en veiligheid. Rijk en regio kunnen samen optrekken en het verschil maken met een integrale wijkaanpak waarbij de sociaaleconomische en fysieke wijkvernieuwing hand in hand gaan. Een goed voorbeeld is de integrale wijkaanpak die in 2020 een plek heeft gekregen in de Regiodeal, waarin Rijk, provincie Utrecht en meerdere gemeentes samenwerken.

### 8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen € 700 – 800 miljoen

Vanuit het principe dat de baathebber meebetaalt, zou het Rijk nieuw instrumentarium kunnen verkennen. Gemeente Utrecht ziet uit diverse onderzoeken, zoals Studierapport Alternatieve Bekostiging en de verdieping daarvan in rapport Alternatieve Bekostiging Zuidelijke Randstad, dat beprijzen van mobiliteit een hoog potentieel kan hebben.

**Bereikbaarheid en OV-systeemsprong: cordonheffing, OV-ticketing en tariefdifferentiatie**

Betere mobiliteit is niet alleen een kwestie van betere verbindingen, maar ook en vooral van een systeemsprong. Dat is de reden waarom de gemeente met interesse volgt hoe het Rijk opvolging geeft aan door de studiegroep Alternatieve Bekostiging als kansrijk beoordeelde instrumenten, zoals cordonheffing (ofwel betalen voor autobewegingen binnen een bepaald stedelijk gebied). Dergelijke beprijzing zou namelijk als gedragsprikkel moeten werken, zodat zogenaamde ‘negatieve externe mobiliteitseffecten’ worden beperkt, zoals milieuvervuiling en slechtere bereikbaarheid door grote verkeersdrukte. Tevens werkt beprijzing als een doelmatigheidsfactor, want het kan substantieel onderdeel uitmaken van het bekostigingsmodel voor de benodigde infrastructuur, voorzieningen en dienstverlening van de beoogde systeemsprong in onze stad. Op basis van diverse (internationale) studies blijkt cordonheffing een groot opbrengstpotentieel te hebben én een goede prikkel te zijn voor gewenste gedragsverandering. Het is echter pas een reëel instrument als alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn, en als het Rijk dit instrument steunt. Hetzelfde geldt voor OV-ticketing en tariefdifferentiatie. Deze bronnen zouden niet automatisch bij de gemeentelijke middelen landen, maar zouden wel moeten bijdragen aan de bekostiging van de stedelijke mobiliteitsopgave. Utrecht heeft - net als enkele andere steden – het voornemen dit nader te onderzoeken en verwacht gezien de grote kansrijkheid van het instrument dat dit onderdeel wordt van de komende kabinetsformatie. De factor tijd speelt voor de omvang van deze dekkingsbron voor RSU 2040 een belangrijke rol. Hoe eerder er ruimte komt voor dit instrument, hoe meer Utrecht kan meebetalen aan de OV-systeemsprong, en hoe eerder de OV-systeemsprong wordt gere-

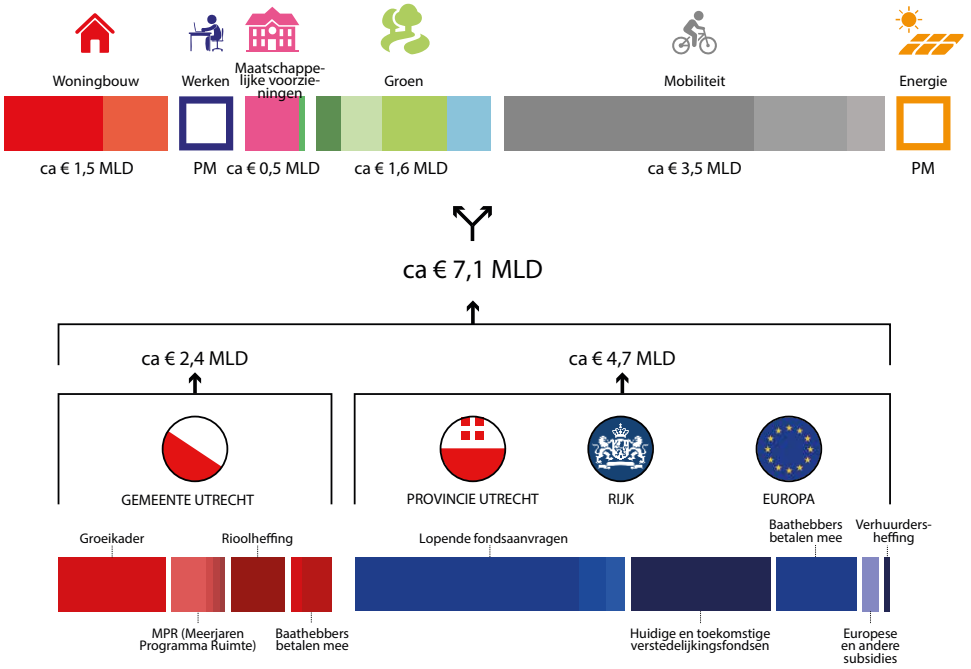
aliseerd, hoe eerder Utrecht cofinanciering kan aanbieden. Omdat de opbrengsten van cordonheffing - waarmee investeringen kunnen worden bekostigd - ook ná 2040 zullen doorlopen, kunnen rijksbijdragen ook in de vorm van voorfinanciering worden verleend. De gemeente gaat met het Rijk in gesprek over de optimale wisselwerking tussen het bekostigen van de OV-systeemsprong en het invoeren van cordonheffing.

### 8.5.4 Europese en andere subsidies € 130 – 70 miljoen: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat

De Europese Commissie ziet dat voor het bereiken van haar doelstellingen de steden en regio's belangrijke spelers zijn. De RSU 2040 biedt aanknopingspunten en kansen op subsidie vanuit Europa. De subsidieprogramma's ondersteunen de lange termijn doelen van de Europese Commissie door in te zetten op drie hoofdpijlers voor beleid: Groen, Digitaal en Veerkrachtig Europa. Voor de RSU 2040 biedt dat vooral mogelijkheden binnen het thema Gezond Leefklimaat, zoals voor duurzame bouw en renovatie, duurzame energie, het bedrijfsleven mobiliseren voor circulaire economie, duurzame mobiliteit, duurzaam voedselsysteem, behoud van biodiversiteit en een gifvrij milieu. Per subsidieaanvraag komt maximaal een paar miljoen euro beschikbaar, maar de ervaring leert ook dat Europese subsidies een impuls kunnen geven aan het project als geheel. Europese subsidies kunnen een bijdrage leveren in zowel de ontwikkelingsfase als de realisatiefase, mits er sprake is van een innovatieve aanpak. Daarbij zet de gemeente o.a. in op de Green Deal. Ook op ander schaalniveau zoekt de gemeente naar fondsen, zoals met 'Groen Groeit Mee' van Provincie Utrecht of via samenwerking met waterschapsprojecten voor een betere afwatering van schoolpleinen.

### 8.5.5 Verhuurdersheffing: € 40 – 60 miljoen

In Miljoenennota 2020 heeft het kabinet € 1 miljard (periode 2020-2029) vrij gemaakt voor een korting op de verhuurdersheffing van € 25.000 per nieuw gerealiseerde en verhuurde sociale huurwoning. Utrechtse woningcorporaties hebben deze korting al voor ca. 5.200 sociale huurwoningen aangevraagd. Deze maatregel vergroot de investeringskracht van de Utrechtse woningcorporaties en daarmee de gezamenlijke slagkracht om meer en/of betere sociale huurwoningen te realiseren. Utrecht pleit er dan ook voor om deze korting te continueren of de verhuurderheffing zelfs geheel af te schaffen, zodat corporaties een optimale bijdrage kunnen leveren aan integrale verstedelijking.




*Dekking investeringsopgave RSU 2040*

# Nawoord

## De toekomst staat niet vast

Wie had begin 2020 kunnen voorzien dat een wereldwijde pandemie het leven, zowel in het privé domein als in het publieke domein, zo op zijn kop zou zetten? De impact ervan op de toekomst van de stad kon nog niemand aan het eind van 2020 overzien. Een ongewijzigde terugkeer naar het normaal zoals tot aan de uitbraak, is hoogst onwaarschijnlijk en in een aantal opzichten ook niet gewenst. Maar hoe mensen wonen, werken, in de openbare ruimte verblijven en hoe mensen mobiel zijn, dat alles kan in vervolg op de corona uitbraak meer of minder gaan veranderen, zonder dat nu helder is hoe ingrijpend.
Bij die onzekerheid gaat Utrecht er toch vanuit dat steden hun aantrekkingskracht zullen behouden. Als plekken bij uitstek waar allerlei ontmoetingen plaatsvinden, waar voorzieningen zijn die op minder drukke plaatsen niet mogelijk zijn, waar gewerkt wordt aan de nieuwste ontwikkelingen, waar contrasten samenkomen die het leven kleur geven. Tegen deze achtergrond gaat de gemeente er vanuit dat de in deze RSU 2040 ontwikkelde strategie duurzaam houdbaar is. Met de aantekening dat periodieke monitoring van relevante trends op zijn plaats is om waar nodig te kunnen bijsturen.

Utrecht neemt - met de spectaculaire groei van de afgelopen decennia - in het rijtje attractieve steden een eigen, bijzondere plek in. Als historische stad met een rijk verleden en met een relatief jonge bevolking met veel toekomst. Door de ligging, door de combinatie van hoog stedelijke voorzieningen en menselijke maat, door karakteristieke kwaliteiten die in deze visie voor het voetlicht zijn gebracht en die Utrecht wil koesteren, hoe de toekomst ook uitpakt. En met de agenda van gezond stedelijk leven voor iedereen die richting geeft aan die toekomst.

Hoe Utrecht met die blijvende aantrekkingskracht en de daaruit voortkomende groei wil omgaan vraagt om een beeld waar de stad naar toe wil en van de mogelijke route daarheen. Niet als een blauwdruk. Onvoorziene omstandigheden zullen ook in de komende periode aanleiding geven tot periodieke herijking van het beeld en de route.
Dat laat zich ook mooi illustreren aan de hand van het beeld van de groei van de stad die precies 100 jaar geleden werd ontwikkeld in het Uitbreidingsplan van Berlage c.s. Rondom de toen bestaande stad voorzag Berlage de uitbreiding met gebieden als Hoograven, Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht heeft zich deels anders ontwikkeld, het vliegveld is er nooit gekomen, maar de kaart van precies een eeuw terug laat zich toch vooral lezen als een beeld van de toen voorgestelde toekomst die in heel veel opzichten werkelijkheid is geworden.

Deze visie wil zich in het geheel niet meten met het Uitbreidingsplan van toen. Maar de gemeente meent wel dat er nu – met de verdere ontwikkeling van de stad voor ogen - een aansprekend perspectief uitgewerkt moet zijn, aan de hand waarvan stap voor stap goede keuzen gemaakt kunnen worden. Deze visie biedt dat perspectief voor een toekomst waarin groei en kwaliteit hand in hand gaan. Waarin Utrecht verandert en ook Utrecht blijft. De inzet is dat langs deze lijn niet alleen ruimte wordt gemaakt voor meer inwoners en meer arbeidsplaatsen, maar tegelijkertijd een passend antwoord wordt gegeven op de toenemende ongelijkheden die zich in onze stad manifesteren. Gezond stedelijk leven voor iedereen vraagt een enorme inspanning om aan die ongelijkheden het hoofd te bieden. Deze RSU 2040 zet koers op ruimtelijke condities die ongelijkheden tegengaan of beperken in de volle wetenschap dat meer nodig is dan ruimtelijke en fysieke ingrepen.

Ook de klimaatcrisis zal de agenda van de stad in de periode tot 2040 sterk stempelen. Onmiskenbaar is vergroening van de stad noodzakelijk, zelfs als de stad niet zou groeien. Eens te meer is de inzet dat verdichten en vergroenen in balans moeten zijn een urgente opgave die ook bepalend is voor het welslagen van de RSU 2040.

Met deze strategie kan Utrecht de onbekende toekomst in. Op weg naar een stad waarin gezond stedelijk leven voor iedereen nog meer dan nu waargemaakt wordt. Dat doet de gemeente, geheel in Utrechtse stijl, samen met onze inwoners en partners. Utrecht is het waard.



# Bijlage 1
# Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

## Prehistorie

De geschiedenis van de stad Utrecht gaat ver terug. Dertienduizend jaar geleden was er sprake van een grove tweedeling in het landschap. Naar het oosten het dekzand van de Utrechtse Heuvelrug en naar het noorden en het westen uitgestrekte veengebieden. Na de laatste ijstijd werd het warmer en ontstond meer diverse begroeiing in het landschap. Al in de prehistorie waren er jagers-verzamelaars die rondtrokken en in kleine kampjes woonden. Ze leefden van de jacht en verzamelden noten en vruchten. De oudst bekende bewoning is aangetroffen in het tegenwoordige Utrecht Science Park.
Rond 4000 v. Chr. zocht de Rijn steeds noordelijker een weg in het landschap. Er ontstonden hoge, zanderige oeverwallen, die goed geschikt waren voor bewoning. Boeren vestigden zich langduriger op één plek. Zij bouwden grote woonstalhuizen, waarin ze samen met hun vee onder één dak woonden.
Naar alle waarschijnlijkheid vond in de periode rond 1500 v. Chr. kleinschalige akkerbouw en veehouderij plaats.

## Romeinse tijd

Vanaf de Romeinse tijd ontstonden de eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen. Rond 800 v. Chr. splitste de Vecht zich af van de Rijn; in die tijd ontstonden er meer nederzettingen en deze werden ook groter. Ze bestonden uit meerdere erven met woonstalhuizen en opslagplaatsen voor graan en andere akkerbouwproducten.
De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute voor de verovering van Engeland. Om die aanvoerroute en grens (Limes) te beschermen werden forten gebouwd, waaronder de forten (of castella) Vechten, Domplein en Hoge Woerd.
Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
In deze periode werd ook de aan het water gerelateerde infrastructuur opgebouwd: de wallen van het castellum Hoge Woerd en Domplein waren gemaakt van hout en aarde. Rond de forten lagen burgerlijke nederzettingen (vicus) en in de buitenbochten van de rivier en met zichtlijnen naar elkaar en naar de castella, stonden wachttorens. Omstreeks het jaar 200 zijn Castellum Hoge Woerd en Domplein in steen gebouwd en werd de Romeinse weg aangelegd. In het ‘achterland’ ontstond een groot aantal nederzettingen, zoals Vleuten en Vechten.

## Vroege Middeleeuwen

Na het vertrek van de Romeinen, rond het jaar 270, vestigden de Franken zich in de regio. Vanaf de 7e tot het begin van de 8e eeuw leidde dat regelmatig tot conflicten met de Friezen. Onder Frankische bescherming vestigden Angelsaksische missionarissen zich in het gebied om de Friese gebieden te kerstenen. In het oude Romeinse fort werd in deze periode de Sint-Salvatorkerk gebouwd. Het oude fort groeide uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
In historische bronnen komen de namen Trecht en Trajectum beide vanaf de vroege Middeleeuwen voor. Na het jaar 870 treffen we ook de namen Ultrajectum en Uut-Trecht (= beneden Trecht) aan; bedoeld om het onderscheid aan te geven met Boven-Trecht (Maastricht).

## Late Middeleeuwen

De Nederlanden vielen in 925 in handen van het Duitse Rijk. In deze periode groeide de handelswijk Stathe - gelegen rond de Steenweg en de Boterstraat, aan de westkant van de burcht - uit tot een bloeiend handelscentrum met koop- en ambachtslieden. Stathe profiteerde van de ondergang van Dorestad, tot dan toe het belangrijkste handelscentrum in de nabijheid. Om de handel te stimuleren werd aan het eind van de 10e eeuw een nieuwe waterweg gegraven van Stathe naar de Vecht; dit is het huidige noordelijk deel van de Oudegracht. De handel kreeg ook een stimulans toen Utrecht van de Duitse Keizer het recht kreeg om munten te slaan en tol te heffen.
Begin 11e eeuw bouwde men in het hart van Stathe de Buurkerk. Ook het kerkelijk centrum werd grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde aan de burcht zijn bisschoppelijk paleis en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zien we daar nu nog restanten van.

De veenmoerassen ten noordwesten van Utrecht werden ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden. In de 11e en 12e eeuw gebeurde dat ook aan de zuidwest- en zuidoostkant van de stad.
Door de toename van handel en nijverheid nam de rijkdom en het zelfbewustzijn van de inwoners toe. In 1122 wisten de Utrechters – als één van de eersten in de Noordelijke Nederlanden - stadsrechten af te dwingen bij de bisschop. Daarmee mochten de inwoners veel meer zelf regelen op het gebied van stadsbestuur en rechtspraak. Kort daarop werden stadswallen met een verdedigingsgracht om de stad aangelegd; wie eraan meehielp, werd vrijgesteld van tolbetaling. Ook de wijken in het noorden en zuiden kwamen binnen de stadsmuren te liggen, waarmee een voor die tijd grote stad ontstond (130 hectare). Door het graven van de Vaartsche Rijn werd de handel met Duitsland gestimuleerd en in 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, één van de grootste torens die tot dan toe was gebouwd en al snel een toeristische trekpleister werd.

Het stadsbestuur bestond aanvankelijk uit schout en schepenen, maar al in 1196 had men een raad gevormd. Het is één van de oudste stadsraden van Europa. De stad heeft in deze periode ook moeilijke momenten gekend, vooral in het gevecht tegen water en vuur. In 1170 en 1173 waren er grote overstromingen en in 1253 forse stadsbranden. Het leidde ertoe dat brandgevaarlijke bedrijvigheid werd verplaatst naar de nieuwe voorstad Bemuurde Weerd. Daar werd in 1275 ook de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.

Door de bloeiende handel konden welgestelden stenen huizen bouwen en ontstond een netwerk van straten en grachten (in de 14e eeuw werd de Nieuwegracht gegraven). De stad groeide hard en was halverwege de 16e eeuw met 30.000 inwoners de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. De groei van de stad werd vrijwel geheel opgevangen door binnenstedelijke verdichting, maar ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was nu de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald. Niet alleen de binnenstad, maar ook de infrastructuur waarmee het verbonden was met de omgeving bepalen nog steeds een belangrijk deel van het karakter van de stad.

## Nieuwe tijd

In 1528 kwam Utrecht onder het bewind van het Bourgondisch-Habsburgse Rijk van keizer Karel V. De bisschoppen van Utrecht behielden de kerkelijke macht, maar het stadsbestuur werd uitgeoefend door een stadhouder die de bevelen ontving van het hof in Brussel. Karel V liet een kasteel bouwen, de dwangburcht Vredenburg (op de plek van het huidige Vredenburgplein en Tivoli-Vredenburg), en een nieuw stadhuis. Ook liet hij op meerdere plekken bij de stadsmuur moderne stenen bastions vervaardigen, zoals Morgenster, Zonnenburg, Manenburg en Sterrenburg. De toenemende woningbehoefte werd opgelost door kerkelijk grondbezit binnen de stadsmuren in te nemen en binnenstedelijk te verdichten. De rijkere inwoners gingen grotere huizen bouwen, zoals aan het Janskerkhof. Daar kwam - na de oprichting van de Universiteit

Utrecht in 1636 – ook de Universiteitsbibliotheek. Voor het huisvesten van studenten werd de Maliebaan aangelegd. De stad werd ingedeeld in wijken en elke wijk kreeg een eigen schutterij.

De economie bloeide aanvankelijk op, maar minder sterk dan in andere delen van de Nederlanden, onder andere doordat handelsschepen te groot werden voor de Oudegracht. Paulus en Hendrik Moreelse (vader en zoon) werkten aan oplossingen. Zij stelden voor om bestaande vaarroutes te verbreden of te verleggen en nieuwe stadsmuren te bouwen waardoor het grondoppervlak binnen de muren zou verdubbelen. De plannen sneuvelden voor het grootste deel wegens te hoge kosten. De Utrechtse handel en nijverheid namen af tot een regionaal karakter en stortte uiteindelijk in als gevolg van de oorlog in 1672 met Frankrijk, Engeland, Keulen en Munster en een niets ontziende storm in 1674. Bij deze tornado werd een deel van de stad verwoest, waaronder het schip van de Domkerk.

De economie herstelde zich vanaf de eerste helft van de 18e eeuw, onder andere door de suikerraffinaderij op het Lucasbolwerk, die nieuwe werkgelegenheid bood. Ook de landbouw verbeterde sterk en de landeigenaren gebruikten de toegenomen inkomsten vaak voor het verfraaien van hun woningen in de stad. Maar opnieuw kreeg de stad te maken met gevechten om de macht. In 1780 brak de Vierde Engelse Oorlog uit. Utrecht werd het brandpunt van de Patriottenbeweging. De patriotten hekelden het verval van de Republiek en eisten politieke inspraak; onder deze druk kwam in Utrecht een volledig democratisch gekozen stadsbestuur aan de macht.
De Republiek had de patriottenbeweging in eerste instantie overleefd, maar ging alsnog ten onder als gevolg van de Franse Revolutie in 1789. De Fransen namen het gezag over en de patriotten sloten zich bij hen aan. Lodewijk Napoleon werd koning van het Koninkrijk Holland en liet zijn residentie bouwen in Utrecht op de hoek van de Drift en de Wittevrouwenstraat. Daarmee was Utrecht het eerste half jaar van 1808 de hoofdstad van het Koninkrijk; het duurde niet lang, Lodewijk Napoleon verhuisde uiteindelijk toch voor Amsterdam.

## 19e eeuw

In 1813 vertrokken de Fransen en was Nederland weer een vrij land waarin de landsverdediging centraal werd georganiseerd. Utrecht telde al drie eeuwen lang ongeveer 30.000 inwoners, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De bevolking woonde nog grotendeels binnen de middeleeuwse stadsmuren, maar zag in dat deze niet meer functioneel waren. De stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze zou zijn defensieve taak behouden tot 1961; de stad heeft zich tot die tijd nauwelijks naar het oosten kunnen ontwikkelen.

Doordat de oude stadsmuren geen defensieve functie meer hadden, kon het stadsbestuur ook buiten de muren kijken voor gebiedsuitbreiding. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

De industriële revolutie zorgde voor een toename van de bouwnijverheid met veel nieuwe werkgelegenheid. De omwalling van de stad werd weggehaald en bebouwing buiten de oorspronkelijke stad kwam grootschalig op gang. Tot de Woningwet van 1901 gebeurde dat met weinig regulering en was de aanleg van groen afhankelijk van particuliere initiatieven. Uit deze tijd stammen desalniettemin het Wilhelminapark, het Julianapark en het Oranjepark in Wijk C.

Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland. Het mobiliteitsbeleid richtte zich bovendien op het vervoer over water en op snellere verplaatsingen in de binnenstad. Het Merwedekanaal werd gegraven om de opkomende industrie te faciliteren. Voor de binnenstad kwam er een paardentram.

De Utrechters in de 19e eeuw vermaakten zich in hun vrije tijd vooral in het Park Tivoli, het Gebouw voor Kunsten en Wetenschappen en de Schouwburg op het Vredenburg. Het aantal kroegjes en koffiehuizen nam sterk toe en het hoogtepunt was de jaarlijkse kermis op het Vredenburg. Vanaf het eind van de 19e eeuw begon de opmars van de bioscoop en van de sport, met name voetbal.

### 1900 - 1940

Als spoor-, wegen- en waterknooppunt ontwikkelde Utrecht zich tot distributiecentrum met aantrekkingskracht voor zowel industrie als dienstensector. De grote werkgevers waren de gemeentelijke gasfabriek en de metaalindustrie bij Werkspoor en Demka. Daarnaast groeide het aantal winkels en kantoren sterk en werd in 1917 de Jaarbeurs gevestigd.

Het aantal inwoners nam opnieuw flink toe en en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae schreef “De Heedendaagsche Stedenbouw”, een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen, avant la lettre. Hij schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.

### 1940 - 1990

De Duitsers waren van plan om na Rotterdam ook Utrecht te bombarderen. Door de snelle capitulatie van het Nederlandse leger is dat niet gebeurd. Het hoofdkwartier van de NSB vestigde zich aan de Maliebaan en in 1942 werd een NSB-burgemeester aangesteld. Vanaf het Maliebaanstation begonnen deportaties naar Westerbork en later naar Auschwitz. Van de 1200 Joodse Utrechters werden er 900 vermoord. Ook veel verzetsmensen overleefden de oorlog niet; Fort de Bilt diende als executieplaats.

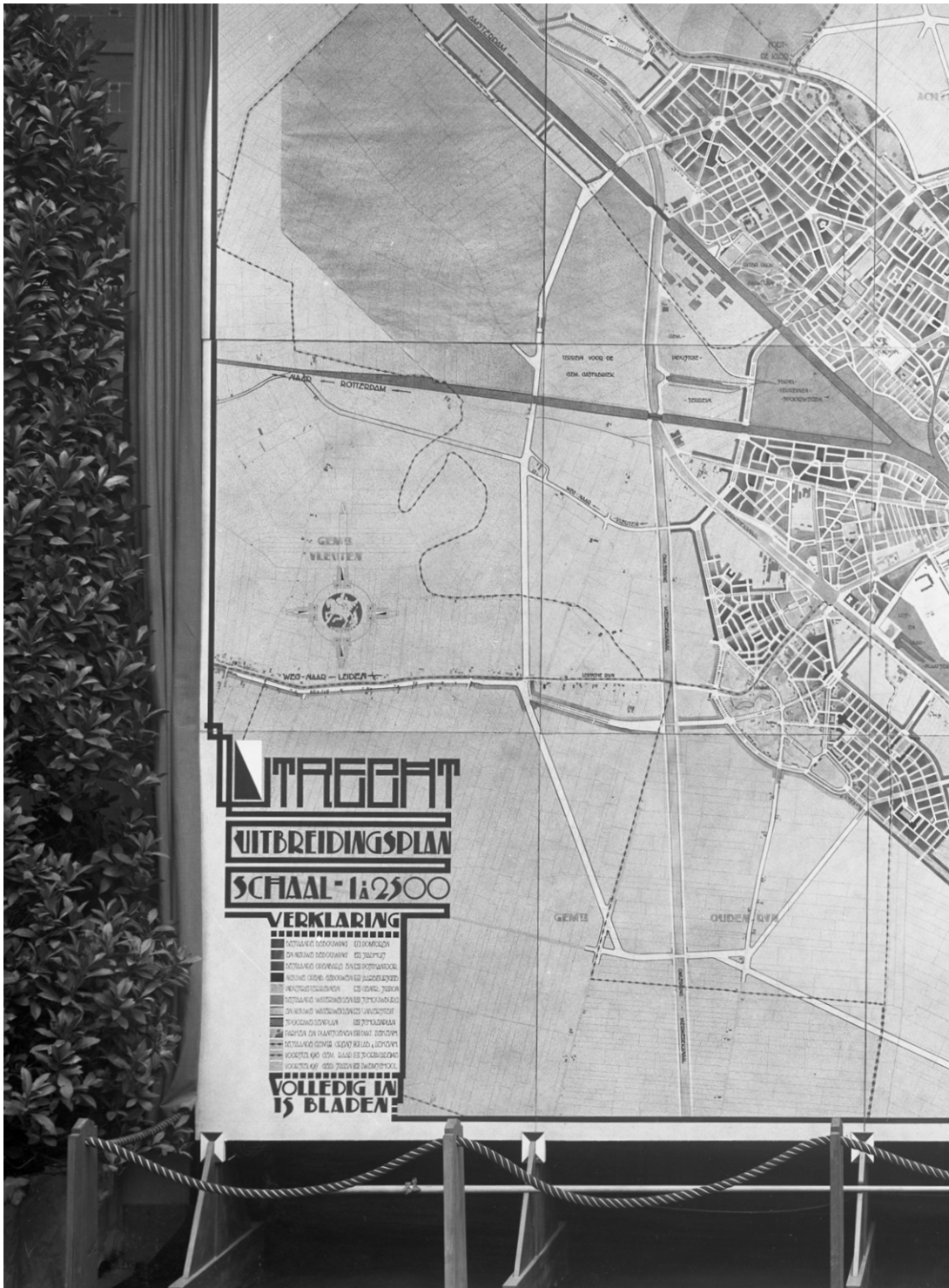
Na de Tweede Wereldoorlog groeide de stad hard door, via de landelijke overheid gereguleerd via de contingentenregeling en op lokaal niveau geprofessionaliseerd door de komst van de gemeentelijke afdelingen ruimtelijk ordening, volkshuisvesting en plantsoenendienst. In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. In deze wijken was expliciet aandacht voor de aanleg van nieuwe parken en groene verbindingen. De stad maakte inmiddels plannen om klaar te zijn voor het toenemend autogebruik. En de binnenstad werd grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel. Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. Bij deze bouwprojecten was sprake van herwaardering van kleinschaligheid en laagbouw. Ook ecologie kreeg voor het eerst aandacht.
De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.

### 1990 - heden

Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. In 2006 waren deze stadsuitbreidingen uitgegroeid tot de grootste nieuwbouwlocatie van Nederland. Cultuurhistorie kreeg bij deze bouwoperaties een belangrijke plek; door opgravingen in het gebied is een schat aan kennis toegevoegd over de geschiedenis van de stad.

Tussen 2005 en 2013 werd een aantal grote infrastructurele projecten aan de westkant van Utrecht uitgevoerd, zoals het verleggen en verbreden van de A2, de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Woerden en een aantal binnenstedelijke verkeersprojecten (onder andere de ‘fly-over’ op het 24 oktoberplein). Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn. Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse

Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.



# Bijlage 2
# Afkortingen

| | |
|---|---|
| **3D** | Driedimensionaal |
| **BBP** | Bruto Binnenlands Product |
| **BIZ** | Bedrijfs Investerings Zone |
| **BSSB** | Beleidsregel Subsidieverstrekking Stimulering Bedrijven |
| **Buza** | Ministerie van Buitenlandse Zaken |
| **BZK** | Ministerie van Binnenlandse Zaken |
| **bvo** | bruto vloer oppervlakte |
| **CBS** | Centraal Bureau voor de Statistiek |
| **CPB** | Cultureel Plan Bureau |
| **CO2** | Koolstofdioxide |
| **CS** | Centraal Station |
| **DNU** | Development Netwerk Utrecht |
| **EU** | Europese Unie |
| **EZ** | Ministerie van Economische Zaken |
| **GIZ** | Gebieds Investerings Zone |
| **GWh** | Giga Watt uur |
| **Ha** | Hectare |
| **HBO** | Hoger Beroeps Onderwijs |
| **HDSR** | Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden |
| **HOV** | Hoogwaardig Openbaar Vervoer |
| **IIASA** | International Institute for Applied Systems Analysis |
| **IC** | Intercity |
| **ICT** | Informatie en Communicatie Technologie |
| **I&M** | Ministerie Infrastructuur en Mobiliteit |
| **IRP** | Integraal Ruimtelijk Perspectief |
| **ISV** | Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing |
| **IWCUR** | International Welcome Centre Utrecht Region |
| **LKW** | Lunetten Koningsweg |
| **LRC** | Leidsche Rijn Centrum |
| **M²** | Vierkante meter |
| **MBO** | Middelbaar Beroeps Onderwijs |
| **MGP** | Meerjaren Groen Programma |
| **MIRT** | Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport |
| **MKB** | Midden en Klein Bedrijf |
| **MPB** | Meerjaren Programma Bereikbaarheid |
| **MPR** | Meerjaren Programma Ruimte |
| **MPG** | Meerjaren Programma Groen |
| **MRU** | Metropoolregio Utrecht |
| **MWKZ** | Merwedekanaalzone |
| **NSP** | Nationaal Sleutel Project |
| **NvU** | Nota van Uitgangspunten |
| **OMU** | Ontwikkelings Maatschappij Utrecht |
| **OV** | Openbaar Vervoer |
| **OZB** | Omzetbelasting |
| **P+R** | Park en Ride |
| **PBL** | Planbureau voor de Leefomgeving |
| **REP** | Ruimtelijk Economisch Programma |
| **RIVM** | Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu |
| **RIi** | Raad voor de leefomgeving |
| **ROM** | Regionale Ontwikkelings Maatschappij |
| **RSU 2040** | Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 |
| **RWZI** | Rioolwaterzuiveringsinstallatie |
| **SES** | Sociaal Economische Status |
| **Uned** | Programma waarin Rijk, provincie Utrecht en gemeenten samen werken aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. |
| **UNESCO** | United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization |
| **UPP** | Utrechts Plan Proces |
| **UU** | Universiteit Utrecht |
| **USP** | Utrecht Science Park |
| **VJN** | Voorjaarsnota |
| **VO** | Voortgezet Onderwijs |
| **WHO** | World Health Organisation |
| **WKO** | Warmte Koude Opslag |
| **WOM** | Wijk Ontwikkelings Maatschappij |
| **ZZP** | Zelfstandige Zonder Personeel |

# Eindnoten

1 De Metropoolregio Utrecht (MRU) is in dit Ontwikkelperspectief gedefinieerd als het ruimtelijk samenhangend systeem dat bestaat uit de stad Utrecht en de vijftien omliggende gemeentes.

2 *Ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living*. Ruimtelijk-Economische Koers U10, 2018.

3 Zie ook de monitor 'Kwaliteit van leven in de regio' van het Planbureau voor de Leefomgeving. Hieruit blijkt dat de regio op vrijwel alle indicatoren gemiddeld of beter scoort dan het gemiddelde van alle regio's in Nederland. Alleen op het gebied van milieu scoort de MRU relatief slecht.

4 Regio Utrecht (provincie) is na Stockholm de meest competitieve regio van alle 268 regio's in de EU. Bron: *Competitiviteit van de regio Utrecht*, Afdeling Onderzoek Gemeente Utrecht, oktober 2019.

5 Diverse onderzoeken van het PBL, CBS en CPB laten zien dat de regionale groei van de U16 zowel in hogere als in lagere economische groeiscenario's door zal zetten (www.wlo2015.nl).

6 *U16TRECHT. Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen*, Contour Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP), maart 2020.

7 Utrecht nabij, Raadsbrief 9 maart 2021

8 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

9 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

10 Kraaijvanger, C. (2020), *Wereldbevolking groeit tot 2064 en neemt daarna af*. Geraadpleegd via: https://www.scientias.nl/wereldbevolking-groeit-tot-2064-en-neemt-daarna-af/, 6 okt 2020

11 Hannah Ritchie (2018), *Urbanization*. Published online at OurWorldInData.org. Geraadpleegd via: https://ourworldindata.org/urbanization

12 Geraadpleegd via: https://www.who.int/ageing/projects/age-friendly-cities-communities/en/PBL/CBS, 2019

13 PBL/CBS, 2019

14 PBL, https://themasites.pbl.nl/o/trek-van-en-naar-de-stad/, retrieved: 6 okt 2020

15 Boterman, W.R. (2014), 'Gentrification en de terugkeer van middenklassegezinnen naar Amsterdam', pp. 167-190 in: J. Bakens, H. de Groot, P. Mulder & C.J. Pen, *Soort zoekt soort: Clustering en sociaaleconomische scheidslijnen in Nederland*, Den Haag: Platform 31.

16 Nuffic (2018), To stay or not to stay: *Hoe binden we buitenlandse studenten?*

17 Gemeente Utrecht (2019) Utrecht Monitor

18 RIVM (2018), Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2018. Geraadpleegd via https://www.vtv2018.nl/trendscenario, dd 6 oktober 2020

19 Gemeente Utrecht (2018), *Utrechts gezondheidsprofiel 2018*

20 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

21 (Kansen)ongelijkheid is het door systeem, omgeving of instituties gevormde ongewenste verschil in het verwerven en benutten van capaciteiten of gebruiken van voorzieningen. Dit kan objectief worden vastgesteld, maar de gemeente erkent dat dit ook subjectief kan worden ervaren.

22 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

23 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

24 Utrecht Region (2019), *Utrecht stabiel in de top*

25 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*

26 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2020), *Thuiswerken en de coronacrisis Een overzicht van studies naar de omvang, beleving en toekomstverwachting van thuiswerken in coronatijd*

27 Tweede Kamer (2016-2017), *Mobiliteitsbeleid*, 31 305, nr. 229

28 Topsector Logistiek (2017) *Gebruikers en de inzet van bestelauto's in Nederland*

29 CPB/PBL (2015) *Scenario's, cahier mobiliteit*, Den Haag/Bilthoven

30 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*
31 Mulier Instistuut (2019) Ruimte voor georganiseerde sport in Utrecht, Vraag-aanbodanalyse naar formele binnen- en buitensportaccommodaties
32 Mulier Instituut (2020), Nederlanders sporten en bewegen steeds vaker alleen. Geraadpleegd via: https://www.allesoversport.nl/artikel/nederlanders-sporten-en-bewegen-steeds-vaker-alleen/, 21-10-2020
33 Pleisureworld NRIT, Centraal Bureau voor de Statistiek, NBTC Holland Marketing en CELTH, Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality (2019), *Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd*
34 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*
35 Mulier Instituut (2018) *Ontwikkeling buitenspelen bij kinderen in Nederland*. Geraadpleegd via: https://www.kennisbanksportenbewegen.nl/?file=8623&m=1519306658&action=file.download
36 Gemeente Utrecht (2020), *Spelen in je eigen buurt, conceptnota Speelruimtebeleid*
37 Ministeries van I&M, EZ, Buiza en BZK, 2016, *Nederland circulair in 2050. Rijksbreed programma Circulaire Economie*
38 Gemeente Utrecht (2020), *Klimaatadaptatievisie*, concept
39 PBL (2020), https://www.pbl.nl/nieuws/2020/wereldwijde-afname-van-bio-diversiteit-kan-worden-gestopt. Retrieved: 22 okt 2020
40 https://www.voordewereldvanmorgen.nl/artikelen/hoe-gaat-het-met-de-biodiversiteit-in-nederland
41 PBL (2020). https://www.pbl.nl/Inleiding_natuur_en_biodiversiteit, Retrieved: 22 okt 2020
42 Raadsbrieven plancapaciteit woningbouw, 3 maart 2020 en 9 april 2020
43 Woonvisie Utrecht beter in balans, raad 18 juli 2019
44 Zie bijlage van het Koersdocument ‘Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen’, met daarin richtinggevende normen per maatschappelijke voorziening
45 Uit: Landelijke verkenning veiligheid, Platform31
46 Nederland heeft een overheid nodig; 8 april 2020, Studiegroep Interbestuurlijke en financiële verhoudingen.
47 Studiegroep Alternatieve Bekostiging heeft de opties onderzocht om directe en indirecte baten die voortvloeien uit investeringen in te zetten voor bekostiging van ruimtelijke verstedelijkingsopgaven
48 Raadsbrief Parkeervisie, 17 december 2020
49 Onder voorbehoud dat voorkeursbesluit voldoet aan de criteria van de Woningbouwimpuls

# Colofon

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/rsu2040
RSU2040, juli 2021

*Bestuurlijk opdrachtgever*
Klaas Verschuure

*Ambtelijk opdrachtgever*
Peter Steijn

*Concept en vormgeving*
Gemeente Utrecht en
Marco Post grafisch ontwerp

*Projectteam*
Trix Aarts, Fleur Brederode,
Angelique Cosentino,
Jesse van Elsberg,
Joost van Faassen, Björn Hählen,
Wilbert van Ittersum, Dion Koens,
Joric van der Kolk, Kilian Lode,
Ellen Lommen, Han Schraders,
Marije Schuring, Gerdien Stoel,
Annelies Tukker, Paul Vreeken,
Sanneke van Wijk.

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040

# Reactienota

## Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad



Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
RSU 2040

**1.** Inleiding

**2.** Inspraak en participatie

**3.** Belangrijke onderwerpen uit de (inspraak)reacties

**4.** Aanpassingen in de RSU

**Bijlage 1**
Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

**Bijlage 2**
Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

**Bijlage 3**
Inbreng van de DNU op de RSU 2040

**Bijlage 4**
Verslag van de bijeenkomst voor ondernemers

**Bijlage 5**
Bijeenkomst RSU 2040 voor sportverenigingen, 23 februari 2021

**Bijlage 6**
De ingediende inspraakreacties op de RSU 2040

# 1 Inleiding

De ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Dit verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema's als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De RSU 2040 is geen nieuwe koers, maar bouwt voort op de RSU 2030. De RSU 2040 legt de tijdshorizon tien jaar verder en kiest voor een meer integrale benadering van de vele opgaven voor de stad. Op 18 juni 2020 heeft de gemeenteraad de Nota van Uitgangspunten (Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, juli 2020 )) vastgesteld. De RSU 2030 en de Nota van Uitgangspunten liggen aan de basis van de RSU 2040.
De RSU 2040 heeft van 27 januari t/m 10 maart 2020 ter inzage gelegen. Inwoners, ondernemers, belangengroepen en andere belanghebbenden hebben in die periode kunnen reageren op de concept RSU 2040. In deze tijd hebben we 147 reacties ontvangen. In deze nota worden deze reacties beantwoord in bijlage 1. De reacties zijn integraal overgenomen en per reactie beantwoord.
We hebben op verschillende manieren input gevraagd op de RSU 2040: met een enquête aan het burgerpanel, stakeholdersbijeenkomsten, presentaties en twee webinars. Het resultaat daarvan is ook opgenomen in deze reactienota.

**Raadplegen**
De leidraad voor participatie kent drie participatieniveaus: raadplegen, adviseren en co-creëren. Voor de RSU 2040 hebben we gekozen voor "raadplegen". Door het vaststellen van de Nota van Uitgangspunten door de gemeenteraad is de richting bepaald. Voor de uitwerking daarvan hebben we voor alle gebieden en alle thema's met een fysiek aspect input gevraagd, in eerste instantie aan inwoners (burgerpanel) van de stad en daarna ook aan stakeholders als de ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen en meer.. Ook de inspraakreacties vallen onder deze noemer. In deze nota treft u een overzicht aan van wat daarvan is overgenomen in de RSU.
Door de breedte van de RSU 2040, een koersdocument voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling, hebben vele beleidsmedewerkers, programmamanagers en ruimtelijke regisseurs meegewerkt. Een aantal wijzigingen in de RSU, ten opzichte van de versie die ter inzage lag, is ingevoerd naar aanleiding van opmerkingen uit deze groep. Het betreft hier verbeteringen, aanscherpingen en verduidelijkingen.

**Leeswijzer**
In paragraaf 2 treft u meer informatie aan op welke manieren wij participatie en inspraak hebben georganiseerd. In paragraaf 3 staat de rode draad van alle reacties die wij hebben ontvangen en hoe wij daar mee omgaan in de RSU. In paragraaf 4 kunt u lezen wat op basis van de inspraakreacties is aangepast.
De volgende bijlagen zijn bijgevoegd
- Vragen en antwoorden uit webinar stakeholders
- Vragen en antwoorden uit webinar inwoners en overige belangstellenden
- Vragen en antwoorden Development Network Utrecht (DNU)
- Verslag digitale bijeenkomst ondernemers
- Verslag digitale bijeenkomst sportverenigingen
- Het tweekolommenstuk met de inspraakreacties voorzien van en antwoord

# 2 Inspraak en participatie

Zoals al gezegd in de inleiding hebben we bij veel partijen input opgehaald. Naar schatting hebben we circa vijfenveertighonderd inwoners en organisaties gesproken, Soms in de vorm van een enquête en deel via webinars. Deze grote belangstelling geeft aan dat de toekomst van de stad vele Utrechters aan het hart gaat. In dit hoofdstuk. In dit hoofdstuk is beschreven op welke wijze wij deze personen en organisaties hebben betrokken.

## 2.1 Burgerpanel

Voor input op de uitwerking van de uitgangspunten van de RSU 2040 hebben we gebruik gemaakt van het burgerpanel van de afdeling Onderzoek & Advies van de gemeente. Dat bood ons de mogelijkheid om veel inwoners te bereiken. In oktober 2020 is een peiling gehouden in het Bewonerspanel over ‘de toekomst van de stad Utrecht’. Het Bewonerspanel telde toen bijna 6800 panelleden. Ca 3800 panelleden hebben deelgenomen aan de oktoberpeiling. Hoewel de resultaten van de peiling niet zonder meer te vertalen naar de (gemiddelde) mening van de Utrechter, geven ze wel een goede indicatie van wat er leeft.
De peiling ging onder meer in op de waarden van de stad, voorzieningen dichtbij huis, de natuur, werklocaties, meervoudig ruimtegebruik, innovaties en hun effect op de stad.
De resultaten van de peiling zijn vastgelegd in een rapport dat op de website van de gemeente staat.

## 2.2 Webinars

In februari hebben wij in twee webinars de RSU 2040 toegelicht. Het eerste webinar was bestemd voor de stakeholders van de gemeente en de tweede was voor inwoners en belangstellenden. Stakeholders werden voornamelijk benaderd via de ruimtelijk regisseurs en programmamanagers. Het webinar voor de inwoners en andere belangstellenden werd aangegeven in de communicatie over de mogelijkheden om in te spreken. 70 mensen keken naar de webinar voor stakeholders. 289 mensen keken naar het webinar voor inwoners.

Tijdens beide webinars was er de mogelijkheid om vragen te stellen via de chat functie. Hier is veelvuldig gebruik van gemaakt, stakeholders hebben 36 vragen gesteld, tijdens het webinar voor inwoners zijn 175 vragen gesteld. De vragen zijn in twee documenten verzameld en beantwoord (zie bijlage 3 en bijlage 4). Alle deelnemers aan het webinars hebben deze documenten ontvangen voor het einde van de inspraakperiode zodat ze basis van de informatie nog de gelegenheid hadden om een reactie in sturen.

## 2.3 Development Network Utrecht (DNU)

Op 16 februari was er een digitale bijeenkomst voor de leden van de DNU waar de RSU 2040 een van de hoofdonderwerpen was. Er waren 36 deelnemers. Naar aanleiding van deze bijeenkomst heeft de DNU een aantal vragen gesteld over de RSU 2040 en een aantal zaken meegegeven, waarop wij weer gereageerd hebben (zie bijlage 5).

## 2.4 Bijeenkomsten / presentaties

Voor de ondernemers van de stad (17 deelnemers) en voor de sportverenigingen (45 deelnemers) zijn aparte digitale bijeenkomsten gehouden. De verslagen zijn bijgevoegd. Daarnaast is de RSU met een presentatie toegelicht aan de welstandcommissie en STUW. De STUW heeft een inspraakreactie gestuurd

## 2.5 Inspraak

De RSU 2040 heeft ter inzage gelegen van 27 januari tot en met 10 maart. We hebben dit op verschillende manieren onder de aandacht gebracht.

- Op de website www.utrecht.nl/ RSU2040 stond alle informatie over de RSU 2040 en hoe in te spreken.
- We hebben de ter inzage legging van de RSU 2040 bekend gemaakt op de website
- Via de wijknieuwsbrieven
- Met een advertorial
- Via social media
- Via de media
- En via de ruimtelijk regisseurs en opgavetrekkers, die hun stakeholders hebben benaderd.

Bij de social media hebben we extra aandacht gevraagd voor de RSU 2040 door via de app Swipocratie een aantal stellingen voor te leggen. Gebruikers werden gewezen op de mogelijkheid tot inspreken op de RSU 2040.

We hebben in totaal 147 reacties ontvangen, waarvan 81 door individuele insprekers zijn ingediend. De andere inspraakreacties zijn afkomstig van andere overheden, bedrijven, maatschappelijke organisatie en belangengroepen. De reacties waren heel divers. Een groot aantal betrof de visie en de RSU in de volle breedte. Er waren ook reacties waarin men de zorg uitsprak over een bepaald project “in de buurt”. Zo betroffen bijvoorbeeld circa 25 reacties nut en noodzaak van een nieuwe fietsbrug over de Vecht. Zorgen betroffen onder meer sociale veiligheid, verstoring van het groen en de biodiversiteit en rust bewoners. Ook bleek uit de reacties dat er zorgen waren over de lijnen op kaarten etc.

*Het is wel belangrijk het volgende in ogenschouw te blijven houden. De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor diverse beleidsterreinen en voor diverse gebieden. De RSU 2040 is daarmee nog geen plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen, die de komende jaren gedetailleerd wordt uitgewerkt in plannen en ontwerpen.*
*Het is van belang ook op die manier te kijken naar de kaarten in deze RSU 2040. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is en geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.*
*Voor het goed doorgronden van de strategische visie in deze RSU 2040 is het van belang om de kaarten, legenda’s en teksten telkens in samenhang te lezen.*

Een aantal zaken kwam vaker naar voren in de verschillende reacties. Deze staan vermeld in de volgende paragraaf met een antwoord vanuit de RSU 2040.

Er zijn ook diverse aanbiedingen gedaan om met elkaar in gesprek te gaan of te blijven. Of toelichting te geven op de reactie. Daarnaast hebben veel insprekers aangegeven graag betrokken te willen worden bij de diverse uitwerkingen en projecten.

# 3 Belangrijke onderwerpen uit de (inspraak)reacties

In de reacties wordt een aantal onderwerpen vaker genoemd. U treft ze hieronder aan, voorzien van een antwoord.

**Participatie**
Veel insprekers geven aan graag betrokken te worden bij de uitwerking van de RSU 2040, bijvoorbeeld naar de uitwerking van de nieuwe knooppunten. Ook wil men betrokken worden bij een bepaald project of een bepaalde ontwikkeling waarover men bezorgd is. Ook zijn er reacties die graag met de gemeente optrekken om verbeteringen in de buurt aan te brengen. Een paar reacties betreffen de participatie voorafgaand aan de ter inzage legging van de concept RSU 2040.

*Er komen voldoende mogelijkheden voor participatie bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt waar ruimte is voor participatie.*

**Corona**
Met betrekking tot corona wordt er afgevraagd of de RSU 2040 geen rekening houdt met de effecten van corona. Zo zullen meer mensen thuis blijven werken en is er sprake van een trek uit de Randstad. Ook is er behoefte meer grondgebonden woningen die ruimer zijn en een tuin hebben.

*Het is nu niet te voorzien wat de impact van de corona-crisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken.*

*Daarom zijn weop dit moment terughoudend in het bijstellen van lange termijn visies als gevolg van de Corona-pandemie. De lange termijn effecten van de pandemie zijn daarvoor nog te onzeker. Als daar aanleiding voor is, kan een bijstelling later nog plaatsvinden.*

**Visie**
Hoewel de visie van de tien-minutenstad met de verschillende stadsprofielen vaak positief wordt ontvangen, bestaan twijfels of de ambities wel realiseerbaar zijn. Schetst de RSU 2040 niet een te rooskleurig toekomstbeeld? Is de tien-minutenstad het antwoord om de groei op te vangen waarbij groen, voorzieningen, etc in de pas lopen? Wat betekent de visie voor de (inwoners van de) bestaande stad? Vanuit economisch oogpunt vraagt men zich af wat de nieuwe centra gaan betekenen voor de bestaande winkelgebieden. Ook is het instrument barcode niet bij iedereen duidelijk.

*Het uitgangspunt van de RSU 2040 is de totale verstedelijkingsopgave van de Utrecht vorm te geven. En dan met name ook de bestaande stad versterken waar dat kan of nodig is. Versterken van het groen, gezondheid, voorzieningen etc. De barcode helpt inzichtelijk te maken wat de vraag is en hoe we daar niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief vorm aan kunnen geven. De barcode laat zien dat een gesprek niet alleen gaat over bijvoorbeeld toevoegen van woningen maar dat om een complete stad te maken er veel meer onderwerpen zijn die ruimte vragen (en nodig hebben). De tien minuten stad moet vooral antwoord geven hoe we de druk op de bestaande stad, maar ook de nieuw te ontwikkelen gebieden af kunnen halen. Dit door juiste voorzieningen op de juiste plek in de nabijheid van wonen en werken te organiseren. Met name in het dagelijks ritme van het gebruik van de stad.*

*De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor diverse beleidsterreinen en voor diverse gebieden. De RSU 2040 is*

*daarmee nog een plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen, die de komende jaren gedetailleerd wordt uitgewerkt in plannen en ontwerpen. Het is van belang ook op die manier te kijken naar de kaarten in deze RSU 2040. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is en geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.*

**Groei & verdichting**

Een aantal reacties gaat in op de groei en verdichting. Zo wordt aangegeven dat groei niet het doel van de gemeente moet zijn. Groei van de stad is niet wenselijk. De groei van de stad door meer woningen en/of meer arbeidsplaatsen toe te voegen is een keuze. De groeicijfers houden geen rekening met het effect van corona (trek uit de randstad). De hoge groeicijfers lopen uit de pas met de totale bevolkingsgroei. Er is geen cijfermatige onderbouwing van de groei. Door de groei wordt het drukker en de leefbaarheid in de stad gaat achteruit. De RSU 2040 is te ambitieus. De verdichting gaat ten koste van de waarden en de kwaliteiten van de stad, zoals groen en rijke historie. Verdichting brengt verstening met zich mee. verdichting leidt tot meer hoogbouw en meer mobiliteit. Verdichting staat op gespannen voet met het principe “groen, tenzij”. Verdichting gaat ten koste van het woongenot van de huidige inwoners. Verdichting betekent hoogbouw en het is de vraag of dat tegemoet komt aan de vraag van woningzoekenden. Binnenstedelijke verdichting is complex en duur, het is beter om woningen te bouwen in uitleggebieden (zoals bv Rijnenburg)

*Utrecht is één van de meest aantrekkelijke steden van Nederland en volgens de EU ook één van de meest concurrerende regio’s van Europa. Die aantrekkingskracht heeft tot gevolg dat steeds meer mensen in Utrecht willen wonen, werken of verblijven. Het bestuur wil die ontwikkeling in goede banen leiden waarbij “Gezond stedelijk leven voor iedereen” centraal staat. Wat gezond stedelijk leven voor iedereen betekent voor het ruimtelijk toekomstperspectief van de stad wordt uitgewerkt in de RSU 2040. De RSU 2040 geeft een verstedelijkingsperspectief om groei op te vangen en daarbij Gezond stedelijk leven voor iedereen te borgen. Het verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema’s als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De verstedelijking mag niet ten koste gaan van de waarden van de stad (de rijke historie en erfgoed, de compactheid te midden van diverse landschappen, knooppunt in nationaal netwerk, hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau, een grote stad met een menselijke maat). Wij zien de verstedelijking als een kans om de kwaliteit van de stad te versterken.*

**Wonen**

Veel reacties gaan in op betaalbaar wonen. Zo is het van belang om meer sociale huurwoningen te bouwen om de wachtlijsten weg te werken. Men vraagt welke inspanningen de gemeente gaat doen om de bouwopgave te halen. De RSU 2040 houdt geen rekening met de woonwensen van nu en over 20 jaar. Binnenstedelijk wonen is voor een steeds kleiner wordende doelgroep ideaal. De vraag wordt gesteld of we met het realiseren van relatief veel hoogbouw en niet grondgebonden woningen niet het omgekeerde effect bereiken en een woningvoorraad creëren die in verhouding “incourant” is of wordt. Tot slot wordt gevraagd hoe de gemeente gaat zorgen dat alle soorten woningen gebouwd gaan worden zodat wijken niet veryuppen of verpauperen?

*De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is erg lastig. Ons beleid uit de woonvisie is er op gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht. We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen..*

**Energie**
Uit de reacties spreekt de zorg over het aanwijzen van de verschillende zoekgebieden voor energieopwekking.

*De RSU 2040 beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk.*

*Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden. Hiervoor is tijd nodig.*

**Mobiliteit**
Met betrekking tot mobiliteit vraagt een aantal insprekers om meer rekening te houden met ouderen en mensen met een beperking. Dat geldt ook voor mensen die voor hun werk afhankelijk zijn van de auto. De auto is voor deze groepen van belang. Sowieso vindt een aantal mensen dat de auto als vervoermiddel belangrijk is en blijft. Daarnaast wordt aandacht gevraagd voor de voetganger en fiets. Het onderwerp Goederenvervoer werd gemist.

*Er wordt verschillend gedacht over de auto. Utrecht groeit, maar de ruimte blijft gelijk. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Het is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Tegelijk zijn alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.*

# 4 Aanpassingen in de RSU

Een aantal inspraakreacties leiden tot een “grote” aanpassing van de RSU 2040. Deze staan hieronder. Daarnaast is een aantal verbeteringen doorgevoerd in tekst en beeld op aangeven van insprekers. Dat staat vermeld bij de desbetreffende inspraakreactie.
Hieronder staan de aanpassingen op de inhoud die zijn doorgevoerd in deze RSU 2040 n.a.v. de inspraakreacties.

- Stadsprofiel ‘de vertraagde stad’ is toegevoegd.
- Onder het kopje Mobiliteit is de paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd.
- Ontwikkelingen op grondgebied van buurgemeenten zijn er uitgehaald.
- We hebben een paragraaf over evenementen toegevoegd.
- De titel van de RSU 2040 aangepast in Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. Met als ondertitel: Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

# Bijlage 1

## Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

**De vragen werden tijdens de webinar via de chatfunctie gesteld.**
**De antwoorden hebben we naderhand aan de deelnemers van het webinar toegestuurd.**

| VRAAG | ANTWOORD |
|---|---|
| Heeft de corona pandemie invloed op deze plannen? | Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De impact van de pandemie op de lange termijn is nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat een stad als Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan. |
| In de RSU 2040 zie ik, in de plantekeningen, de aanduiding “stedelijk accent”. Dat toont zich in de vorm van een gele sterren, in verschillende groottes. Wat wordt er precies bedoeld met “stedelijk accent” en hoe lees ik de grootte van de sterren? | Een stedelijk accent is een speciale plek in de stad die qua functie en/of uitstraling boven de omgeving uitstijgt. De grootte geeft aan hoe belangrijk het gebied is. De exacte invulling wordt later bepaald in de uitwerking van de gebieden. |
| Utrecht zet in op uitbreiding van wonen met name aan de westkant en uitbreiding van werken met name aan de oostkant (USP). Dat leidt tot toename van west-oost verkeer. Kunnen we het niet beter anders verdelen: nieuwe woningen in oost en bedrijven in west? | We willen wonen en werken juist meer gaan mengen, zeker in en rond de nieuwe centra. Daar zet de visie ook op in. |
| Is bekend wat de ervaringen zijn van slim gebruik? Niet alles wat slim is maakt het ook leefbaar. Bv op dak Ikea is naast de ring met veel verkeer. Wat zijn de wensen van bewoners? | Slim gebruik is een breed begrip waar natuurlijk altijd moet worden gekeken naar leefbaarheid. Wensen van bewoners zijn ook niet allemaal hetzelfde. |
| Wordt er, in het kader van meervoudig grondgebruik ook overwogen om de sporen te overbouwen? | Ja. Bijvoorbeeld bij het rangeerterrein bij de Cartesiusdriehoek. Hier willen we onderzoek hoe en of we op hoogte de stadsdelen kunnen verbinden, de plek betekenis voor de stad geven en ruimte toevoegen voor recreatie en veldsport. |

| | |
|---|---|
| “Een 10-minuten stad en gezond stedelijk leven en gezond gedrag van gezonde mensen” klinkt als een tegenstelling. Goede voorzieningen op stadsniveau stimuleren gezond gedrag misschien wel sterker | Als we het goed begrijpen is het voorstel om nog meer voorzieningen aan het huidige centrum toe te voegen, zodat mensen langer moeten lopen of fietsen? Wij denken echter dat het de grens voor groei heeft bereikt. Bij de nieuwe centra willen we de kwaliteit van een compacte stad behouden. We zetten juist ook in ook goede voorzieningen, zie paragraaf 5.2.4 van de RSU. |
| Hoe sturen jullie de 10 actielijnen van gezond stedelijk leven aan? Maw bij welk loket moet ik zijn met mijn slimme oplossing voor ‘meervoudig gebruik’? | Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen is het uitgangspunt van de gemeente. Hoe dat uitpakt kunt u lezen op de website. Het raakt vele beleidsterreinen en heeft meerdere “loketten”. Het ligt er dus ook aan op welk terrein uw oplossing ligt. |
| In de gemaakte barcode (pag 74) zien we een speciaal icoon (logo) voor Scouting. Hartstikke mooi! Echter zien wij dit icoon verder in de strategie niet terugkomen. Hoe plaatsen we de uitzonderlijke positie die scouting inneemt in Utrecht goed in deze strategie? | De barcode geeft aan wat het ruimtebeslag is van wonen, werken, groen, voorzieningen, energie etc in de stad. Het speciale icoon voor scouting is per abuis blijven staan uit eerdere concept barcodes. Dat was, bleek later, te gedetailleerd om dit zo te handhaven. Relatief is het ruimtebeslag van de scouting te klein om in de barcode van de stad op te nemen. |
| Waarop is de berekening van oppervlak van functies gebaseerd, en waar zijn de ruimtelijke voorwaarden? | Het oppervlak van de functies is berekend naar aanleiding van diverse normen zoals het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen, het huidige areaal/aantal banen, etc. Ook op landelijke normeringen en als niet geheel bekend op referentie. De ruimtelijke voorwaarden vindt u terug in hoofdstuk 5 van de RSU. |
| Op welke schaal wordt de barcode toegepast? M.a.w. op welke schaal wordt er geëvalueerd? | De stedelijke barcode wordt op stedelijk niveau toegepast en de wijk barcode op wijkniveau (zie pagina 74 van de RSU). In paragraaf 7.4 vindt u meer informatie over implementatie, evaluatie en verankering. |
| Op pag. 74 in de RSU 2040 staan scoutinglocaties ingevuld in de stedelijke barcode. Deze locaties zie ik daaronder niet vertaald naar de wijkbarcode. Waar lees ik die scoutinglocaties terug in de wijkbarcode? | De barcode geeft aan wat het ruimtebeslag is van wonen, werken, groen, voorzieningen, energie etc in de stad. Het speciale icoon voor scouting is per abuis blijven staan uit eerdere concept barcodes. Dat was, bleek later, te gedetailleerd om dit zo te handhaven. Relatief is het ruimtebeslag van de scouting te klein om in de barcode van de stad op te nemen. |
| Is er genoeg ruimte voor en woningen, en groen, en energie etc etc | Op pagina 160 van de RSU vindt u de conclusies van wat we kunnen realiseren en wat de opgave is (met name voor voorzieningen en energie) |

| | |
|---|---|
| De daken kunnen ook nog veel meer dan nu volgelegd worden met zonnepanelen. Niet alleen daken van woningen, ook van bedrijven én van de gemeentelijk vastgoed. Heeft de gemeente hier al concrete plannen voor? | Op dit moment liggen er op 17,3% van de Utrechtse daken zonnepanelen. Daarmee liggen we goed op koers. In 2025 willen we dat er op 20% van de daken zonnepanelen liggen. Met bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties zetten we ons daarvoor in. Hoe we dat aanpakken, leest u in de Zon op Dak-aanpak 'Meer daken met zonnepanelen, hoe doen we dat?'. |
| Hoe realistisch is het dat je binnen 10 minuten, of überhaupt binnen de gemeente, alle energie opwekt? Is dat ook echt de ambitie? | Dat is inderdaad niet realistisch, maar we willen lokale opwek in/onder/op gebouwen wel zoveel mogelijk stimuleren. Dat neemt niet weg dat we duurzame energie nodig hebben van buiten de gemeentegrens om onze doelstellingen te halen. |
| Lage Weide als locatie voor windenergie. Dat is eerder niet gelukt. Wat is er veranderd dat het opnieuw wordt onderzocht? | Lage Weide is een van de zoeklocaties voor de opwekking van duurzame energie. De uiteindelijke afweging moet nog worden gemaakt (zie ook de brief hierover aan de raad). |
| Wordt er ook gedacht aan ruimte die braak ligt, bijvoorbeeld op bedrijventerreinen, of naast snelwegen en provinciale wegen, om die te gebruiken voor zonnepanelen? Dat kan ook tijdelijk zijn, bijvoorbeeld 10 of 15 jaar. Dit kan ook in combinatie met meer groen. | Zeker, in paragraaf 5.2.6 van de RSU vindt u de locaties |
| In hoeverre is ruimte gereserveerd voor de warmtetransitie, dus voor collectieve warmteoplossingen als alternatief voor verwarmen met CV-ketels en aardgas? | Dit is niet in ruimteclaims uitgedrukt. In paragraaf 5.2.6 vindt u wel de locaties grote warmtebuffers (atmosferisch vatten) en het hoofdtransportnetwerk warmte. Meer informatie vindt u ook in de Visie op de warmtevoorziening in Utrecht. |
| Kan de gemeente bedrijven stimuleren om zonnepanelen te plaatsen op hun dak? Bedrijven zijn er soms nog heel terughoudend in. | Ja dat doen we al. Hoe we dat aanpakken, leest u in de Zon op Dak-aanpak 'Meer daken met zonnepanelen, hoe doen we dat? |
| Kunnen er nog zoekgebieden bijkomen voor energieopwekking? | Er loopt nog een inspraakperiode en de gemeenteraad moet nog besluiten, dus een absolute uitspraak kunnen we niet doen. Op dit moment lopen er geen acties om als gemeente extra zoekgebieden toe te voegen. |
| Wat betekent het voor de strategie als de middelen die de gemeente verwacht van Rijkszijde en van andere overheden, niet of onvolledig beschikbaar blijken te komen? | In dit geval zal er mogelijk op onderdelen een heroverweging moeten plaatsvinden, zoals bijvoorbeeld faseren. Of andere financieringsbronnen zoeken en vinden. |

| | |
|---|---|
| meervoudig gebruik is intensiever gebruiken: wat betekent dat voor de ambitie in de european green deal om biodiversiteit te herstellen? | We willen juist sommige plekken intensiever gebruiken om andere plekken ruimte te maken voor bijvoorbeeld groen (verdichten en vergroenen in balans). Daarnaast zetten we ook in op vergroening van de bestaande stad en natuurinclusief bouwen. |
| Hoe gaat de gu meer realiseren op groen? Er lijkt tot nu minder bereikt dan mogelijk. En nodig voor gezond stedelijk leven. Denk aan de Vleutense weg wat een betonnen bak is met nauwelijks groen. Evenals het stationsplein wat nieuw is aangelegd en de bedenkelijke eer heeft meteen de heetste plek van de stad te zijn. | Zie paragraaf 5.2.1 Stenige plekken, waar het stedelijk-hitte-eiland-effect groot is hebben daarbij vaak een streepje voor. |
| Als groen mee groeit met de stad kom je dan niet al te kort? Er zijn nu wijken met meer en minder groen. Groen dat in een wijk waar deze veel aanwezig is zoals overvecht beperkt gebruikt wordt. Ik mis leefbaarheid vanuit een menselijke perspectief. | We kijken ook zeker naar groen-tekorten in de bestaande stad zowel kwalitatief (Overvecht) als kwantitatief (Rivierenwijk). Zie paragraaf 5.2.1 en hoofdstuk 6 |
| Hoe verhoudt de strategie zich tot de klimaatdoelen? Durft utrecht hier zich aan te conformeren? $CO_2$ uitstoot. Hitte maximum? | De gemeente vindt de klimaatdoelen van Parijs heel belangrijk en zet zich in om die doelen te bereiken. |
| In het filmpje hoorde ik: alle voorzieningen zijn straks dichtbij (10-minuten stad noemde de wethouder het) en fiets en voet als belangrijkste vervoerwijze. Nu al wordt het grote aantal fietsen op sommige plekken als hinderlijk (soms zelfs gevaarlijk) ervaren. Hoe zorgen we er in de RSU voor dat de hinder door de fiets (met al z'n grote voordelen) acceptabel blijft? | In de RSU (paragraaf 5.2.5) en het nieuwe mobiliteitsplan 2040 doen we voorstellen voor een uitgebreider fietsnetwerk om de drukke beter te spreiden en om het centrum heen. Hoe de gemeente om wil gaan met fietsparkeren wordt vastgelegd in de module fietsparkeren van de Parkeervisie. Daarnaast willen we in bestaande en nieuwe centra meer prioriteit geven aan de voetganger. |
| Wordt er rekening gehouden met de toenemende vraag van pakket verzendingen aan huis en de daarbij komende verkeer (koeriers) | Hier wordt in de RSU niet specifiek rekening mee gehouden. Dit is een punt dat op de kortere termijn speelt |
| Spakenplan prima. Alleen hoe los je het al bestaande logistieke probleem met fietsroutes en vooral staanplaatsen op. Denk aan een station Zuilen waar dat nu niet mogelijk is | In de RSU en het nieuwe mobiliteitsplan 2040 doen we voorstellen voor een uitgebreider fietsnetwerk om de drukke beter te spreiden en om het centrum heen. Daarnaast willen we in bestaande en nieuwe centra meer prioriteit geven aan de voetganger. Dit vraagt ook om extra fietsenstallingen aan de randen hiervan. |

| | |
|---|---|
| Welke kernfuncties ziet gemeente als centraal en waar ziet ze vooral het faciliteren van de lokale kracht? denk bv aan uitvoering zero emissie doelen. Centraal bepalen zero emissie zones & hubs of stimuleren (lokale) markt oplossingen (hubs, fietskoeriers) | Het is ons niet duidelijk in welk verband deze vraag is gesteld. Gaat het bijvoorbeeld om zero emissie bevoorrading, dan is Utrecht een van de gemeenten die hierover een overeenkomst is aangegaan met de vervoersector. |
| Wat wordt de rol van het nieuwe station Koningsweg-Lunetten in relatie tot de ontsluiting van het USP. | In de RSU staat de ambitie dat Utrecht het station Lunetten wil opwaarderen tot station Lunetten Koningsweg met een Intercity status. Daarnaast komt er een directe Hoogwaardig openbaar vervoersverbinding met het USP. zie paragraaf 5.2.5 en 6.4 van de RSU en paragraaf 6.3 in het nieuwe mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht. |
| Hoe past de toenemende vergrijzing in de RSU en wat betekent dit voor de bestaande zorgaanbieders in de stad | Op pagina 89 staat hoe wij hier tegenaan kijken. Wat dit betekent voor de bestaande zorgaanbieders werken we samen met hen uit. |
| Hoe worden de woorden van wethouder van Ooijen in de visie tot realisatie gebracht? Hoe kom je tot die verschillende woningen | In paragraaf 5.2.2 staat wat onze ambitie is wat betreft de verschillende woningtypes. |
| Zijn er niet meer mogelijkheden dan gestapeld wonen? Er lijkt nu voor traditionele oplossingen gekozen te worden. Denk aan het omkatten van grotere eengezinswoningen naar appartementen. Zo voorkom je gentrificering en behoud je de huidige bewoners in een wijk. Ik mis hier een strategie in. | Utrecht heeft een aanzienlijk aantal woningen voor gezinnen met kinderen. Deze worden niet optimaal benut, bijvoorbeeld omdat kinderen uit huis zijn gegaan. Wij willen graag de doorstroming op gang brengen. Deze grotere woningen kunnen dan toekomen aan de grotere huishoudens (van de toekomst), die dan vervolgens een kleinere woning achterlaten.<br>We zien in de toekomst wel grotere woningen leegkomen die onvoldoende energetische kwaliteit bevatten en ook niet meer geschikt te maken zijn. Splitsen is dan wel een optie die we kunnen afwegen. |
| De ambities zijn hoog, dat kost geld, gaat het ook lukken om betaalbare woningen te bouwen? | We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld.<br>Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen. |
| 35% sociaal. Hoeveel koop/huur en huur gereguleerd middensegment? | We hebben in het coalitieprogramma ijkpunten vastgelegd. We willen dat in 2040 25% van de woningvoorraad uit middencategorie woningen bestaat. Dat zijn middenhuurwoningen en koopwoningen tot ca. €319.000 (pp 2021). Het aandeel is, behoudens de beweegrichtingen per wijk zoals we die in de woonvisie hebben opgenomen, niet verdeeld naar huur en koop. |

# Bijlage 2

## Reacties met antwoorden uit de webinar Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 van 16 februari 2021

**De vragen werden tijdens de webinar via de chatfunctie gesteld.**
**De antwoorden hebben we naderhand aan de deelnemers van het webinar toegestuurd.**

| VRAAG | ANTWOORD |
|---|---|
| 1. Heeft de corona pandemie invloed op deze plannen? | Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De effecten van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan. |
| 2. Is er genoeg ruimte voor en woningen, en groen, en energie etc etc | ja die is er. Het gaat vooral om gebieden die we kunnen veranderen. Een uitzondering hierop is de opwekking van duurzame energie. Daarvoor hebben we afspraken met de regio nodig. Ook willen we efficiënter met de ruimte omgaan onder meer door functiemenging en meervoudig ruimtegebruik. |
| Is 455.000 inwoners een doel? Kijkt de gemeente ook hoe dit te verminderen? | Groei is geen doel op zich, maar een middel om tegemoet te komen aan de vraag van de vele mensen die in de stad willen wonen en werken. Als wij dit niet doen dan wordt de stad slechts betaalbaar voor een selecte groep mensen met veel geld en dat willen wij niet. We willen een stad zijn en blijven voor iedereen. |
| Ik zag dat er ook watervisie komt. Hoe verhoudt deze zich tot de RSU 2040? | Dit een thematische uitwerking van de RSU 2040. De RSU zet de koers uit voor de gehele ruimtelijke ontwikkeling en de watervisie werkt dit nader uit voor dit specifieke thema. |
| Ik zie in het RSU dat er met name in de stad wordt gebouwd. Dat betekent nog meer drukte, nog meer mensen die op eenzelfde oppervlakte bij en met elkaar wonen/werken/leren etc. Tegelijkertijd hebben we in de huidige situatie met COVID-19 geleerd dat we meer afstand tot elkaar cq meer ruimte nodig hebben. Hoe valt dit met elkaar te rijmen? | Voor Covid-19, zie boven. Door het toevoegen van structureel groen en de toegang tot grote openbare gebieden geven we daar een eerste antwoord op. Daarnaast door het organiseren van functies binnen tien minuten van de leef- en werkomgeving creëren we ruimte en minder verplaatsingen over grotere afstanden, en daarmee een afname van de druk op de bestaande (en nieuwe) stad |

| | |
|---|---|
| Begrijp ik nu dat de visie 2030 gaat veranderen om 2040 uit te voeren? Of is 2040 een heel nieuw plan? | De RSU 2040 borduurt voort op de koers die is ingezet met de RSU 2030. De tijdshorizon is echter verder weg, daarnaast is de opgave van verstedelijking breder opgevat (voorzieningen, sport en groen zitten er bijvoorbeeld veel meer in) en zijn de verschillende thema's en gebieden verder uitwerkt in de hoofdstukken 5 en 6. |
| Hoe veel mensen kijken hiernaar / nemen deel? | Circa 260 |
| Er wordt steeds over de stad gesproken. Maar Utrecht is een gemeente. Vleuten, De Meern zijn dorpen. | Dat klopt, ze maken deel uit van het stedelijk systeem van Utrecht. |
| Zit er een maximum aan de groei ofwel het aantal in bewoners voor de stad? Of wil de stad altijd maar doorgroeien om het aantal bewoners aan te kunnen? | Utrecht wil in balans groeien. Hiervoor heeft Utrecht de barcode ontwikkeld. Als het aantal bewoners en daarmee woningen groeit dan groeien de andere aspecten van de barcode zoals groen, werken en voorzieningen ook mee. Op die manier ontwikkelt de stad zich volgens het principe gezond stedelijk leven voor iedereen. |
| 60.000 woningen erbij, dat zijn 3000 woningen per jaar. bouwkundig gezien is dit een hele opgaven, hoe gaat de gemeente dat doen? | De afgelopen jaren zijn er in de gemeente Utrecht jaarlijks ongeveer 2500 woningen per jaar gebouwd. Wij onderkennen dat 3000 woningen per jaar een hele opgave is maar achten dit wel realistisch. |
| Gaat de groei wel zo hard als waarvan nu uitgegaan wordt?<br>we zien veel mensen verhuizen, nu meer thuis gewerkt wordt. Mensen willen een grotere woning in het groen. Ze vertrekken dus. Het is ontstaan door Corona, maar dit wordt een blijvertje.<br>Of gaan er "thuiswerkwoningen" met tuinen gebouwd worden? | Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De uitwerking van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat een stad als Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan. |
| Groei is een keuze. Maar dat behoef niet te betekenen dat er maar voortdurend gebouwd wordt in het Groene Hart. De grote gemeente zuigen de mensen naar zich toe door maar steeds meer woningen te bouwen. Bouwen vanuit de buitenrand van het Groene Hart naar alle windrichtingen zou Nederland veel sterker maken op allerlei leefgebieden en de economie. | Groei is geen keuze als je een stad wil zijn voor iedereen, de manier waarop we er mee omgaan wel. We kiezen met deze ruimtelijke strategie niet voor bouwen in het Groene Hart maar op plekken binnen de gemeente Utrecht. |

| | |
|---|---|
| Huidige trend is dat mensen ook vertrekken uit steden omdat online werken steeds normaler wordt. Is hier rekening mee gehouden in RSU 2040? | Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de coronapandemie. De uitwerking van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. De groei van het thuiswerken weten we echter nog niet. We denken wel dat een stad als Utrecht altijd aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. Mogelijk heeft het wel gevolgen hoe snel de stad groeit. En mocht blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan. |
| Voor wie worden de woningen gebouwd, voor mensen die al wonen of werken in de stad, of voor mensen die (nog) geen binding hebben? | De woningen worden gebouwd voor diverse groepen. Voor studenten/ jongeren die in de stad gaan studeren op zichzelf of samen willen gaan wonen, maar ook bijvoorbeeld voor ouderen die gelijkvloers willen gaan wonen (zie pagina 89 in de RSU). Ook kunnen dit nieuwe inwoners zijn van elders. |
| Utrecht binnenstad is nu al BOMVOL met mensen, vooral in het weekend. Hoe gaat de gemeente hiermee om, als er nog eens minstens 100.000 mensen bij komen?<br>Hoe houden we Utrecht en vooral de COMPACTE binnenstad leefbaar? | We zetten met deze nieuwe strategie in op nieuwe centra die de druk van het centrum afhalen en ervoor zorgen dat inwoners en bezoekers niet allemaal naar het centrum toe moeten voor werk, boodschappen, winkelen, ontspanning. Een goed voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum. Daarnaast investeren we ook in zowel kwaliteit als kwantiteit van de openbare ruimte/ groen. |

| | |
|---|---|
| Vraag 1: Ik zie in de RSU een duidelijke visie over vijf nieuwe centra, maar mis totaal de aanpak mbt inbreiding in de bestaande wijken. Waarom is die aanpak niet in de RSU meegenomen?<br><br>Vraag 2: Waarom is in de concept RSU niet een duidelijke hoogbouwvisie meegenomen? Eén pagina over hoogbouw is namelijk geen visie op dit vlak.<br><br>Vraag 3: In tegenstelling tot de “visie Amsterdam 2050 “ zie ik totaal niet hoé men dit wil realiseren. Hoe gaan jullie dit als gemeente aanpakken. Ik mis dit in de uitleg van de RSU. | De visie van de RSU is juist om de woningbouwopgave niet te spreiden over de gehele stad, maar te concentreren in deze nieuwe centra. Er zullen altijd plannen zijn voor inbreiding in bestaande wijken, en daarvoor gelden dezelfde basisprincipes van de barcode. Door de spreiding en de opgaves die er voor de bestaande wijken zijn (voorzieningen, groen etc) gaan zij elkaar versterken.<br>Als uitwerking van de RSU komt er een hoogbouwvisie. Hierin worden de hoofdlijnen zoals in de RSU 2040 beschreven verder uitgewerkt.<br>Er zit wel een uitvoeringsstrategie in waarin staat wanneer we welke stappen nemen en hoe. Dat staat in hoofdstuk 7 en 8 van de RSU.<br>Daarnaast werken we een implementatieplan voor de RSU 2040 uit als deze wordt vastgesteld door de gemeenteraad. |
| Utrecht kiest voor binnenstedelijk bouwen. Dat betekent mogelijk veel woningen in je achtertuin. Hoe gaan we om met bewoners die in opstand komen als hun achtertuin volgebouwd wordt? Wat zegt de RSU daarover? | We snappen dat er weerstand komt van inwoners tegen verdichting met nieuwe woningen in de nabijheid van hun eigen woning. De RSU 2040 kijkt naar het stedelijke perspectief en in brede zin hoe de stad kan groeien. Bij de uitwerking van de RSU 2040 in plannen voor gebieden gaan we uiteraard het gesprek aan met de omwonenden, zoals we dat nu ook doen. Ook in de omgevingsvisies die al gemaakt zijn/ worden. De toekomstige Omgevingswet geeft daarvoor ook genoeg mogelijkheden. |
| Wat voor een meetinstrumenten worden er op welke momenten gebruikt om bij te sturen op trends? | Om inzicht te hebben of ontwikkelingen op koers liggen, maakt de gemeente gebruik van verschillende monitoringsinstrumenten, zoals de Meerjarig Perspectief Ruimte (MPR), het dasboard wonen en het dashboard werk voor iedereen. Op de webpagina Onderzoek over Utrecht staan de verschillende onderzoeken van de gemeente. |

| | |
|---|---|
| In 2002 was er een referendum over een GROEN Utrecht of een HOOG Utrecht.<br>In 2017 is dat geëvalueerd en is gebleken dat de voorkeur van de Utrechters NIET is gerealiseerd.<br>Hoe kunnen we waarborgen dat onze input nu eens een keer WEL serieus wordt genomen? | Het spijt ons dat u het gevoel heeft dat de input niet serieus wordt genomen. Er is echter door ons wel degelijk gekeken hoe we die antwoorden uit het referendum op een goede manier hebben kunnen verwerken in de RSU 2040. Daarom stellen we groen als ook centraal in de ontwikkeling. En kiezen we voor enkele plekken waar hoger gebouwd kan worden en dus niet overal.<br>We hebben de Utrechtse barcode ontwikkeld, die schematisch weergeeft wat de ruimtevraag is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle elementen die in de stad ruimte nodig hebben: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. Ruimtelijk ontwikkelingen worden periodiek aan deze barcode getoetst. Als op 1 of 2 van de dimensies niet volledig aan de voorwaarden van de barcode voldoen, kan het plan alleen worden voortgezet als wordt geregeld waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd (zie pag 183 van de RSU).<br>Verder blijft het steeds mogelijk om met elkaar standpunten uit te wisselen. |
| De visie omvat verschillende soorten “zoekgebieden”. Wanneer start dat zoeken en wanneer is het klaar. Het stempel “zoekgebied” zet natuurlijk ook een term op ontwikkelingen en zou daarom niet te lang moeten kleven aan een plek. | Wij begrijpen uw opmerking. Tegelijkertijd moet er – om een zoekgebied te anders te bestempelen - steeds een totale (integrale) afweging gemaakt worden. Die afweging is nu nog niet te maken, omdat er nog vele vragen onbeantwoord zijn. |
| Is nieuwbouw persé nodig? Of hebben projectontwikkelaars daar (financieel) belang bij? Is bestaande bouw ombouwen voor meer huishoudens ook een optie? | Een gedeelte van de nieuwe woningen kan gerealiseerd worden door bestaande bouw om te bouwen. De behoefte van 60.000 woningen kan niet in zijn geheel gerealiseerd worden door bestaande bouw om te bouwen, dus nieuwbouw is noodzakelijk. |
| Periodiek bijsturen lijkt me helemaal logisch en nodig. Maar wat zal de periodiek zijn. Hoe kortcyclisch of hoe langcyclisch? Elk kwartaal, elk jaar, elke 2 jaar, elke 4 jaar, 5 jaar, langer? En hoe groot is de scope van sturen? De hele set opgaven, de serie programma’s, de projecten? Cyclus en scope hebben natuurlijk een hele grote impact op de outcome. | Doorgaans heeft een strategische visie een langdurige cyclus en dus houdbaarheidsdatum. De periode van bijsturen van een dergelijke visie hangt sterk af van de maatschappelijke ontwikkelingen en onvoorziene gebeurtenissen. Als bijvoorbeeld blijkt dat de coronapandemie structurele gevolgen heeft op de ontwikkeling van de stad dan wordt de visie bijgesteld. |

| | |
|---|---|
| Waarom wil je verdichten? Ik denk niet dat bewoners dat willen. Is verdichting wel nodig? Zie bv de polder Rijnenburg | Over verdichtingen zijn de meningen verdeeld ook onder bewoners. Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken. Daarnaast willen we zuinig omgaan met het buitengebied en de stad compact houden zodat alles per fiets of zelfs lopend goed te bereiken is. |
| Ik woon in Lunetten, als alle plannen doorgaan zal de komende 10 tot 20 jaar mijn buurt onleefbaar zijn. Groen wordt volgebouwd, parken en Ameliseerd krijgen nog meer druk dan nu. Meer auto's, parkeerdruk. Wonen in Utrecht wordt er niet leuker op. | De nieuwe woningen voegen wij niet toe in het groen, maar tussen en langs de sporen en door het transformeren van plekken die nu al bebouwd zijn. Daarbij zorgen wij ook voor meer groen; Amelisweerd bijvoorbeeld willen we juist uitbreiden en zie bijvoorbeeld het ontwikkel perspectief Maarschalkerweerd. Ook zorgen wij ervoor dat alternatieven voor de auto aantrekkelijker worden door de investeringen in een nieuwe mobiliteitsaanpak (zie paragraaf 5.2.5 in de RSU 2040) |
| De student wordt niet genoemd in de visie 2040.<br>Wat kunnen wij als huidige maar ook nieuwe studenten verwachten? | In de RSU wordt geen enkele doelgroep specifiek benoemd. De RSU zet een koers uit voor de groei van de stad waar iedereen zijn plek vindt. En dat geldt ook voor studenten. Bij nadere gebieds- en of thematische uitwerkingen wordt ingegaan op specifieke behoeftes van verschillende doelgroepen (waaronder studenten) (denk aan woningen, voorzieningen, etc). |
| Hoe verhoudt het verhaal van het karakter van Utrecht zich tot de enorme recente uitbreidingen , zoals Leidsche Rijn / Vleuten - De Meern ? | De kwaliteiten van de stad zoals genoemd in hoofdstuk 3 gelden voor de hele stad, waarbij de afzonderlijke wijken hun eigen karakter hebben. Door te kiezen voor binnenstedelijke ontwikkeling willen we de kwaliteiten van de stad uitbouwen de hele stad. |
| Dus we gaan eerst huizen bouwen en dan pas voor banen zorgen???<br>Die huizen zijn dus niet nodig!!!! Lijkt prestige! Zoiets als Utrecht moet de grootste worden. | Het is niet dat we eerst het één doen en dan het ander. We pakken juist zaken tegelijkertijd op. Huizen zijn zeker nodig, blijkt uit diverse onderzoeken én banen ook. Daarom bieden we naast woningen ook ruimte voor nieuwe arbeidsplaatsen.<br><br>Er is geen behoefte om de grootste te worden, maar we zien dat onze stad erg in trek is en we verwachten dat dat ook blijft. En dan willen we wel een stad zijn die voor iedereen betaalbaar is om in te wonen. |

| | |
|---|---|
| Is het een idee om meer waterwegen met elkaar te verbinden op een dusdanige manier dat je ze kunt gebruiken als vaarweg voor bijv. kano's of roeibootjes? Dus niet meteen voor grote(re) boten met motor, maar als mogelijkheid om te sporten?<br>Bijvoorbeeld: connectie van Fort Blauwkapel met Park Bloeyendael | In de plannen zit al het verbinden van de Leidsche Rijn met de Singel waardoor je vanuit Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern helemaal kan doorvaren naar de binnenstad. Dit is wellicht op meer plekken mogelijk. Bij de uitwerking van de RSU nemen we dit mee. |
| Worden de omgevingsvisies met omliggende gemeentes bv als ngein afgestemd? | Ja, er is afstemming met gemeenten uit de provincie Utrecht. Daarvoor is ook een regionaal plan gemaakt, namelijk het Integraal Ruimtelijk Perspectief. U vindt daar meer informatie over op https://www.utrecht10.nl. Daarnaast vindt u ook meer informatie in het programma Utrecht Nabij van U-Ned. |
| Gezond leven is er zeker niet in omgeving van nieuwe bouwlocaties. | Wij kunnen moeilijk reageren op deze mening, omdat niet duidelijk is wat precies bedoeld wordt. |
| Is deze strategie niet beter op regioniveau te realiseren? De groei zou wel eens meer op dat niveau te verwachten zijn, dan binnen de gemeentegrens | Zeker, en de RSU is de koers/agenda van de gemeente Utrecht hierbinnen. Vanzelfsprekend vindt afstemming plaats tussen de stad en de regio over de ruimtelijke koers. En voor enkele onderdelen van de RSU (denk bijvoorbeeld aan energie) moet dit ook zeker. |
| In de Stedelijke Agenda komt het begrip Leefbaarheid niet terug. Het gaat vooral om de "grote" landelijke thema's maar de leefbaarheid van de individuen komt niet terug. Waarom is dat? | Utrecht staat voor "Gezond stedelijk leven voor iedereen". Utrecht wil een stad zijn waar gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Gezond stedelijk leven voor iedereen is dan ook een van de uitgangspunten voor de RSU en een ijkpunt voor de groei van de stad. |
| Individualisme is een probleem dat heeft corona ook laten zien, bij het bouwen zijn hofjes belangrijk waar mensen elkaar op een natuurlijke manier ontmoeten. | In onze stedenbouwkundige plannen kijken wij altijd hoe wij de sociale samenhang tussen de nieuwe en bestaande bewoners kunnen vergroten. Hofjes kunnen hier een bijdrage leveren. |
| Wat zien jullie als oplossing voor de korte termijn problemen rondom te druk wordende stadcentrum en woningnood? | De hele ruimtelijke strategie is hierop ons antwoord. Nieuwe centra, maar ook ruimte voor groen, werken, voorzieningen, energie etc. |
| Hoe zit het met geluid: wegen, treinen etc geven behoorlijk veel geluid. Dit merk je ook rondom de stad als je recreëert. | Bij de uitwerking van de RSU in de verschillende ruimtelijke plannen is geluid een belangrijk milieu-aspect. Niet alleen de regelgeving geldt maar ook het beleid van het zogenaamde Actieplan Geluid. |

| | |
|---|---|
| Zorgt RSU voor meer flexibiliteit tov de huidige toetskader / bestemmingsplannen? Ook een bottum-up benadering. Op dit moment werkt het helaas juist belemmerend en zorgt eerder voor een conservatieve houding en geen toekomstgerichte houding. | Voor bestemmingsplannen gelden wettelijke regels. De RSU 2040 is een koersdocument. |
| In Leidse Rijn moesten 30.000 woningen gebouwd worden. Daarvoor had de gemeente Utrecht 30 jaar nodig. Hoe denkt Utrecht 60.000 in 10 jaar te bouwen? | De RSU 2040 heeft een looptijd van 20 jaar. Dat betekent grofweg 3000 woningen per jaar. De afgelopen jaren zijn er in de gemeente Utrecht ongeveer 2500 woningen per jaar gebouwd. Wij onderkennen dat 3000 woningen per jaar een hele opgave is maar denken dat dit wel mogelijk is. |
| Groen én wonen - klinkt als het Overvecht-debacle.<br>Hoe gaan we dit voorkomen? | Door stedenbouwkundig goed te ontwerpen aan de nieuwe en de bestaande stad (ook Overvecht). Entrees en voorzieningen aan het groen, zicht op het groen, een goede mix aan woningtypes en -segmenten. |
| Groene gebieden als parken zijn ‘s nachts onveilig door het gemis aan sociale controle, hoe wordt daar rekening mee gehouden bij het terugbrengen van groen in de stad? | In de RSU wordt gekozen voor verdichten en vergroenen in balans. Dat is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen straten) naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. Bij de uitwerking in ruimtelijke plannen zal voor parken sociale veiligheid een aandachtspunt zijn. |
| Voor het maken van de trein ring om de stad, moeten daarvoor dan woningen en andere functies weggehaald worden? | Het is geen treinring maar een hoogwaardig openbaar vervoersring, dat wil zeggen bus of tram. Hoe dit eruit komt te zien en waar deze ring komt te liggen gaan we de komende tijd onderzoeken. De ambitie is hiervoor zoveel mogelijk bestaande infrastructuur voor te gebruiken. |
| Loop je geen risico dat bij de groei alleen maar meer mensen van het centrum gebruik gaan maken en dat het daardoor daar nog drukker wordt. Mensen zijn namelijk gewoontedieren en gaan wellicht toch naar het centrum i.p.v. in hun eigen wijk naar winkels/voorzieningen | We willen de nieuwe centra zo aantrekkelijk maken dat dit een goed alternatief wordt. Dit heeft te maken met bereikbaarheid, nabijheid, maar ook levendige plekken door het mengen van functies en toevoegen van voorzieningen en horeca. |

| | |
|---|---|
| (bestaand) groen en water als basis:<br>een deel van de singel is natuurlijk weer open gegraven, maar betekent dit ook dat andere waterstructuren die in het verleden gedempt zijn, zoals die Tuinwijk, weer geopend gaan worden?<br>Naast prettig voor het beeld en klimaatadaptatie ook recreatief leuk om een rondje te kunnen peddelen. | In de plannen zit al het verbinden van de Leidsche Rijn met de Singel waardoor je vanuit Leidsche Rijn/Vleuten-De Meern helemaal kan doorvaren naar de binnenstad. Dit is wellicht op meer plekken mogelijk. Bij de uitwerking van de RSU gaan we dit mee nemen |
| Worden er in de RSU ook doelstellingen geformuleerd over de ongedeelde stad? Het grootste deel van Leidsche Rijn heeft bv een buitengewoon laag aandeel sociale huur. | De RSU doet hier geen uitspraak over. De ambities voor de segmentering per wijk zijn opgenomen in de Woonvisie 2019. |
| Kijken jullie ook dan naar de verbindingen naar de overige regio's / dorpen die bij Utrecht horen? | Met nieuwe mobiliteitsmodel, het wiel me spaken, verbinden we ook de regio door de aanleg van snelfietsroutes en bus- en tramverbindingen naar Nieuwegein, IJsselstein, Zeist, de Bilt, etc. |
| RSU: het gaat over leefbaarheid in het openbare ruimte. Wat is de visie voor de bewoners die hun leefbaarheid en gezondheid 'thuis' of 'eigen straat' ook willen verbeteren? | Hiervoor staat de gemeente Utrecht altijd open. Via het initiatievenfonds ondersteunen wij dit ook. Zie de website van de gemeente of neem contact op met het wijkbureau voor meer informatie. |
| Heeft u in uw plan rekening gehouden met de stem van de Utrechtse bewoners? Wat vinden zij van deze visie? | We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen.<br>Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze.<br>Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren. |
| Hoe komt het dat er in Lauwerecht in de afgelopen 10 jaar bijna een verdubbeling aan woningen is gerealiseerd? Staat niet in de verhouding. Niets aan voorzieningen, groen of anders is gerealiseerd. | Dit is de reden waarom we de barcode hebben ontwikkeld. Deze verhoudingen willen we in balans krijgen en houden. |

| | |
|---|---|
| Het succes van het stedenbouwkundige concept van de compacte stad is in hoge mate afhankelijk van een goede samenwerking met onze buren. Op dit moment lijkt er nog sprake van een groot gat tussen de ruimtelijke strategie van onze randgemeenten en de gemeente Utrecht. Hoe willen jullie komen tot een meer consistente regionale ruimtelijke koers? | We hebben onze buren nodig. De RSU 2040 is afgestemd op regionale visies als Utrecht Nabij (december 2020) van U Ned en het Integraal Ruimtelijk programma van de U16 gemeenten. Daarbij wordt regelmatig overlegd met collega's van buurgemeenten en de provincie Utrecht. |
| Bent u bang voor (nog) meer burenoverlast met zoveel meer aanwas? Het aantal $m^2$ wordt blijft gelijk... | Er komen inderdaad meer mensen bij per $m^2$ maar of dit meer burenoverlast betekent hangt af van vele factoren. Als gemeente is dit natuurlijk niet ons doel. |
| Hebben bewoners ook invloed over hoe onze stad eruit komt te zien? Hoe betrek je hier iedereen bij? | We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een flink aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen.<br>Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze.<br>Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren. |
| Op de achtergrond staat nu ook een mooi plaatje mbt water...wat is de rol van water in de stad in Utrecht? | De rol van water in de stad is erg belangrijk en is naast groen en infrastructuur een van de structurerende elementen van de RSU. In de visie Stadswater van de stad kunt u meer lezen over de rol van water. |
| Wat betekenen al die kleurtjes bij die nieuwe knooppunten? | Een mix van programma: wonen, werken, voorzieningen, groen, etc. Wat precies de verhouding is en hoe dit eruit komt te zien weten we nu nog niet maar dit geeft een indicatie. |
| Krijgen alle stadskernen dezelfde invulling, of ligt er per kern een een accent op bijv. wonen, uitgaan etc.. | Nee, dit verschilt per kern dit hangt ook af van de bestaande situatie en de omgeving. Wel is de bedoeling dat dit allemaal gemengde gebieden worden: wonen, werken, voorzieningen, groen, etc. Wat precies de verhouding is en hoe dit eruit komt te zien werken we de komende tijd uit in ontwerpen per centra/stadskernen. |

| | |
|---|---|
| Wie prioriteert? stap voor stap - hoeveel invloed hebben huidige bewoners? | In hoofdstuk 7 Uitvoeringsstrategie staat een fasering voor de uitwerking.<br>We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een flink aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen.<br>Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze.<br>Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren. |
| Wat ik heel erg mis in de strategie is hoe de burgers meegenomen worden naar de toekomstige visie toe. Het betekent nogal wat, vooral omtrent leefbaarheid.<br>Waarom is hier geen expliciete aandacht voor?? | We hebben aan het burgerpanel van de gemeente Utrecht een flink aantal vragen voorgelegd over de toekomst van de stad. Daarnaast hebben we gekeken naar de opbrengst van participatietrajecten van verschillende beleidsdocumenten en omgevingsvisies, alle verwant aan de RSU. Ook de opmerkingen tijdens deze informatiebijeenkomst en de inspraakreacties worden meegewogen.<br>Momenteel kan iedereen in de stad zijn mening laten horen via een zienswijze.<br>Via de gemeenteraad, die de Utrechters vertegenwoordigen wordt de stem bij het definitief vaststellen gehoord.<br>Daarnaast komen er nog voldoende mogelijkheden bij de uitwerking van de RSU in omgevingsbeleid per thema of gebied en bij concrete bouwplannen of plannen in de openbare ruimte. Ook worden er nog omgevingsvisies voor deelgebieden gemaakt, waar u uw bijdrage kan leveren.<br><br>Utrecht staat voor “Gezond stedelijk leven voor iedereen”. Utrecht wil een stad zijn waar gezondheid en leefbaarheid voorop staan. Gezond stedelijk leven voor iedereen is dan ook een van de uitgangspunten voor de RSU en een ijkpunt voor de groei van de stad. |

| | |
|---|---|
| Wordt de stad dan niet de aankomende 20 jaar een bouwput op veel plekken? | Niet alles kan ineens worden aangepakt. We gaan de komende 20 jaar stap voor stap projecten uitvoeren. Een leefbare stad blijft daarbij belangrijk. In hoofdstuk 7 van de strategie staat meer over de planning. Daarnaast willen we overlast zoveel als mogelijk beperken. |
| Vervelend dat tegengeluiden op de rol van de auto weggezet worden als 'ach, er zal altijd weerstand zijn'. Dat lijkt me te makkelijk, er zijn hele goede inhoudelijke argumenten die aangeven dat de filosofie van Utrecht rondom mobiliteit niet helemaal actueel meer is. Dat gaat niet om of de parkeerplek op 5 minuten is of 10 minuten, maar wel over de bredere vraagstukken. Dat is geen 'weerstand', maar dat zijn oprechte zorgen of realiteit niet ondergesneeuwd raakt in politieke utopie. | Er wordt verschillend gedacht over de auto. Utrecht groeit, maar de ruimte blijft gelijk. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus.<br>Het is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Tegelijk zijn alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route. |
| Hoe gaat de gemeente om met verdichting van woonwijken en de grotere privacy problemen die hierdoor kunnen ontstaan? | Wij denken dat ook bij verdichting de privacy van mensen gewaarborgd kan blijven. |
| Er zijn in de RSU geen richtlijnen voor participatie, hoe zorg je dan dat bij elk project dit goed gedaan wordt | Het participatiebeleid van de gemeente heeft daar richtlijnen voor. |
| RSU gaat over groen, gezondheid, voorzieningen en dus ook cultuur. Welke ruimte is aanwezig voor herstel van de unieke icoon van Utrecht, de oorsprong van Utrecht: namelijk herbouw c.q. voltooiing van de Utrechtse Dom? (herbouw ingestort schip). Bijvoorbeeld in de vorm van een "Sagrada Familia' format? Frans de Wolff | Dat hebben we niet meegenomen in de RSU. Momenteel wordt de domtoren al gerestaureerd, maar dat is waarschijnlijk wel bekend. Zie daarvoor ook de website www.domtoren.nl |
| Complimenten aan de Gemeente voor deze plannen. Waarschijnlijk komt er ook een bak met zure bagger binnen van reaguurders, maar ik word als inwoner erg blij van deze plannen, vooral vanwege de balans in aandacht voor verschillende functies en voor de - broodnodige - aandacht in het bijzonder voor groen, klimaatadaptatie en duurzame energie-opwek! | Dank |
| Minder auto's is een fijne ambitie! Maar hoe werkt dat in de bestaande wijken? Mensen lijken gehecht aan hun parkeerplek voor de deur. | In paragraaf 5.2.5 van de RSU staat dit nader uitgewerkt en ook in het concept mobiliteitsplan dat recentelijk is ter inzage heeft gelegen. |

| | |
|---|---|
| Waar is het hoger onderwijs (universiteit en hogeschool) in deze barcode? | Hoger onderwijs is een regionale bovenstedelijke functie. Er bestaat geen norm voor. Het hoger onderwijs speelt wel een belangrijke rol in de stad. |
| Wat is de maat van de barcode, zijn dat Ha's of m2? | Dat zijn hectares |
| Hoe wordt de input op de 'barcode' gemeten? | Zie paragraaf 7.4 |
| Deze getoonde barcode is dat de huidige situatie of het toekomstbeeld? | De getoonde barcode is een beeld van het huidige beleid. Het is in beeld wel een nauwkeurige schatting, omdat het beeld niet op de millimeter nauwkeurig gemaakt is. De RSU 2040 geeft het toekomstbeeld van de barcode weer. Dat betekent ook dat we een aantal extra toevoegingen gaan en moeten doen omdat deze nu nog niet in alle plannen zitten |
| De barcode: ik zag het niet voldoende, maar het leek even of winkels (supermarkten, bakkers ed) ontbraken | Deze zitten er wel in onder 'Werken (retail/ detailhandel)' |
| Is er ook een 'oude' barcode beschikbaar, zodat we de huidige situatie met de nieuwe situatie/ambitie kunnen vergelijken? | Ja zeker, per wijk hebben we deze onderzocht op basis van cijfers van het CBS en de Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT). Normen voor bijvoorbeeld groen zijn gebaseerd op het huidige oppervlak delen door het huidige aantal woningen. Als u deze wil ontvangen, stuur dan een mail naar RSU2040@utrecht.nl |
| Hoe wordt een een groeiende stad gevoed, blijft er wel ruimte over voor lokale geproduceerd voedsel?<br>Ik zie daar geen plekje voor in de barcode? | We willen het landschap om de stad zoveel mogelijk sparen van bebouwing en inzetten voor bijvoorbeeld voor stadsgerelateerde landbouw. Dit valt onder agrarisch en groen om de stad. |
| Kun je de barcode maken voor de bestaande situatie en de toekomstige situatie en dan zien waar de verschillen zitten? | Ja dat kan door ruimtegebruik in kaart te brengen. Al ligt dit natuurlijk ingewikkelder als ruimte voor meerdere functies gebruikt wordt (bijvoorbeeld energie opwekking op woningen). |
| De focus lijkt te liggen op woningen - woningen - woningen.<br>Hoe zorgt de gemeente ervoor dat er ook voldoende ruimte is voor recreatie, sport, etcetera.<br>En concreet: hoe zorgt de gemeente ervoor dat de ambities van de roeiverenigingen ook gerealiseerd mogen en kunnen worden???? | Dat is juist niét de bedoeling van de RSU. We hebben de barcode in het leven geroepen als instrument om al deze andere functies in balans mee te laten groeien.<br>Voor de roeiverenigingen hebben wij een roeibaan ingetekend staan in Rijnenburg. |

| | |
|---|---|
| Wat is die identiteit, en hoe is dat inzichtelijk in de utrechtse barcode. Is dit niet een uitgangspunt van elke stad? | De barcode is hoofdzakelijk een middel om hoeveelheden in beeld te brengen. De kwaliteit en identiteit hebben wij beschreven in hoofdstuk 3 van de RSU 2040, waarin de belangrijkste waarden van Utrecht worden beschreven. |
| Hoeveel km2 is er nodig voor de realisatie van 60.000 woningen, bedrijfsruimte, etc. | Dat hangt af van het al dan niet combineren van ruimtegebruik (bijvoorbeeld zonnepanelen op daken) en het type woningen. Maar naar schatting is dit rond de 1000 en 1300 hectare voor de gehele barcode. |
| Welke methodiek wordt er gebruikt voor het bepalen van rangorde voor het invullen van behoeften vanuit de stad. Dus hoe bepaal je in de schaarse ruimte welke invulling voorrang krijgt? | Dit staat uitgelegd in paragraaf 5.1 van de RSU 2040 |
| Zitten de voorzieningen voor ouderenzorg ook in de baecode? | Ja die zitten er ook in: zie paragraaf 5.2.4 en pagina 89 |
| Is een trek naar buiten (platteland) van vooral jonge gezinnen mede door corona een blijvende trend? | Wij baseren ons op cijfers uit onderzoeken van voor de coronapandemie. De uitwerking van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. Groei van het thuiswerken weten we echter nog niet. We denken wel dat een stad als Utrecht altijd aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. Mogelijk heeft het wel gevolgen voor de snelheid waarmee de stad groeit. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan. |
| 3. Hoe kunnen er 60.000 woningen worden toegevoegd zonder uit te breiden? Komen er dan overal flats? | Een groot deel van deze woningen (circa 40.000) staan al in de planning om te gaan bouwen in de stad. Dit zijn bijvoorbeeld delen van Leidsche Rijn die nog ontwikkeld moeten worden, of de woningen die komen op oude industrieterreinen zoals de Merwedekanaalzone, Beurskwartier, de Cartesiusdriehoek en Daalsedijk. Op onze website staan deze projecten beschreven.<br>Voor de overige 20.000 woningen zijn in de RSU locaties aangewezen waar deze gerealiseerd zullen worden. Dit zijn (voornamelijk) locaties die nu extensief gebruikt worden en waar dus ruimte vrij is voor nieuwe woningen of die momenteel nog een andere functie hebben. Op die nieuwe locaties zullen relatief veel woningen op een klein oppervlakte gebouwd worden. Dat kan op veel meer manieren dan het realiseren van flats |

| | |
|---|---|
| Er bestaan ideeën om in de stad groene energie op te wekken, oa dmv wind-energie. Op basis van de informatie die ik gelezen heb, krijg ik de indruk dat deze windmolens in kleine aantallen (1/ enkele) geplaatst moeten worden. Is dat niet erg gefragmenteerd en daarmee inefficiënt? Met name als het gaat om windmolens die “vrij groot” zijn en daarmee een enorme impact voor de omgeving hebben, zelfs als het om 1 molen gaat. Dit in tegenstelling tot bijv. zonnepanelen die je makkelijk op daken van huizen etc kunt plaatsen zonder dat er meteen overlast voor de omgeving is. | De gemeente heeft een studie uitgevoerd waar er mogelijk duurzame energie opgewekt kan worden. Dat wil zeggen, waar het technisch mogelijk is zonnevelden en windmolens te realiseren zijn. De locaties uit deze zogenoemde ‘potentieelstudie’ zijn als zoekgebieden opgenomen in de concept ruimtelijke strategie 2040 (RSU 2040). Hiermee is nog geen keuze gemaakt op welke locatie zonne- en windenergie zal worden gerealiseerd. De gemeenteraad is in een aparte brief geïnformeerd over de potentieelstudie en de gebieden die zijn opgenomen in de concept RSU 2040. |
| Energie-transitie is een landelijk probleem, net als het woningtekort. Waarom wil de gemeente Utrecht de energie-transitie zo graag lokaal oplossen (oranje balk). De ruimte is al zo schaars. | De gemeente Utrecht kiest ervoor om ruimte te bieden binnen de stadsgrenzen voor duurzame energieopwekking. Daarnaast werkt de gemeente in U16 verband mee aan de regionale energie strategie. |
| Er wordt over technische zoekgebieden gesproken voor zon- en wind-energie. Een aantal van deze gebieden ligt erg dicht (<500m) bij bestaande bebouwing, waaronder ook gezichtsbepalende hoge historische bebouwing.<br>• Wat betekent technisch zoekgebied?<br>• Is in de huidige afweging de nabijheid van bebouwing al meegenomen?<br>• Is in de huidige afweging de afweging van het veranderen van historische vergezichten al meegenomen? | Een technisch zoekgebied houdt in dat het op die locaties wettelijk en technisch geen belemmering is voor energieopwekking. Daarmee is nog geen keuze gemaakt op welke locatie zonne- en windenergie zal worden gerealiseerd. Andere aspecten zoals nabijheid en vergezichten zijn niet meegenomen in de afweging. Zoals gezegd zijn dit zoekgebieden waarmee nog niet is gezegd dat uiteindelijk op alle locaties energieopwekking zal worden gerealiseerd. De gemeenteraad is in een aparte brief geïnformeerd over de potentieelstudie en de gebieden die zijn opgenomen in de concept RSU 2040 |
| Waarom moet energie lokaal opgewerkt worden? Dat kan toch juist prima buiten de stad. | Gemeente Utrecht kiest ervoor om ruimte te bieden binnen de stadsgrenzen voor duurzame energieopwekking. Daarnaast werkt de gemeente in U16 verband mee aan de regionale energie strategie. |
| Kunnen er geen kleine windmolens op de daken van kantoorpanden, die dan in de avond en nacht draaien en dus ook geen geluidsoverlast veroorzaken? | Dat is ons niet bekend. |
| Wij hebben hier in Haarzuilens groen en die wordt dan afgenomen om daar zonnevelden van te maken? Is hier geen andere oplossing voor? Zonde van al het groen zou ik zeggen als jullie juist voor groen willen bijven gaan. | De definitieve afweging waar zonnevelden komen moet nog plaatsvinden. Een goede inpassing in het groen is een van de uitgangspunten die horen bij het aanleggen van zonnevelden. |

| | |
|---|---|
| Echt heel verkeerd om zonne weides aan te leggen.!<br>Daarmee vind er geen fotosynthese, co2 vast legging, en ruimte voor wilde dieren, lelijk aanzicht.<br>Waarom niet alle daken volleggen ,desnoods verplicht, als je boven staande afwegingen mee neemt en doorrekend , kan er nog veel meer geld aan besteed worden.<br>Waarom kiest u anno deze tijd nog voor zonne weides , en dan ook nog wel in Haarzuilens , ?? | Geen dak blijft onbenut is één van de belangrijkste principes die centraal staan bij de ruimtelijke ontwikkeling de komende 20 jaar. De gemeente zal dus maximaal in op het benutten van het dakoppervlak dat beschikbaar is. Dit kan echter maar in een klein deel voorzien van de energiebehoefte. Daarom heeft de gemeente een potentieelstudie uitgevoerd naar duurzame energieopwekking. |
| Hoe gaan we in Utrecht van het gas af? | U kunt via deze link meer informatie vinden over het Utrechtse energiebeleid en de wijze waarop Utrecht aardgasvrij wil worden. |
| Wat is de argumentatie van de gemeente waarom energie lokaal opgewekt moet worden? | De gemeente wil haar behoefte aan duurzame energie deels binnen de stadsgrenzen oplossen zodat de gemeente niet geheel is aangewezen op locaties in andere gemeenten. Daarnaast werkt de gemeente in U16 verband mee aan de regionale energie strategie. |
| Kunt u grofweg aangeven in welke jaren de bepaalde deelgebieden met nieuwe woningen moeten worden opgeleverd? | Nee, dat kunnen we nog niet. De concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is een koersdocument. De uitvoeringsstrategie en implementatie zal op basis van de RSU 2040 verder worden uitgewerkt de komende tijd. Hoofdstuk 7 van de RSU bevat een uitvoeringsstrategie waarin verschillende fasen worden onderscheiden. |
| Een OV ring is een heel goed idee! Op welke termijn kunnen we bijvoorbeeld de verbinding Zuilen-Overvecht verwachten? | In paragraaf 7.2 van de concept Ruimtelijke Startegie Utrecht 2040 is aangegeven wat de fasering bepaald van de OV ring. Wanneer de verbinding Zuilen Overvecht wordt verwacht is nu nog niet aan te geven omdat dit van veel factoren afhangt. Het is een redelijke inschatting van de in de RSU geschetste ambities, die op basis van de verdere inkleuring van de daadwerkelijke uitvoeringsplannen en programmering verder kan worden aangescherpt. |
| Wat doet de gemeente tegen huizenopkopers, de mensen die de huizen kopen en niet bewonen en daarmee de prijzen opdrijven? | We hebben hiervoor geen gemeentelijke regelingen. |

| | |
|---|---|
| Er wordt een totaal budget van 7.1 miljard genoemd in de stukken. Hoe groot is de nauwkeurigheid van het getal? Plus/min 100%, 50%, 25%, 10%? | De totale investeringsopgave tot 2040 van circa € 7,1 miljard is indicatief. Op pagina 187 van de RSU 2040 staat een tabel met indicatieve deelopgaven voor investeringen per barcode-thema. |
| Hoe gaat Utrecht deze plannen financieren? | Om tot haalbare en betaalbare plannen te komen moeten ambities en bekostiging gelijk oplopen. Daarvoor worden financiële bekostigingsinstrumenten ingezet zoals genoemd in de investeringsstrategie (paragrafen 8.4 en 8.5), maar ook niet-financiële sturingsinstrumenten, zie bijvoorbeeld paragraaf 7.3 van de uitvoeringsstrategie. |
| Ik hoor heel veel investeren in. Maar hoe reëel is het om dit financieel voor elkaar te krijgen? | In de investeringsstrategie in hoofdstuk 8 beschrijven we hoe we dit willen aanpakken. Het blijft natuurlijk een uitdaging. |
| Welke bijdrage wordt van “Europa” (Brussel) verwacht. Valt de ruimtelijke strategie onder het Horizon Europa programma? Frans de Wolff | De RSU valt niet specifiek onder Europese programma’s, maar heeft daar zeker raakvlakken mee en daar ontstaan kansen voor bekostiging en financiering. In paragraaf 8.5 van de investeringsstrategie staat benoemd dat vanuit het Europese fondsenprogramma vooral kansen worden gezien voor gezonde leefomgeving. Tegelijkertijd zal net zoals nu worden ingezet op het Horizon-programma voor wetenschap en innovatie. |
| U bent dus afhankelijk van het beschikbaar komen van de middelen van het Rijk om de deelplannen te realiseren. Wat doet u wanneer niet duidelijk is of en wanneer die middelen beschikbaar komen? Gaat u dan toch de woningen bouwen in afwachting van die middelen om ook het mobiliteitsplan te realiseren? Of zorgt u eerst voor zekerheid rond het mobiliteitsplan alvorens u de woningen gaat bouwen? | In dit geval moeten we wellicht op onderdelen een nieuwe overweging maken. Een oplossing kan zijn de snelheid van stappen te veranderen. De barcode blijft een belangrijke richtinggevende factor in deze afwegingen, zoals ook wordt beschreven in paragraaf 7.4 van de uitvoeringsstrategie. |
| De plaatjes met meer groen gaan over de bestaande stad. Bij verdichting wordt bestaand groen juist volgebouwd. Meer groen is dan een utopie. In Lunetten zal een park verdwijnen voor een tram, groen bij station Lunetten wijken voor nieuw station en hoogbouw. Hoezo meer groen? De wijk Lunetten krijgt per saldo minder groen. En waarom? Om meer inwoners te krijgen die nu niet werken/wonen in Utrecht. | De nieuwe woningen voegen wij niet toe in het groen, maar tussen en langs de sporen en door het transformeren van plekken die nu al bebouwd zijn. Daarbij realiseren wij ook een meer groen (Amelisweerd bijvoorbeeld willen we juist uitbreiden en zie bijvoorbeeld het ontwikkel perspectief Maarschalkerweerd). |

| | |
|---|---|
| na Amsterdam heeft Utrecht het minste groen met bewoner. Door groei halen wij Amsterdam in. Willen we dat? | Nee dat willen we niet. En dat gaat ook niet gebeuren. Met de barcode willen we juist waarborgen dat er per nieuwe woning ook 115 m2 groen in en om de stad bijkomt. |
| De kleine tuintjes van laagbouw worden in no-time voor een groot deel bestraat en bebouwd, daarmee is de bruikbaarheid van dit groen op de lange termijn zeer betrekkelijk. Moeten we om die reden die zwaarder inzetten op semi-openbaar groen, bv binnenterreinen van gesloten bouwblokken, die planologisch goed beschermd zijn tegen verstening? | Het bestraten en bebouwen van privétuinen draagt niet bij aan oplossingen voor het klimaat in de stad, biodiversiteit en de buffering van regenwater. De gemeente kan dit niet verbieden maar wel vergroening stimuleren (bijv door het programma Waterproof030. (Semi-)openbaar groen kan inderdaad dienen als compensatie. |
| Verdichten en vergroenen lijkt nu: huidige groen vervangen door groen aan de rand. Is er wat te doen aan het verdichten, niet in de huidige bebouwing maar meer in de polders die nu heilig lijken? | De nieuwe woningen voegen wij niet toe in het groen, maar tussen en langs de sporen en door het veranderen van plekken die nu al bebouwd zijn. Daarbij realiseren wij ook een meer groen in de openbare ruimte door bijvoorbeeld wegen te versmallen (zie paragraaf 5.2.1). |
| Veel meer grasdaken! ook op de schuurtjes in Leidsche Rijn | De gemeente heeft hiervoor subsidies om te zorgen dat er meer groene daken kunnen komen. |
| Er is een toenemende vraag naar samen tuinieren in buurtmoestuinen en volkstuinen. Hoe wil Utrecht hieraan voldoen? | Dit is geen uitwerking van de RSU. Op de gemeentelijke website vindt u hierover meer informatie. |
| Wat leuk al dat groen, maar wat gaat u doen met het groen dat nu verdwenen is uit de wijken door eerder beleid.? of bestaat onze wijken straks uit zielige sprietjes. het gras lijkt groener in de nieuwe wijken | Ook in de bestaande stad willen we vergroenen. De 20 jaar krijgen honderden straten een nieuwe inrichting waarbij vergroening één van de belangrijkste doelstellingen is. Zie paragraaf 5.2.1 |
| Ik hoor wethouder van Hooijdonk zeggen dat bouwen en groen wel degelijk samen gaan. Betekent dit niet automatisch fragmentatie van al die onderdelen? bijvoorbeeld overal mini-mini parkjes, net groot genoeg om je hond uit te laten maar natuurlijk niet echt een park voor verblijf. Het klinkt af en toe heel pretentieus en grootschalig. | Nee we zetten nadrukkelijk in op vergroening op alle schaalniveaus: groene straten, miniparkjes, maar ook stadsparken in de stad en groot groen om de stad. zie paragraaf 5.2.1 |
| Zal de landschapsstructuur terug te zien zijn in de groene omgeving in de stad? | Dat is wel het plan, we vinden ons landschap één van de vijf belangrijkste kwaliteiten van de stad Utrecht (zie hoofdstuk 3 van de RSU). Deze kwaliteit willen we behouden en versterken ook in de stad. |

| | |
|---|---|
| Vergroenen van stenige wijken betekent dat dat daarvoor woonruimte moet wijken? Zo ja, wat gebeurt er met die bewoners? Duurdere woningen terug? | De vergroening van de wijken gebeurt voornamelijk in de openbare ruimte. Maar denkbaar is ook het vergroenen van woningen zelf, denk aan gevelbeplanting of een groen dak. Woonruimte zal daar in geen geval voor wijken. |
| Welke nieuwe groengebieden komen er? | Dit staat in paragraaf 5.2 en hoofdstuk 6 |
| Veel vragen wat extra woningen betekent voor het bestaande groen. | De groei van woningen gaat gepaard met de groei van groen. Dat moet in balans zijn. De groei van groen betekent niet altijd letterlijk meer groen, maar kan ook betekenen dat de kwaliteit van het bestaande groen wordt verbeterd. |
| Wat betekent dit plan voor huidig groen? En met name voor gebruiksgroen? | We willen het huidige groen zoveel mogelijk behouden en versterken. Meer inwoners betekent ook dat er meer (gebruiks)groen nodig is. Zie paragraaf 5.2.1 |
| Groen heeft tijd nodig om te groeien, bomen hebben heel veel tijd nodig. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat dit in balans is? Voldoende groen en kwalitatief groen in de directe omgeving. | Dat klopt helemaal. Naast de kwantiteit is ook de kwaliteit van het groen van belang. |
| Om meer biodiversiteit in de stad te realiseren is er meer groen nodig. Maar ook hoe dat groen wordt ingericht en onderhouden. Wordt in de RSU rekening gehouden met hoe het groen wordt vorm gegeven? Niet alleen maar kort gemaaid gras en nette bomen maar ook ‘rommel groen’, wat juist waardevol is voor biodiversiteit. | Ja, dit staat beschreven in het groenstructuurplan van de gemeente Utrecht, een van de bases van de RSU. |
| biodiversiteit is belangrijk, wordt er voldoende rekening gehouden met leefgebieden voor vogels insecten e.a.? | Eén van de uitgangspunten voor het groen is het versterken van de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling (natuurinclusief bouwen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse soortenlijst. Hiermee werkt de gemeente aan een natuurinclusieve stad. Meer hierover vindt u in het groenstructuurplan van de gemeente Utrecht. |
| Zie ik goed dat er best een hoog aandeel laagbouw gebouwd wordt? Is dat verstandig als we zuinig met ruimte moeten zijn en 75% van onze inwoners 1- en 2-persoonshuishoudens zijn? | De gemeente kijkt naar het toevoegen van een goede mix van appartementen, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten (passend bij de demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de woonbehoefte) dat aansluit op de bestaande stad (en daaraan complementair is). |

| | |
|---|---|
| De veel meer hogere gebouwen veroorzaken ook veel schaduw. Dit is weer minder aantrekkelijk. | Dat klopt. Als vervolg op de RSU wordt er een hoogbouwvisie opgesteld waarin onder andere voorwaarden worden meegegeven over schaduw en bezonning van hoogbouw. |
| Zal er in de toekomst grote hoogbouw komen (hoger dan dom) bouwen. | Dat is niet de inzet. De gemeente maakt het volgende onderscheid:<br>Hoogbouw XL, met stedelijk-regionale betekenis: tot maximaal 105 meter.<br>Hoogbouw L, met stedelijke betekenis: tot maximaal 70 meter.<br>De Dom is 112 m hoog. |
| Wat draagt dit plan bij aan de klimaatopgave in 2030 en 2040? | De gemeente wil zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen, Klimaatwet en klimaatakkoord. Hierover vindt u meer in paragraaf 5.2.6 |
| Groen/waterberging/klimaatbestendig? wat zijn effecten op co2-emissies ? | |
| Een bijdrage aan vermindering van hittestress is ook het tegengaan van betegelen van tuinen, een trend in bv . in Overvecht.<br>Krijgt dat ook aandacht? | De gemeente kan niet sturen hoe mensen hun tuin inrichten maar probeert inwoners wel te stimuleren om te vergroenen onder andere via het programma Waterproof030 |
| Ik lees niet dat B&W uitgaat van verbreding van de A27 door Amelisweerd. De Gemeenteraad is toch tegen verbreding. | Het besluit om de A27 te verbreden ligt bij het Rijk.<br>In het coalitieakkoord is opgenomen dat de gemeente Utrecht de verbreding van de A27 niet nodig vindt. Wel stelt de gemeente daarin dat met Rijk, Provincie en buurgemeenten we de handen ineen slaan om koers te bepalen. En te investeren in een vervoerssysteem waar meerdere soorten van vervoer elkaar aanvullen en versterken.<br>Om te zorgen dat de eisen en randvoorwaarden van de gemeente voor een goede en zorgvuldige inpassing worden geborgd, werkt de gemeente (noodgedwongen) mee aan de uitwerking van de plannen. Zonder deze samenwerking vindt er geen goede afstemming plaats tussen Rijkswaterstaat en gemeente. |

| | |
|---|---|
| De Rijksoverheid kondigde vorige week aan dat het aantal bestelbusjes t.a.v. bezorgen van goederen minder de stad in mogen. Is dit ook meegenomen bij de RSU 2040? | Vanaf 2025 komt er een zero emissie zone voor stadslogistiek in de binnenstad. Dit betekent dat het overgrote deel van de logistiek in de binnenstad met uitstootvrije voertuigen moet worden uitgevoerd. In 2030 moeten alle bestelauto's en vrachtauto's emissie-loos zijn (op grond van het landelijk Klimaatakkoord). Dit heeft uitstralingseffecten op de overige delen van de stad. Utrecht is een van de gemeenten die hiervoor een overkomst met de vervoerssector is aangegaan. Voor verschoning zet de gemeente ook in op vervoer over water en vervoer via goederenhubs. |
| We hebben de afgelopen 25 jaar veel vooruitgang geboekt met het versterken van de positie van de fietser binnen de stad. Bv door natuurlijke fietsroutes hard of zacht te knippen voor de auto. Zijn er plannen om in het kader van de RSU 2040 deze strategie ook toe te passen op de natuurlijke fietsroutes naar onze buurgemeenten, bv de Zandweg/Harmelerwaard, Houtensepad, Oostoever Vecht e.d.? | Samen met de regio werken we aan een regionaal fietsnetwerk, waarbij de fietser snel en comfortabel zich kan verplaatsen. Dit is ook de inzet van de regio. |

De trend waarbij individuele mobiliteit met de auto in eigendom vervangen gaat worden voor deeloplossingen en OV blijkt te keren, zeker op de termijnen van dit plan. De, weliswaar schonere, stillere en veilige auto blijft toch de enige realistische oplossing voor het overgrote deel van mobiliteit. De fiets biedt niet het bereik en het OV is inmiddels, aantoonbaar, door inefficientie en andere intrinsieke eigenschappen te duur aan het worden voor de belastingbetaler, met nog veel grotere toekomstige kosten in het verschiet. Dat Utrecht kiest voor bescherming en promotie van voetgangers en fietsers is toe te juichen, maar recente praktische aanpassingen op het gebied van mobiliteit lijken daar we teveel op te leunen. Het telt op tot keuzes zoals bijvoorbeeld de nieuwe Singels (een concept van haasje-over tussen auto en fietser waarbij veiligheid sterk ingeleverd is) of woonwijken waar autobezit onrealistisch en geforceerd 'teruggedrongen' moet worden d.m.v. het simpelweg weghouden van parkeeroplossingen. Er moet breder en realistischer, met de wetenschap en echte mobiliteitsexpertise als ondergrond, gekeken worden naar oplossingen. De auto blijft tot ruim na 2040 de beste oplossing die we hebben voor individuele mobiliteit. Dus een netwerk van goede in-/uitvalswegen, tot aan de binnenstad, en veel parkeergelegenheid, bij voorkeur ondergronds bij nieuwe wijken (helemaal bij appartementencomplexen) zijn onmisbaar om te kunnen groeien en (commercieel) relevant te blijven. Ter verhoging van de fiets- en voetgangersveiligheid dienen deze verkeersstromen zoveel mogelijk gescheiden te blijven, in letterlijke zin, zeker aangezien deze kwetsbare verkeersdeelnemers vaak zichzelf in gevaar brengen t.o.v. de automobilist door vrij en relatief onbelemmerd de verkeersregels en zelfbescherming niet heel serieus te nemen. Er moet een Utrecht zijn waar naast de fiets en voetganger óók de automobilist zeer welkom is (nogmaals, liefst met moderne, veilige, elektrische voertuigen).

Utrecht groeit, maar de ruimte blijft gelijk. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en de straten rustiger en veiliger.
Het is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Tegelijk zijn alle bestemmingen in de stad met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Ik vind het mooi dat er veel aandacht is voor bewegen, oa door fietsen en lopen. Wat mij persoonlijk wel opvalt is dat fietsers alle vrijheid krijgen, zelfs zover dat er nauwelijks nog gehandhaafd wordt op de verkeersregels. Door rood rijden is toch eerder regel geworden dan uitzondering. Waarom wordt hier relatief weinig aan gedaan? Ik denk nl. dat het helpt bij acceptatie van andere weggebruikers dat zij minder ruimte krijgen.

Het fietsgebruik groeit ongeveer 3 tot 5% per jaar. Dat betekent dat in 2040 75% meer fietsers zijn dan in 2015. Deze enorme groei vraagt om meer ruimte voor de fiets. Een van de pijlers hiervan is het inzetten op een cultuur van verkeersveilig fietsgedrag. (zie ook paragraaf 6.2 van het Mobiliteitsplan 2040).

| | |
|---|---|
| Waarom wordt er gericht om op 10 minuten afstand overal te kunnen zijn, wat vooral gericht is op veel mobiliteit. En niet op “decentrale hubs” waarmee hetzelfde bereikt kan worden en wat minder verkeersbewegingen betekent?<br>Ik snap het echt niet. | Wat u betoogt wordt inderdaad gedaan. Er wordt ingezet op meerdere stadskernen, of zoals u het noemt decentrale hubs. Op deze plekken komen alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik. Ze komen daardoor dichtbij ieders woon- en werkomgeving. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.<br>U snapt het dus juist heel goed, maar heeft 10-minuten wellicht opgevat als in 10 minuten door de gehele stad te kunnen reizen’ |
| Waarom kunnen inwoners van Nieuwegein met de tram wel al om 06.00 op het Centraal Station zijn, terwijl de bus uit de Utrechtse wijk pas na 6 uur vertrekt? Mooi dat de bushalte straks op 10 minuten is maar als er geen bus rijdt heb je er nog niets aan... | Wij snappen uw frustratie, maar dit wordt niet in de RSU geregeld. Met vragen over dienstroosters openbaar vervoer kunt u terecht bij de OV bedrijven of de provincie. |
| Hoe staat het met de treinverbinding richting Almere. De verbinding is nu van een te lage kwaliteit voor de verbinding tussen deze 2 grote gemeenten. Mensen stappen , ook voor corona, over van ov naar de auto omdat de autoverbinding veel sneller en beter is. | Wij zijn het met u eens dat goede ov bereikbaarheid mensen stimuleert om de auto vaker te laten staan. |
| Mobiliteit: waarom staat er voor de NRU geen tunnel ingetekend? Dat zou heel goed passen in jullie strategie. Hij hoeft er nog niet in 2021 te liggen, je hebt er jaren de tijd voor | Er is al een lopend project met als doel de NRU te vernieuwen. Door aanpassingen aan de weg en verbetering van de doorstroming maken we de leefomgeving veiliger en beter en de overlast voor omwonenden minder. De NRU is het noordelijke deel van de Ring Utrecht.<br>Een ondertunnelde NRU past niet binnen het mobiliteitsbeleid. (zie pag 100 van het mobiliteitsplan) |
| De focus ligt op wandelen, fietsen en OV. Worden huidige auto gebruikers dan ook benadeeld in het aankomende plan, en is het voor auto’s dus moeilijker? | Alle bestemmingen in de stad blijven met de auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route. |

| | |
|---|---|
| Minder auto's in de straat gaat enkel als op slechts enkele minuten lopen zeer veel parkeergelegenheid gecreëerd wordt, inclusief snelle in-/uitvalswegen. Zijn die onderdeel van het plan? | In de parkeervisie staat beschreven hoe de gemeente aankijkt tegen "parkeren op afstand". *Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden*, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. |
| Wat zijn de plannen voor uitbreiding van deelauto's? | We willen autobezit versneld laten veranderen naar gebruik van gezonde, duurzame en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. Door voertuigen te delen worden ze beter benut en is bij voldoende gebruik minder ruimte nodig voor ze te stallen of te parkeren. We hebben extra aandacht voor de beschikbaarheid, de locaties en voor gemakkelijk gebruik. De locaties waar deelvoertuigen opgehaald, weggebracht en gestald kunnen worden, sluiten goed aan op de netwerken van fiets, OV en auto, zodat het aantrekkelijk is om (een deel van) de reis per deelvoertuig te maken (zie pag 60 van het mobiliteitsplan) |
| Even heel praktisch he, maar de mensen die een auto nodig hebben voor hun werk bijvoorbeeld, waar moeten die de auto kwijt? | Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. In de parkeervisie kunt u hier meer over lezen |
| Mooi plan, minder auto's, maar er zullen toch ook veel auto's blijven. Waar laten we die? | Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. . In de parkeervisie kunt u hier meer over lezen |
| De stad laten groeien en gelijktijdig het aantal auto's terugbrengen. Betekent dit iets voor de huidige/toekomstige parkeernormen? | ja, dat staat beschreven in de module Parkeernormen van de parkeervisie. |
| Hoe verhoudt de toename van woningen zich tot verlaging/ gelijkhouden van het aantal auto's in wijken waar geen parkeerregulering is? (of te wel: waar gratis parkeren is en dus de parkeernorm geldt) | In de module Parkeernormen van de parkeervisie staan voorstellen voor het aanpassen van de parkeernormen. Wanneer sprake is van parkeeroverlast dan is invoeren betaald parkeren een middel om dat tegen te gaan (zie ook module aanpak betaald parkeren). |

| | |
|---|---|
| Er komen steeds meer fietsstraten (“auto te gast”). De afgelopen sneeuwweek heeft bewezen dat die straten extra vaak schoon gemaakt moeten worden om het fietsverkeer in stand te houden. Nu waren de meesten langdurig smerig terwijl ‘echte’ fietspaden snel en goed schoon waren. Eigenlijk ben ik tegen fietsstraten. Ik mag ook niet op de snelweg fietsen. Scheiden, niet combineren! | Voor de inrichting van een straat als een fietsstraat hanteert de gemeente de richtlijnen van CROW. Het gaat hierbij om straten die een belangrijke schakel zijn in het fietsnetwerk. Geen hoge autointensiteit op de desbetreffende weg daarbij een is vereiste. |
| Zijn die knooppunten routes ook d.m.v. van een soort tram/ lightrail/metro met elkaar verbonden | Het is onze ambitie om een tramverbinding tussen de knopen aan te leggen, te beginnen met een tramverbinding aan de oostkant en aan de zuidkant (zie ook paragraaf 5.2.5 Mobiliteit). |
| De stad zal relatief vergrijzen, zeker als er niet voldoende gezinswoningen komen. Wordt hiermee rekening gehouden, met name bij mobiliteit? | Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. |
| Meeste reizigers gebruiken een app voor reistijd met OV, als de spaken sneller blijven dan het wiel, dan zullen mensen via de spaken blijven gaan? | Apps worden aangepast aan nieuwe situaties. Daarnaast is snelheid een aspect. |
| Hoe zien jullie die tramroute tussen Station Lunetten, Rijkswaterstaat en Papendorp voor je? Het lijkt erop dat het complete buffergroen van Lunetten, de Utrechtse wijk met de hoogste geluids- en fijnstofbelasting, wordt opgeofferd . | Deze tramverbinding vraagt om een zorgvuldige inpassing. Dat is een van de opgaven van Utrecht Oost tot 2040 (zie pagina 145). |
| Ik heb zowel de RSU als de mobiliteitsvisie van Utrecht bestudeerd. Het valt mij daarbij op dat de connectie tussen beide ‘beperkt’ is, vooral mbt potentieel van duurzaam vervoer over water. Hoe wordt naast het OV/fiets/wandel/auto en daarmee traditionele WEGverkeer gebruik gemaakt van WATER? Juist voor een stad die gebouwd is op/om het water! | Efficiënter en schoner goederenvervoer, waarbij wij ook inzetten op vervoer over water is een van de doelen van het mobiliteitsplan. De gemeente zet in op stimulering van bevoorrading van winkels (in de binnenstad) en schone logistiek via goederenvervoerhubs. Een aantal vaarwegen zijn naast en overslagpunten onderdeel van het kwaliteitsnet goederenvervoer. Zeker nu de boten elektrisch varen, is milieuvriendelijke bevoorrading mogelijk van bestemmingen aan het water. |

| | |
|---|---|
| Ga nu eerst eens de bestaande fietsroutes onderhouden! Gaten in het wegdek. Geen voorrang op afslaand verkeer en vooral: zorg dat de verlichting brandt en blijft branden. Er zijn fietspaden aangelegd zonder verlichting. Schandalig!! | Het fietsgebruik in Utrecht groeit jaarlijks tussen de 3% en 5%. Dat betekent dat een schaalsprong fiets nodig is met meer fietsvoorzieningen die snel en comfortabel zijn. Onderhoud speelt hierbij een rol. |
| In de RSU blijft de polder Rijnenburg vrij van woningen. Is het naast verdichten niet logisch om ook Rijnenburg op te nemen als woonlocatie gezien de woningnood in Nederland. Hoe ziet de Gemeente Utrecht deze opgave? | De gemeente kiest voor binnenstedelijke verdichting, omdat het meerdere voordelen met zich meebrengt, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. 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). |
| U gaat verdichten met huizen en verkeer terwijl de stad het verkeer nu al niet aankan los eerst de huidige verkeerschaos aan | De verdere verdichting van de stad vraagt de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's. Het stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit past binnen de ambitie "Gezond stedelijk leven voor iedereen". We zien nu al dat het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. |
| Niet iedereen kan lopen en/of fietsen (ik ben gehandicapt), hoe gaat dat er straks uitzien, ook voor ouderen? | Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk. Alle bestemmingen in de stad blijven met de auto bereikbaar. |
| In Lunetten staan parkeerterreintjes leeg en parkeert iedereen voor de deur, ook al zijn daar geen parkeerplaatsen. Is er wel onderzoek gedaan naar bereidheid om auto verder van huis te parkeren? Een van de redenen om voor de deur parkeren is auto inbraak op plekken waar minder zicht is. Mbt tram? Waarom keuze voor tram? Huidige tram rijdt vaker niet dan wel. | Een deel van de bewoners in nieuwe ontwikkelgebieden, die hun auto willen houden, zullen hun auto aan de rand van de stad moeten parkeren in een transferium, waarbij ze comfortabel, snel en veilig naar en van de parkeerlocatie kunnen reizen. Dit wordt nog verder uitgewerkt in de module Transferium van de parkeervisie. In de parkeervisie staat beschreven hoe de gemeente aankijkt tegen "parkeren op afstand". |

| | |
|---|---|
| De regering, rijksoverheid maakt het aantrekkelijk om met de auto te rijden. Uitbreiding van snelwegen etc. Komt dit niet in conflict met deze plannen? Hoe krijgen jullie de rijksoverheid mee? | Het Rijk wil dat Nederland bereikbaar blijft. Daartoe wordt geïnvesteerd in wegen, spoorwegen en vaarwegen. Wij werken samen met Rijkswaterstaat. Zo willen we met Rijkswaterstaat, provincie en gemeenten in de regio ervoor zorgen dat ook in de spits er sprake is van enige doorstroming van het autoverkeer op de Ring, onder meer door het aantal auto's in de spits te verlagen (zie pag 100 van het Mobiliteitsplan). |
| De aansluiting vanaf de ring naar zuilen is steeds verkeers intensiever, langs deze weg wonen heel veel mensen. hoe past dit binnen de RSU? rekening houdend met de stadsboulevard. we maken ons zorgen om sluipverkeer, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit rondom deze straten, de aanpassingen zijn in sommige gevallen een extra belasting voor de wijken. | We begrijpen uw zorgen. Het is onze inzet om het autoverkeer niet verder te laten groeien. |
| Hoe willen jullie het USP aanwijzen als knooppunt van de groei zonder buiten de huidige "rode" contouren van het USP te willen bouwen? | Door verdichting en transformatie is er ruimte voor extra programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP. De gemeente ontwikkelt momenteel een gebiedsvisie voor USP. |
| hoe wordt Amelisweerd meegenomen in de plannen tot 2040? | Met de (verdere) ontwikkeling van het USP en Lunetten-Koningsweg zal de druk op de recreatiegebieden in de oostkant van de stad verder toenemen. Daarvoor is in de RSU opgenomen dat het landschapspark Amelisweerd, Oostbroek, Rijnauwen en Vechten wordt uitgebreid: nieuwe paden, meer opgaand groen, recreatieve functies en nieuwe natuur. |
| Waarom staan in de tabel op p.160 geen werkplekken in Overvecht? Als er ergens werkplekken nodig zijn is het in Overvecht, waar de werkloosheid het hoogst is van de stad.<br>Ik vind het echt onbegrijpelijk als je wilt dat met de groei van woningen ook werkplekken moeten stijgen | Deze tabel geeft enkel de arbeidsplaatsen op de grotere werklocaties weer. Daarnaast komt een groot gedeelte van de nieuwe arbeidsplaatsen in de wijken zelf. De omvang van de bedrijven/banen is echter veel kleiner. Denk aan onderwijs, zorg, maatschappelijke dienstverlening, detailhandel en andere banen. Omdat deze verspreid zijn over de gehele stad (en dus ook in Overvecht) zijn deze niet apart opgenomen in de tabel. In de definitieve versie van de RSU zal dit worden aangepast. |
| Wordt het gebied waar de waterzuivering ligt (grens Overvecht/Ondiep) ook volgebouwd met woningen? En zo niet, wat wordt daar dan gebouwd? | Er wordt een tijdelijke invulling gegeven aan het zuidelijk deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies. Ook wordt er een onderzoek gestart voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050. |

| | |
|---|---|
| Overvecht is al groen en we hebben alles al binnen 10 minuten. Ik zie dat verdichten hier ten koste gaat van licht, lucht en ruimte en waardevol groen. Hoe houden jullie rekening met de cultuurhistorie en sterke punten van de stedebouwkundige opzet van onze wijk. | De cultuurhistorie en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormen de onderlegger de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. |
| Ik zie niet wat het beleid is tot 2030. Wat is nu het beleid vanaf nu tot 2030? | In deze nieuwe RSU kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst. Er staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke gevolgen van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke<br>voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030<br>Tot 2030 gaat vooral om bestaande plannen over waar en hoeveel woningen worden gebouwd. In deze RSU zijn aan deze plannen extra ambities toegevoegd op het gebied van groen, werk, voorzieningen, energie en dergelijke. Daarna worden de nieuwe stedelijke knooppunten ontwikkeld. Daarvoor is nodig dat al veel eerder wordt gestart met de grootschalige aanpak van de mobiliteits-infrastructuur (zie hoofd Hoofdstuk 7 Uitvoeringstrategie van de RSU 2040). |
| Ik zie in het plan geen extra sportvelden op daken zoals bijvoorbeeld op de ikea, Waarom niet?<br>Het zou een mooie oplossing zijn voor het sportruimte tekort. | Dat zou zeker kunnen, want dit is inderdaad een mooie oplossing voor het ruimtetekort. Maar vraagt natuurlijk ook een grote investeringen en eisen aan de gebouwen qua oppervlak en constructie. Daarom is dit nog niet concreet benoemd in de RSU, maar wanneer zich een kans voordoet dan gaat de gemeente hier zeker naar kijken hoe die kan worden benut. |
| De sport op USP heeft al gigantische capaciteitsproblemen, maar hier is vanuit de gemeente niet het plan om uit te breiden. Het USP wordt volgens het RSU het knooppunt van de groei van Utrecht, dus er moet veel meer sportcapaciteit komen op het USP. Hoe gaan jullie ervoor zorgen dat het gebied wat het knooppunt van de groei gaat worden ook nog gezond, voldoende kan sporten? | In paragraaf 5.2.6 ziet u de voorstellen die we hiervoor doen zowel op het USP als in de nabijheid ervan zetten we in op het vergroten van het sport areaal. Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een omgevingsvisie voor het USP daarin zal ook de sportvraag nader worden uitgewerkt. |

| | |
|---|---|
| Fijn dat jullie het belang van studenten in de stad inzien ! Willen jullie dit ook laten zien door je als gemeente in te gaan zetten voor een gezonde student, dus de studentensport? | In paragraaf 5.2.6 ziet u de voorstellen die we hiervoor doen zowel op het USP als in de nabijheid ervan zetten we in op het vergroten van het sport areaal. Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een omgevingsvisie voor het USP daarin zal ook de sportvraag nader worden uitgewerkt |
| Worden sportfaciliteiten per deelgebied waar wordt gebouwd parallel daaraan verwezenlijkt? Of worden die sportfaciliteiten eerder opgeleverd dan de woningen? | We proberen dit in ieder geval gelijktijdig te realiseren bij voorkeur eerder. Hoe we dit kunnen doen werken we uit in een implementatieplan. |
| Hoe gaan jullie ervoor zorgen dat er nog gesport kan worden op de knooppunten van de groei (bijvoorbeeld het USP)? | In paragraaf 5.2.6 ziet u de voorstellen die we hiervoor doen zowel op het USP als in de nabijheid ervan zetten we in op het vergroten van het sport areaal. Op dit moment wordt er ook gewerkt aan een omgevingsvisie voor het USP daarin zal ook de sportvraag nader worden uitgewerkt. |
| Is er ook gekeken naar de manier van subsidiëren van de sport? Want door te focussen op de accommodaties, valt de studentensport nu soms net buiten de boot bij de gemeentelijke subsidies, omdat die sporten op de grond van de universiteit (en niet van de gemeente). | Nee de RSU is een document voor de fysieke leefomgeving en gaat dus over de ruimtelijke ontwikkeling. Het subsidiëren van sport staat hier niet in. |
| sporten op de daken van de Jaarbeurs. Doen! | Momenteel wordt gewerkt aan een omgevingsvisie Jaarbeurs. Binnen deze ruimtelijke ontwikkeling kan ook gekeken worden naar Sport op het daken van de Jaarbeurs. |
| Is het mogelijke bestaande (huur-)woningen met bouwaanpassingen bewoonbaar te maken voor twee een-persoonshuishoudens.<br>Ik hoorde dat veel ouderen in veel te grote woningen blijven wonen door gebrek aan alternatieve woonruimte. | Utrecht kent een aanzienlijk aantal woningen voor gezinnen met kinderen. Deze worden niet optimaal benut, bijvoorbeeld omdat kinderen uit huis zijn gegaan. Wij zouden graag de doorstroming op gang brengen. Deze grotere woningen kunnen dan toekomen aan de grotere huishoudens (van de toekomst), die dan vervolgens een kleinere woning achterlaten. |

| | |
|---|---|
| Is het waar dat steeds meer winkels in de binnenstad blijvend leeg komen te staan? Kunnen die een woonbestemming krijgen (voor ouderen/studenten bv) Dezelfde vraag voor kantoorpanden in de stad Utrecht... | We kijken altijd naar mogelijkheden om panden naar wonen te transformeren. Tegelijk moeten we altijd oog houden voor voorzieningen zoals winkels en werken. Zonder deze voorzieningen is het niet prettig wonen. We streven naar een balans. |
| Hoeveel studenten woningen komen erbij? | Om uiterlijk in 2030 een evenwicht te bereiken in vraag en aanbod zullen de gemeente, UU, SSH en andere huisvesters zich inzetten voor de start bouw van nog eens 2.000 structurele eenheden bovenop de bestaande planvoorraad van ongeveer 3.500 eenheden (inclusief 400 tijdelijke eenheden). Daarbij hanteren we een netto berekening (dus gerealiseerde aantallen met aftrek van verlopen eenheden (sloopcomplexen en tijdelijke eenheden) |
| Gezinnen willen graag een huis met een tuin (uitzonderingen daargelaten). Worden die ook gebouwd in de vier nieuwe stadscentra? Of is daar een extra uitleglocatie voor nodig? | In samenwerking met de regio is een onderzoek uitgevoerd naar de kwalitatieve woonbehoefte. Dat onderzoek laat zien dat de grootste vraag uitgaat naar een stedelijk woonmilieu. In de gebiedsontwikkelingen die we de komende perioden opzetten zullen naar mogelijkheden om woningen voor gezinnen te bouwen, die ook passen bij de woonbehoefte. In hoofdstuk 5.3 hebben we dit verder toegelicht. |
| Mooi al die vergezichten, maar veel mensen kunnen op dit moment geen betaalbare woning vinden. Maken jullie ook prestatie afspraken om op korte termijn meer nieuwe woningen te bouwen? En zo ja, op welke termijn? | Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen |
| Vastgoed ontwikkelaars en sociale cooperaties bouwen veel, in hoeverre krijgen initiatieven de kans. Bijvoorbeeld ouderen. En in hoeverre past deze Visie met de winstjargon van ontwikkelaars en de afgestoten verantwoordelijkheid van de cooperaties ( alleen bouwen) | De gemeente Utrecht heeft een Kwartiermaker woonconcepten aangetrokken. Deze kijkt naar kansen in bestaande gebiedsontwikkelingen voor bewonersinitiatieven en innovatieve woonconcepten. Ook kan hij mensen helpen die over een locatie beschikken de juiste richting wijzen om plannen tot uitvoering te brengen. |
| Er wordt aangegeven dat er juist combi-functies wonen&werk zijn, ik zie daar juist vanuit logistiek/bouw nog geen echte aanknopingspunten. Hoe worden die functies gecombineerd? | We streven naar een gemengde stad waar verschillende functies worden gecombineerd. Dat gebeurt op verschillende manieren: van verschillende functies in een gebouw, een woonwijk met ruimte voor bedrijvigheid tot een gebied met zowel kantoor- en woongebouwen. |

| | |
|---|---|
| Studenten wat meer bij de Uithof laten wonen, dat zorgt ook voor minder druk op de infrastructuur en mobiliteit. Dat zie je in meer wereldsteden. Ook prettig voor hen ... ze ontmoeten elkaar etc... | We zien mogelijkheden om rondom het USP een fors aantal studentenwoningen toe te voegen. Dichtbij de onderwijsinstellingen die daar gevestigd zijn. |
| De woningen met een tuintje zijn nu niet en nooit niet betaalbaar voor de lagere inkomens | De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is lastig. Ons beleid uit de woonvisie is er op gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht. |
| Hoeveel woningen zijn in Leidse Rijn, Veldhuizen en Vleuterweide gerealiseerd per 1-1-2021? | De bestaande woningvoorraad van Veldhuizen en Vleuterweide (subwijk) bedraagt 9.739 woningen. Leidsche Rijn (wijk) bevat 16.649 woningen.<br><br>Via deze link treft u de groei van de woningvoorraad van de afgelopen 5 jaar in de subwijken van Leidsche Rijn. (bron: wistudata.nl) |

| | |
|---|---|
| Ik hoor zeggen dat er ruim voldoende woonruimte is voor gezinnen met kinderen, oa huizen met tuin. Tegelijkertijd zie ik om mij heen dat er meer en meer studio's en appartementen komen (bijv. door verbouw van oude schoolgebouwen). Ik zie dat hierdoor ook een hogere druk op de omgeving ontstaat, en dat de woonomgeving anoniemer wordt. Er is bij dit soort woningen meer verloop dan bij gezinswoningen, en mensen in de buurt kennen elkaar daardoor slechter of zelfs niet. Dat draagt niet bij aan een goede en leefbare woonomgeving. Wat is de balans waar naar gestreefd wordt? Kan daar een getal aan gekoppeld worden? | Er bestaat geen eenduidig cijfer voor 'omgevingsdruk'. Wel is Utrecht de leefbaarheid en vitaliteit van wijken sinds vorig jaar actief gaan monitoren. Deze kennis wordt in gebiedsontwikkelingen betrokken. Daarnaast kijken we op welke wijze we in nieuwcomplexen/blokken binnen gebiedsontwikkelingen een nieuwe versie van de ouderwetse 'hofjes' kan realiseren om 'anonimiteit' te voorkomen. Bijvoorbeeld door een gemeenschappelijke tuin of ruimte op te nemen waar bewoners elkaar kunnen ontmoeten.<br>In de bestaande stad worden bestaande woningen omgezet naar kamers en gesplitst. Daardoor komen er meer mensen in een buurt wonen en kan de leefbaarheid anders worden ervaren. Om de leefbaarheid in gebieden te borgen is sinds 2019 de leefbaarheidstoets onderdeel van de vergunning voor omzetten en splitsen. Het transformeren van gebouwen leidt overigens niet per sé tot een grotere druk op de omgeving; er ook een bestaande situatie. |
| Is er ruimte voor woningen met grote gezinnen en of met een kleine portemonnee? | De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is erg lastig. Ons beleid uit de woonvisie is er op gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht. |

# Bijlage 3

## Inbreng van de DNU op de RSU 2040

VRAGEN

### 1. Inhoud

**a. Wat zijn prijsopdrijvende effecten: in barcode zitten veel elementen die daar (met de beste bedoelingen) bijdragen aan prijsopdrijvende effecten.**
*Zonder het duiden van de elementen kunnen we niet goed ingaan op deze vraag. Graag willen wij daar over door spreken bm in een van onze bijeenkomsten.*

**b. Hoe borg je betaalbaarheid? Is de stad straks ook voor gezinnen en middeninkomens? Als je de stad ook voor gezinnen betaalbaar wilt houden, dan is de conclusie dat het gaat om behoud van diversiteit maar dat er ook andere aantrekkelijke opties mogelijk zijn.**
*We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen. Verder hebben we in het coalitieprogramma ijkpunten vastgelegd. We willen dat in 2040 25% van de woningvoorraad uit middencategorie woningen bestaat. Dat zijn middenhuurwoningen en koopwoningen tot ca. €319.000 (pp 2021). Het aandeel is, behoudens de beweegrichtingen per wijk zoals we die in de woonvisie hebben opgenomen, niet verdeeld naar huur en koop*

**c. Wat zijn per gebied ambities t.a.v. groen, laadvermogen, hele barcode?**
*De ambitie is om stadsbreed de opgave van alle elementen waar mogelijk te realiseren. Dit verschilt in de inzet of aantallen per gebied. Door vraag, aanbod van ruimte, keuzes voor de kwaliteit etc. Dit willen we straks gaan monitoren zodat beide in evenwicht komen te zitten. Het denken in deze verstedelijking en het realiseren daar van vraagt ook een paradigma shift van alle partijen betrokken bij de ontwikkelingen van de stad. Door het niet verabsoluteren van onderdelen van de barcode zijn ze allemaal belangrijk en zal er in het geheel een afweging gemaakt moeten (kunnen) worden.*

**d. Wat is de invloed van de RSU op de omliggende gemeenten?**
*Er is een directe relatie tussen stad en regio (de stad is de regio en andersom) voor een heel aantal vraagstukken/ opgaven. Er wordt door de regio een REP gemaakt (RSU voor de regio). De basis voor de inzet van de gemeente is de RSU 2040.*

**e. Hoe wordt het energievraagstuk (financieel) opgelost?**
*De RSU beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk. Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden.*

## 2. Investeringsstrategie

**a. Gemeenten lijken nu te verdienen aan vastgoedontwikkeling. Waarom neemt gemeente maatschappelijke kosten niet voor rekening?**
*Het is een misverstand dat gemeenten in het algemeen verdienen aan vastgoedontwikkeling. Daar waar vanuit grondpositie en specifieke ontwikkelplannen een positieve grondexploitatie ontstaat, wordt deze in principe weer geherinvesteerd in de stad; zo staat het omschreven in de investeringsstrategie, en wordt het ook in de praktijk gebracht. Daar waar mogelijk neemt de gemeente de kosten voor de ambities voor haar rekening; zie het aandeel van ca € 2,4 miljard uit gemeentelijke dekkingsbronnen dat in de investeringsstrategie wordt gepresenteerd.*

**b. Zorg om betaalbaarheid. Als je het aanbod vergroot, druk je de prijs en hou je de stad bereikbaarheid voor veel groepen. Hoe zet gemeente in op faciliteren van partijen die woningen bouwen, verhuren en/of beheren? Bijvoorbeeld regelgeving, grondprijzen, tempo maken.**
*In het hoofdstuk Uitvoeringsstrategie staat op hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente samen met andere partijen de stad wil maken. Zij worden bij voorkeur vroeg in de planvorming betrokken, en de gemeente staat hierbij open voor vernieuwende ideeën. Het groeitempo is een belangrijke factor bij het ontwikkelpad, waar ook aspecten als de barcodeontwikkeling bij worden afgewogen. Omdat de mate waarin en de wijze waarop plannen gefaciliteerd kunnen worden afhangt van de specifieke situatie, zal het realisatietempo per gebied of project kunnen verschillen. De grondprijsbepaling wordt jaarlijks vastgelegd in de grondprijzenbrief.*

## 3. Proces

**a. Hoe breng je visie en werkelijkheid buiten (speculatie, versnippering en bedrijfsvoering) bij elkaar?**
*Volgend op de RSU wordt de uitvoeringsstrategie verder uitgewerkt en komt er een implementatiestrategie.*

**b. Ambities vanuit expertise prachtig, maar hoe kijkt de Utrechter hiernaar?**
*In deze reactienota treft u het resultaat aan van de participatie en inspraak.*

## Inbreng om mee te geven:

*1. Koers*
- Houd lange termijnvisie vast, blijf koersvast. Dit helpt ook in afwegingen tussen korte termijn en lange termijn effecten.
- Maak je lange termijn doelen scherp: bijv. inclusieve stad.
- Wees helder in wensen. Veelvoud van ambities kan ook leiden tot disbalans. Maak per gebied keuzes, niet alles kan overal
- Leg koers en wensen vast in kaders

*2. Inhoud*
- Verdere vertaalslag RSU nodig, o.a. hoe groen in de barcode zich verhoudt tot andere vraagstukken
- Werk RSU en barcode uit op gebiedsniveau.
- Concentreer je op grote knopen en bepaal samen hoe en waar je verdichten en vergroenen in balans gaat brengen
- Verdichten en vergroenen en mobiliteitsopgave zien we als communicerende vaten.
- Flexibiliteit: hou ruimte in gebieden voor toekomstige veranderingen

*3. Proces*
- Zorg voor concrete planning plus mijlpalen en monitoring
- Zorg voor voldoende capaciteit in organisatie, een heldere organisatiestructuur en escalatieladder

*4. Samenwerking in uitvoering*
- de rol van de bewoners is ook heel belangrijk en mede bepalend voor balans.
- Bewuster afstemmen bij ontwikkeling wat de bijdrage van de marktpartijen zou kunnen zijn in het totale vraagstuk. Als marktpartijen meer zekerheid hebben, kunnen ze ook meer kennis kunde en geld inzetten tbv gebied en zijn we echt een partner
- Kies voor samenwerking met partijen die koersvast zijn en blijven. Onderzoek of partijen zich aan RSU willen binden (voorbeeld Stadsakkoord Wonen)
- Zoek samenwerking in de regio. voor OV, fietspaden, woningbouw
- Samenwerking in lobby naar andere overheden; nog meer uitstralen dat we voor dezelfde zaak gaan

# Bijlage 4

## Verslag van de bijeenkomst voor ondernemers

De bijeenkomst startte met een presentatie over de RSU 2040 waarbij het thema Werken werd uitgelicht.
Deelnemers spreken zich uit over de korte reactieperiode. Ondernemers en bedrijventerreinen hebben ook doorlooptijd nodig om tot een gezamenlijk standpunt te komen, zes weken is erg kort. De inspraakperiode van 6 weken ligt helaas vast, we hebben er geen invloed op om deze periode te verlengen. Een paar oplossingsrichtingen om toch te kunnen reageren:

- Ondernemers(-vertegenwoordigers) kunnen extra in gesprek met Jesse van Elsberg, waarbij het mogelijk is in te zoomen op de specifieke situatie van de ondernemers of een bepaald gebied. Interesse? Neem dan contact op met ruth.van.der.kam@utrecht.nl.
- Het is niet nodig om specifiek op de inhoud van de RSU te reageren. U kunt ook aangeven welke bedrijfs-/gebiedsbelangen u heeft en dat u het belangrijk vindt dat deze meegenomen worden in de RSU. Inspreken kan door een e-mail te sturen naar: rsu@utrecht.nl. Geef daarbij altijd uw naam (met eventueel organisatie), adres, postcode en woonplaats door.
- Het is ook goed ook om te weten dat de RSU een koersdocument is dat de kaders biedt voor de uitwerking van andere plannen zoals gebiedsvisies en bestemmingsplannen. Ook bij deze plannen is inspreken mogelijk.
- Meer informatie over de RSU en de inspraakprocedure staat op: utrecht.nl.RSU 2040.

### Terugkoppeling deelsessies

*Kantoren*

- De kantorenmarkt is fors in verandering, het karakter van kantoren verandert, ontmoeting wordt belangrijk. De meningen wisselen over wat dit dan precies betekent voor onze sturing en regie op het programma. Het gesprek met de stad is van belang. Haal zoveel mogelijk informatie op bij verschillende partijen en belangenbehartigers. Deelnemers geven aan dat het ook nodig is om -gezien de groei van het aantal arbeidsplaatsen- met de provincie in gesprek te gaan. Uit de gesprekken blijkt dat het best een lastig onderwerp is waar je op verschillende manieren tegenaan kunt kijken.
- Er is veel aandacht voor circulariteit en duurzaamheid in de RSU. De vraag is of dit thema's zijn die zichzelf regelen of dat je daar vanuit de overheid op moet sturen.
- Er werd aangegeven dat het belangrijk is om partijen die kwaliteit willen toevoegen voldoende ruimte te bieden. Nu zijn er vaak restricties, zoals de voorverhuureis. Deze eis maakt het lastig om locaties te ontwikkelen, want een gebouw gaat pas leven als het in aanbouw is en je er fysiek rond kan lopen. Ook gaven deelnemers aan dat er flexibele ruimte nodig is, waarbij het mogelijk is om kantoren neer te zetten op verstandige plekken waar dat nodig is.
- Goede bereikbaarheid is een aandachtspunt. Kantoren moeten op een adequate manier goed bereikbaar zijn. Het is belangrijk om goed na te denken over ontsluiting van Utrecht, waarbij het noodzakelijk is om het centrum op de lange termijn te ontlasten.

*Retail*

Een deelnemer gaf aan dat de ambitie van de RSU mooi is en Utrecht aantrekkelijk en toegankelijk maakt voor nieuwe bewoners. We hebben besproken wat in het kader van de 10-minuten-stad voor voorzieningen nodig zijn in de toekomst. Daarbij is het belangrijk om de fijnmazigheid te borgen (boodschappen en voorzieningen dichtbij) en zorg te dragen voor de juiste functiemix. Soms vraagt dat ook specialisatie op basis van

de karakteristiek van het winkel-/voorzieningengebied. Inzet op beleving en passende marketing/promotie. Hoe omgaan met intensivering van bebouwing? Veelal hoogbouw, wat vraagt om aantrekkelijke plinten te realiseren. Daarbij kan een veelheid van functies ingezet worden: van bedrijvigheid, sport en maatschappelijk, tot cultuur en horeca. Combinaties achten we haalbaarder dan monofunctionele invulling. Uitdagingen zijn er ondermeer ten aanzien van het mobiliteitssysteem; bijvoorbeeld de transformatie naar elektrisch en zelfrijdend vervoer.

*Bedrijventerreinen*
In deze deelsessie is een aantal vragen beantwoord:

**Wat zijn de plannen in Lage Weide tegen het spoor (4e kwadrant)?**
*Dit is een knooppuntontwikkeling (RSU) met intensivering bij Leidsche Rijn (met op termijn een intercitystation punt, niet met wonen). Het uitgangspunt hier is kantoren, bedrijven eventueel gecombineerd met leisure en onderwijs. Door het stapelen van functies kun je inzetten op intensivering/meer werkgelegenheid, in dit geval in combi met leisure en onderwijs (Lage Weide als leerwerkgebied). In de visieontwikkeling gaan we kijken naar de exacte invulling.*

**Past de magazijnverhuur van bouwmaterialen in de plannen?**
*Dat is mede afhankelijk van de werkgelegenheid die het oplevert. Aan de hand van een visieontwikkeling op het 4e kwadrant kunnen we kijken of zittende bedrijven zijn in te passen of gecombineerd kunnen worden met andere bedrijfsfuncties.*
*En hoe wordt circulair/duurzaam bouwen gerealiseerd?*
*Utrecht is bezig met de circulaire bouwhub-ontwikkeling op Lage Weide. De gemeente wil naast Lage Weide en werkspoorkwartier ook Strijkviertel ontwikkelen tot circulair duurzaam ecosysteem.*

**De ruimte is krap in Utrecht, het kan allemaal maar nét, waarom is er niet ruimer gepland. Er is een spanningsveld met mobiliteit, hoe wordt ondernemerschap hier recht gedaan?**
*De ruimte is inderdaad schaars, daarom zetten we in op intensivering en kijken we naar bedrijven met meerwaarde voor de stad. Ook kijken we samen met de regio hoe we dit kunnen invullen/oplossen. Mobiliteit is noodzaak. Neem Merwedekanaalzone: dit kan niet ontwikkeld worden zonder goed OV. Daarbij geldt dat eerst het OV op orde moet zijn voordat we daadwerkelijk kunnen ontwikkelen. We zijn hiervoor ook afhankelijk van investeringen vanuit het Rijk en werken dus ook samen met het Rijk. Intensivering vindt plaats samen met marktpartijen, als gemeente zijn we faciliterend. We hebben elkaar zeker nodig. Mobiliteit is een groot vraagstuk waarbij we duidelijk moeten inzetten op volgordelijkheid.*

**Welke bedrijvigheid wordt er op Utrecht Science Park ontwikkeld? En hoe zit het hier met de mix werken/wonen?**
*Op USP zetten we in op intensivering (en transformatie) van R&D bedrijvigheid op het gebied van life sciences (dit is de focus -en de kracht- van USP). Er komen extra woningen, maar alleen gericht op studenten en USP-gerelateerd wonen (zoals expats en verpleegkundigen).*

**Wat gaat er precies gebeuren in Kanaleneiland (deelgebied 6)? Bereikbaarheid is ook daar een groot (groeiend) probleem is.**
*Deelgebied 6 zal worden getransformeerd naar woon-werkgebied met een stevig aandeel voor werken. De insteek is om het aantal vierkante meters kantoorruimte, en daarmee de werkgelegenheid, te behouden. Ook hier is een goede ov bereikbaarheid essentieel.*

**Blijft de bedrijvenfunctie van Oudenrijn dezelfde?**
*De bedrijvenfunctie van Oudenrijn blijft behouden. Daar waar ruimte vrij komt kunnen we, mede op initiatief van en in samenwerking met eigenaren, inzetten op intensivering.*

# Bijlage 5

## Bijeenkomst RSU 2040 voor sportverenigingen, 23 februari 2021

De volgende vragen zijn tijdens de bijeenkomst gesteld en beantwoord:

- Betekent dit dat de RSU 2030 volledig vervalt?
- Waarom ontbreekt de auto in dit document?
- Is er ook een inventarisatie van wensen van de bestaande verenigingen? Met betrekking tot uitbreiding maar ook nieuwe ontwikkelingen?
- Is er ook een beeld van de leeftijden van nieuwe sporters? Kunnen we bijvoorbeeld veel student & starters verwachten? 35+ of 55+? Goed om te weten en rekening mee te houden bij vernieuwing /uitbreiding van het sportaanbod
- Wij zijn een voetbalvereniging en willen weten waar we de toekomst rekening mee moeten houden.
- En is er een visie omtrent het roeien? De roeibaan in Rijnenburg is ingetekend.
- Ben benieuwd naar de zwembaden. Grote vraag voor zwemmen en waterpolo.
- Hoe wordt gestimuleerd om ook sportief naar een sportlocatie te komen
- Hoe zit het met de ontwikkeling van skateparken voor de jeugd. Ik zie dat niet terugkomen in de RSU. Wat kunnen de skateboarders in de toekomst verwachten?
- Is er een concreet plan om de belangen van ongebonden sporters in kaar te brengen, en daar concreet vorm aan te gaan geven? Hoe maken we de stad aantrekkelijk voor de ca 100.000 hardlopers in de stad? De 10-duizendenracefietsers?
- Ik zie dat er erg uitgegaan wordt van multifunctioneel ruimtegebruik. Dit valt met topsport vaak niet te rijmen. Waarbij een ruimte juist toegespitst moet zijn op een enkel doel. Is hier ook ruimte voor opgenomen in het plan? Of wordt er vooral gefocust op breedtesport in RSU 2040?
- Met welke verdere input vanuit de verenigingen zou verdere ontwikkeling van de RSU 2040 geholpen zijn?
- Op welke manier wordt de impact van de huidige tijd meegenomen in toekomstige ontwikkelingen op het gebied van sport? Denk aan origine binnensporten toch meer laten plaatsvinden op buiten accommodaties of plekken faciliteren of aanpassen. Inzetten op samen sporten voor volwassenen door meer sport in kleinere groepen of individueel te faciliteren.
- Is er een beeld van sporten die nu nog niet/niet meer in Utrecht kunnen worden beoefend?
- Wordt er rekening gehouden met verlichting? Zodat velden en parken goed ’s avonds gebruikt kunnen worden.
- De ongebonden sporters zoals racefietsers vragen veel ruimte. Dat is mooi maar veiligheid is ook van belang. Houdt ook rekening met andere gebruikers zoals wandelaars, hondenbezitters, etc. Is specificeren van de inrichting niet beter?
- Zou je sport in de openbare ruimte sport niet in barcode scheiden van verkeerstromen?
- Als lopende ontwikkelingen niet lekker stroken met de nieuwe visie, hoe gaan we daar dan ondertussen mee om?
- Hoe gaat het als zo’n visie in de praktijk wordt uitgewerkt en wat blijft er dat nog over als de politiek daar doorheen gaat? Bijvoorbeeld de lessen uit de gebiedsontwikkelingen van Leidsche Rijn (maar in A’dam ook IJburg) Uiteindelijk werd daar het aantal kinderen tov accommodaties onderschat en lijkt het er op dat de financiële component de boventoon voert tov de oorspronkelijke visie.
- Als jullie namens ons een reactie sturen laten jullie dan weten wat de reactie gaat worden?
- Hoe verhoud zich de ontwikkeling van de sprot in Oost in relatie tot verbreding A27 waardoor veel groen verdwijnt en milieu verontreinigd? Vooral in relatie tot sportvelden die aan A27 grenzen.

# Bijlage 6

**In deze bijlage zijn alle ingediende inspraakreacties op de RSU 2040 zoveel als mogelijk letterlijk opgenomen. Bij enkele reacties is de tekst ingekort en/of zijn foto's en afbeeldingen niet opgenomen in het kader van de leesbaarheid en lengte. Elke inspraakreactie is vervolgens voorzien van een antwoord.**

| Inspraak-nummer | **Inspraakreactie**<br>Hieronder wordt de inhoud van uw inspraakreactie vermeld. Alle persoonlijke-en adresgegevens zijn geanonimiseerd. | **Beantwoording**<br>Hieronder vindt u de antwoorden op de vragen uit de inspraakreactie. |
|---|---|---|
| **1** | Mooie ambitie. Maar zou het een toegevoegde waarde zijn als er ruimte wordt opgenomen voor het goederenvervoer en hubs in én om de steden én aan het water? Ben geen expert maar kijkend naar de omgevingsvisies & mobiliteitsplannen van Gemeente Nieuwegein & Gemeente Utrecht zou je verwachten dat hier praktische koppelingen én slimme verbanden onderling zouden zijn. Net als […] zocht ik naar ruimte voor stadslogistiek maar ook naar hubs, assemblageruimtes, circulaire economie, waterwegen en inderdaad lijkt het dat in deze steden in concept nog geen ruimte maken-houden voor lokale bevoorrading, hubs en assemblages in toekomst.<br>In de mobiliteitsplannen van Utrecht en Nieuwegein staat iets over transport over water; er lijkt meer ruimte voor lokale bevoorrading in de toekomst.<br>Het lijkt erop dat gemeentes vervoer over water wel gaan herwaarderen. Voorbeelden: Eelco Eerenberg: schonelucht ambas-sadeurbinnenvaart en Nieuwegeinse motie vervoer over water bieden kansen.<br>Zie ook inspraakreactie 96<br>. | Op dit moment zijn er stadsdistributiehubs in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Ook is het beleid om (waar zinvol) meer te vervoeren over water. Dit is ook in meer detail opgenomen in het Mobiliteitsplan, waar onder andere de multimodale hub Lage Weide wordt benoemd in relatie tot binnenvaart.<br><br>Voor uw locatie is van belang dat de gezamenlijke overheden in het gebied werken aan de ontwikkeling van de A12-zone, zoals wij ook hebben beschreven in paragraaf 6.5 van de RSU. De A12-zone is een kansrijke locatie om vanaf 2030 een groot deel van de regionale ambities op het gebied van verstedelijking te realiseren. Er zit een spanningsveld tussen woningbouw bij Westraven en mogelijk op de Liesbosch-west in relatie tot bestaande bedrijvigheid. In samen-werking met rijk en regio onderzoeken we komende jaren wat de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn in dit gebied.<br><br>Daarnaast onderzoeken Provincie Utrecht, gemeente Nieuwegein en Utrecht de komende tijd gezamenlijk, en in overleg met Rijkswaterstaat, of vervoer over water in de regio een plek kan heb-ben in de A12-zone. En zo ja, onder welke voorwaarden (inhoudelijk, periode). |

| | | |
|---|---|---|
| **2** | Allereerst lof voor de toekomstgerichte totaalbenadering. | Dank. |
| **2** | Als inwoner van Lunetten heb ik de volgende opmerkingen:<br>1 Energiebeleid Lunetten (pg. 116):<br>In de plannen is geen stadsverwarming voor Lunetten voorzien. In het noordelijk deel van Lunetten bevinden zich echter veel middelhoog-bouw complexen. Individuele warmtepompen zijn hiervoor geen optie en verwarming middels elektriciteit vraagt extreme investeringen in isolatie van de bouwkundige schil in deze relatief matig geïsoleerde en complexe gebouwen met complexe VvE's.vEen passend alterna-tief dient geformuleerd te worden voor de wijk Lunetten, voordat de-finitief wordt besloten over het stadsverwarmingnet in de stad. | 1 Energiebeleid Lunetten<br>In de RSU staat dat er ruimte gereserveerd wordt voor onder andere warmtenetten. Wat in dit verband passend is wordt nader uitgewerkt in de transitievisie warmte en nog concreter in de daaropvolgende wijkuitvoeringsplannen |
| **2** | 2 Hoogbouw 'Knoop Lunetten / Koningsweg' (pg. 117):<br>De term 'leesbaar' wordt niet gedefinieerd. Wat wordt daarmee pre-cies bedoeld? En voor welk schaalniveau en welke vorm van mobili-teit?<br>Een gebouw hoeft niet XL of L te zijn om de knooppuntfunctie ervaar-baar te maken. Bovendien levert XL of L hoogbouw niet per definitie de hoogste dichtheid vanwege de daaraan verbonden ruimtelijke en (verkeers)technische randvoorwaarden. Veel deskundigen wijzen hierop.<br>Zie ook onderstaand artikel van Friso de Zeeuw:<br>https://www.gebiedsontwikkeling.nu/artikelen/de-hoogbouwleugen/<br>Modellenstudies m.b.t. bouwhoogte en bebouwingsdichtheid zijn noodzakelijk voordat beleid voor deze locatie wordt vastgesteld. | 2 Hoogbouw Knoop Lunetten/ Koningsweg<br>De term leesbaar heeft betrekking op het stadssilhouet en daarmee de uitstraling/uiterlijke verschijningsvorm van de stad als geheel. In de RSU kiezen we ervoor om de inzet van hoogbouw te koppelen aan de OV-knopen. Dit zijn tevens de plekken waar een groot deel van het stedelijke programma landt. Hoogbouw is geen doel op zich, maar een middel om in hoge dichtheden te bouwen. Dit is nadrukkelijk niet de enige typologie waarin er in hoge dichtheden gebouwd kan en zal worden. In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoor-waarden er binnen deze gebieden met hoogbouw wordt omgegaan. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen. |

| | | |
|---|---|---|
| **2** | 3 Hoogbouw ‘Knoop Lunetten / Koningsweg’ (pg. 118 / 119):<br>Consequenties van intensieve hoogbouw (XL) en hoge dichtheid op de kwaliteit van de directe omgeving lijken onvoldoende onderzocht. Er zijn randvoorwaarden geformuleerd voor verdere ontwikkeling, maar modellenstudies naar effecten op de omgevingskwaliteit zijn noodzakelijk voordat dergelijk beleid wordt vastgesteld. | 3 Hoogbouw Knoop Lunetten / Koningsweg vervolg<br>In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder de knoop Lunetten/Koningsweg met hoogbouw wordt omgegaan. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen. Hierbij zal ook worden ingegaan op het sociale aspect van hoogbouw. Welke voorzieningen en woningtypen zijn in hoogbouw denkbaar en mogelijk, en hoe kan hoogbouw aantrekkelijk worden voor zoveel mogelijk verschillende doelgroepen? |
| **2** | 4 ‘Knoop Lunetten / Koningsweg’ en ‘Verdichting rondom de As van Lunetten’ (pg. 147 punt 2 / pg. 148 kaart):<br>Hoe verhouden de vlekken zich tot de bestaande bebouwing, die er deel van uitmaakt? Deze bebouwing heeft op dit moment woon- en kantoorfunctie, naast diverse publieke functies.<br>De woningcomplexen zijn in het algemeen zowel corporatiebezit als (in toenemende mate) particulier bezit, vaak gemengd (z.g. “gespikkelde” VvE’s).<br>Voor de huidige eigenaren is het met oog op de toekomst van belang dat er duidelijkheid ontstaat over de precieze intenties. Twijfels over de toekomst zullen de motivatie om op korte termijn noodzakelijke investeringen te doen voor instandhouding en verduurzaming remmen en de toch al ingewikkelde VvE-processen ondermijnen. Verpaupering dreigt daardoor, zoals die in de jaren 60/70 in de oudere wijken ook aan de orde was. | Knoop Lunetten / Koningsweg en verdichten rondom As van Lunetten<br>Hoe invulling wordt gegeven aan de vlekken en wat dit betekent voor de bestaande bebouwing wordt nader onderzocht in een gebiedsuitwerking, die volgt na vaststelling van de RSU. Die zal meer inzichten geven over de verdere invulling van deze knopen. |

| | | |
|---|---|---|
| | Nadere definitie / afstemming van de locaties op korte termijn is noodzakelijk. | |
| **2** | 5 Groene zoom / bufferpark langs A27 en A2 (pg. 147 punt 5 / pg. 148 kaart):<br>Deze groene zoom vormt een belangrijk onderdeel in de fijnmazige groenstructuur van Lunetten. Recreatief en ecologisch is deze zoom van groot belang voor de wijk. Door de aanleg van het OV-traject komt de kwaliteit van dit gebied sterk onder druk te staan. Waarborg voor de kwaliteit daarvan en daarmee de leefbaarheid van de wijk ontbreekt, ondanks de intenties tot behoud. | Groene zoom buffer park<br>De locatie van de OV-ring is indicatief en wordt nog nader onderzocht. Daarbij vormt de bestaande kwaliteit van de omgeving een belangrijk uitgangspunt. Wij willen natuurlijk dat nieuwe infrastructuur daar zo min mogelijk afbreuk aan doet. Wij zullen de volgende zin toe te voegen aan pg. 147/punt 5: Waarborgen van de kwaliteit door landschappelijke en ruimtelijke inpassing. |
| **3** | Zonnepanelen Haarrijnseplas<br>Ik begrijp dat de gemeente eilanden met zonnepanelen wil aanleggen in deze recreatieplas.<br>Vraag 1: kunnen die panelen niet worden ingebouwd in gebouwen e.d. buiten de plas. Ik vind het landschapsvervuiling. | Zonnepanelen Haarrijnseplas<br><br>1: Er zullen ook zonnepanelen worden gelegd op alle gebouwen in de woonwijk Haarrijn, maar dat is niet voldoende om een energieneutrale wijk te realiseren, daarvoor is ook de energie van zonnepanelen op de Haarrijnse plas nodig. Er komt een rand met planten rondom de eilanden, zodat deze goed ingepast worden. |
| **3** | Vraag 2: is er rekening gehouden met kinderen die op de plas met bootjes willen varen of zwemmers die de plas willen oversteken. Of worden we geëlektrocuteerd? | 2: Er blijft naast de eilanden voldoende ruimte over om de plas over te steken. Eén van de voorwaarden voor de plaatsing van de zonne-eilanden zal zijn dat deze niet toegankelijk zullen zijn en om de veiligheid van recreanten te waarborgen. |

| | | |
|---|---|---|
| **4** | Ik word hier wel warm van. Wat fijn in zo'n ongelofelijk mooi land te leven waarin we zulke plannen kunnen uitdenken. Het is een voorrecht.<br>Veel succes bij de uitvoering. | Dank voor het compliment. |
| **5** | Allereerst wil ik u complimenteren met dit document: de rode lijn van verdichten, meerkernigheid, kwaliteit toevoegen in de openbare ruimte en verduurzamen zijn denk ik de opgaven die inderdaad centraal moeten staan. Ook de uitwerking naar wijken toe is fijn: opgaven zijn al afgewogen en in relatie tot elkaar op de kaart gezet. Dat maakt de RSU al best concreet is haar opgaven. Tenslotte vind ik de stap om eindelijk eens echt in een wijk als Overvecht te investeren heel goed. | Dank voor het compliment |
| **5** | 1. Hoe gaan we dit doen?<br>Veel vaag taalgebruik wanneer het om uitvoering gaat. "de gemeente gaat werken", "we werken samen", "we zitten aan tafel", wat betekent dit? Hoofdstuk 7.2 is wat mij betreft een uitzondering hierop: zo'n plan verwacht je eigenlijk ook bij de "kleinschalige verdichting in de bestaande wijken", de energietransitie, de ambitie om de auto's de stad uit te krijgen (verdwijnen die parkeerplaatsen vanzelf?) en de openbare ruimte klimaatadaptief te maken. Het liefst natuurlijk als één strategie, zodat er ook nog een gesprek mogelijk is wanneer wijken "aardgasvrij" worden of worden verdicht: wat krijgen mensen ervoor terug? | 1. Hoe gaan we dit doen<br>De RSU bevat de hoofdlijn van de uitvoeringsstrategie. Na vaststelling in de Raad zal deze strategie meer gedetailleerd worden uitgewerkt. |

| | | |
|---|---|---|
| **5** | 2. Rol van initiatief in de stad.<br>In de lijn van het vorige punt: Het toppunt van vaag taalgebruik is in het hoofdstuk "samen werken aan de stad". Wat staat hier nou? Wat ik mis: rol van zelfbouwers, coöperatieven, andere vormen van gebiedsontwikkeling, de rol die de gemeente daarin neemt (neem een voorbeeld: Zelfbouwkavels (amsterdam.nl)). zowel faciliterend, sturend, leidingnemend. | In deze paragraaf staat beschreven dat ook marktpartijen en andere initiatiefnemers samen met de gemeente aan de stad werken en dat de gemeente dat ook wil faciliteren. Onze inzet op Wonen, waar onder aandacht voor bewonersinitiatieven, coöperatieven, gebiedsontwikkeling, de rol die de gemeente daarin neemt, maakt onderdeel uit van onze Woonvisie Utrecht beter in balans. Zo heeft Utrecht op basis van deze visie een kwartiermaker aangesteld voor het stimuleren van nieuwe woonconcepten en bewonersinitiatieven. |
| **5** | 3. Inclusieve stad.<br>Wanneer je dit vertaalt naar ongelijkheid gaat dit in de kern om toegankelijkheid. Hoe zorgt deze RSU voor de toegankelijkheid en betaalbaarheid van de stad? Het lijkt alsof de enige redenering is: als we meer bouwen, wordt de stad toegankelijker. Dat lijkt inmiddels behoorlijk achterhaald, dus kan het pakket aan maatregelen niet wat uitgebreider? Of in ieder geval de redenatie? | Onze aanpak is inderdaad breder dan bouwen. We zien deze inspraakreactie dan ook als aanmoediging van onze inzet zoals we die in de Woonvisie, Utrecht Beter in balans hebben opgenomen. Een van de (vijf) speerpunten uit de woonvisie richt zich op het beschermen van de bestaande woningvoorraad. Bijvoorbeeld tegen het ongebreideld omzetten en splitsen van woningen, een goed verhuurschap, antispeculatie bedingen en zelfbewoningsplichten bij nieuwbouw enz. We moeten ook realistisch zijn. De oorzaak van de druk op de Utrechtse woningmarkt is het ontbreken van voldoende woningen. Dat kunnen we alleen oplossen door via nieuwbouw en transformatie woningen toe te voegen. |
| **5** | Daarnaast heb ik een aantal wat kleinere punten en vragen die de RSU bij mij oproept:<br><br>a. Circulair<br>1. Wat verstaan jullie daaronder? | a. Circulair<br>1. Grondstofstromen zo ontwerpen dat bij de ontwikkeling van de stad er geen negatieve impact ontstaat op het gebruik van de stad, z’n omgeving en de aarde. |

| | | |
|---|---|---|
| **5** | 2. Jullie koppelen de circulariteitsopgave nog niet aan de energietransitie, waarom niet? | 2. Binnen de gemeente is afgesproken om de zoveel mogelijk samen op te trekken als het gaat om de circulaire opgave en energietransitie. Zo wordt bij de actie uit het Actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023 om circulair bouwen in te zetten bij 20 gebiedsontwikkelingen en projecten ook energiezuinig bouwen betrokken en wordt circulariteit ook uitgewerkt bij het ingestelde Energieloket. |
| **5** | b. Waterveiligheid / overstromingsrisico en droogte. Klimaatadaptatie bestaat uit 4 thema's, waarvan er 2 missen in deze strategie. Zijn droogte & waterveiligheid niet van belang voor Utrecht? Dat lijkt me sterk toch? | b. Waterveiligheid / overstromingsrisico en droogte.<br>Natuurlijk zijn droogte en waterveiligheid van belang voor Utrecht. Droogte valt onder de sponswerking die wordt benoemd in de RSU in 5.2.1 en waterveiligheid is een thema dat regionaal wordt opgepakt door de VRU en het netwerk Water en Klimaat. Als gemeente zijn we hierbij aangesloten en denken we mee. Daarnaast hebben we de thema’s hitte en wateroverlast beter in beeld. |
| **5** | 3. Hoe gaan we zorgen dat we de groei van de stad opvangen binnen de "planetaire grenzen" en wat is dus (1 strategie) de rol van biobased materialen? | 3. Biobased grondstoffen en -materialen zoals bijvoorbeeld hout spelen een steeds belangrijkere rol bij een duurzame stedelijke ontwikkeling. Onder andere bij de 60.000 nieuwe woningen die we nog in de stad zo duurzaam mogelijk willen bouwen. Utrecht heeft op 10 februari ’21 het landelijk convenant ‘City Deal Circulair en conceptueel bouwen’ ondertekend. Biobased bouwen is daarbij één van de drie speerpunten.  Ook wordt er voor de stad en regio gewerkt aan een advies over duurzaam gebruik van hout in de bouw. |
| **5** | 4. Wat betekent "de gemeente gaat werken aan andere manieren van regelgeving en techniek" wat staat hier? | 4. Circulaire economie past soms niet goed binnen de bestaande regelgeving. Daar waar dat nodig en ook mogelijk is zullen zowel landelijk als in de stad regels worden aangepast. Ook worden er ‘technisch’ nieuwe methoden uitgeprobeerd. Onder andere bij de: |

| | | |
|---|---|---|
| | | • Omgevingsvisie voor de ontwikkeling van bedrijventerrein Strijkviertel waarin is geformuleerd dat er circulaire bedrijven kunnen komen, circulaire gebouwen worden gerealiseerd en openbare ruimte circulair wordt aangelegd;<br>• De circulaire uitvraag bij tenderen ten behoeve van een bouwplanontwikkeling;<br>• De circulaire inkoop van de gemeente zelf. Bij da laatste wordt steeds meer de samenwerking uitgevraagd in plaats van een product. Dit doen we om samen met marktpartijen uit te komen op de meest innovatieve circulaire oplossing. |
| **5** | c. Luchtkwaliteit: maatregelen om de luchtkwaliteit te verbeteren worden nu alleen genoemd bij digitalisering. Natuurlijk zit hier ook de hele binnenstedelijke vervoersverandering in, maar gebeurt er ook iets om de luchtkwaliteitsproblemen door de snelwegen rond Utrecht te verbeteren? | c. Luchtkwaliteit<br>Samen met ander overheids- en marktpartijen lopen er diverse projecten om de hoeveelheid verkeer op de snelwegen rond Utrecht te verminderen |
| **5** | d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad, klinkt als: fietsers eerst en o ja, we lopen ook nog. In mijn ogen zijn we inmiddels zover dat we naar Utrecht wereldwandelstad kunnen en is dat ook één van de zaken die we van de coronatijd leren. Zet de wandelaar centraal, dan heb je direct een goede openbare ruimte voor ouderen, mensen met kinderwagens, kids. | d. Utrecht wereldfietsstad wandelstad<br>Rondom de knopen wordt juist ingezet op de voetganger. We proberen we binnen de voetgangersgebieden grote fiets-, bus of andere verkeersstromen te voorkomen en houden bij de inrichting van de openbare ruimte specifiek rekening met voetgangers. Gelet op het belang van de voetganger in het mobiliteitssysteem is in het Mobiliteitsplan 2040 een hele paragraafruim aandacht besteed gewijd aan de voetganger: meer ruimte, gebruik stimuleren en veiliger maken. |

| | | |
|---|---|---|
| **5** | e. Verdichten:<br>1. Wat houdt kleinschalige verdichting in van bestaande buurten? Laten zien a la plaatjes op pagina 93, hoe pakt de gemeente dit aan? Gebeurt dit vanzelf? | e. Verdichten:<br>1. het overgrote deel van de nieuwe woningen komt rondom de nieuwe knooppunten. Echter zullen er altijd in de wijk kleinschalige initiatieven zijn voor stedelijk programma in de wijk zelf. Per initiatief wordt gekeken hoe hier programmatisch de beste invulling aan gegeven kan worden. |
| **5** | 2. Zijn na-oorlogse wijken “centrum stedelijke wijken”? Pagina 95 | 2. De naoorlogse wijken (Overvecht en Kanaleneiland) vallen grotendeels onder het woonmilieu 'groene wijk'. |
| **5** | 3. Wat voor dichtheden (inwoners / km2) horen er bij de verschillende woonmilieus? | 3. Er is niet een directe dichtheid gekoppeld aan de woonmilieus, wel spreekt het voor zich dat er in een 'centrumgebied' sprake is van een hogere dichtheid dan bijvoorbeeld in een 'traditionele wijk'. Daarbij zijn er ook binnen woonmilieus variaties. |
| **5** | 4. Focus is nu op centra, wat logisch is, maar een strategie om Utrecht sowieso een laag op te hogen is ook welkom. Dat kan in hele grote delen van de stad impact hebben, ook om bijvoorbeeld energiemaatregelen te bekostigen. | 4. Het is niet altijd mogelijk of wenselijk om woningen in de stad op te hogen. Bovendien vraagt de verwachte groei van de stad om een zeer hoog aantal nieuwe woningen die niet enkel gerealiseerd kunnen worden in de bestaande wijken, daarom kiezen we ervoor om deze te concentreren rondom nieuwe centra. |
| **5** | 5. Lage Weide wordt nog steeds gezien als puur sang bedrijventerrein: terwijl de hele strategie mengen uitdraagt → moet je dan niet ook met een wat bredere blik naar zo’n gebied kijken? Zeker rond de energiehaven en de kathedraal. | 5. We kiezen er bewust voor om een aantal bedrijventerreinen - waaronder Lage Weide - niet te mengen met woonfuncties omdat deze bedrijventerreinen ruimte bieden die nodig is voor productie, stadsdistributie en circulaire economie waarbij ook enige milieuzonering nodig is. Het gebied rondom de Energiehaven - het Vierde Kwadrant - transformeert wel, waarbij er gemengd wordt met andere, bredere |

| | | |
|---|---|---|
| | | werkgelegenheidsfuncties, onderwijs en voorzieningen. Zodat het Vierde Kwadrant ook beter aansluiting vindt bij Leidsche Rijn Centrum en richting het Werkspoorkwartier. |
| **5** | 6. Hoe ga je sociaal woningbouwprogramma toevoegen in een wijk als oost? Daar moet je hard aan trekken wil je dat echt voor elkaar krijgen. Dus weer die vraag: hoe dan? | 6. Onze inzet, zoals in de Woonvisie is vastgelegd, richt zich op het vergroten van de betaalbare woningvoorraad en meer gemengde wijken zodat iedereen zicht heeft op een woning die past bij zijn of haar portemonnee.<br>We sturen daarbij meervoudig. Dat wil zeggen dat we richting geven aan wat we willen bereiken, onze grenzen bewaken via regels, goede initiatieven stimuleren en actief naar samenwerkingen zoeken om onze doelen te bereiken. We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven aan de verschillende bouwprojecten en waarover we afspraken maken met ontwikkelaars.  Dat geldt ook voor bouwprojecten in Oost. |
| **5** | 7. Geldt het “Verdichten in de wijk en mengen van functies.” voor heel Overvecht? Hoe dan? | 7. Ja dat geldt voor heel de wijk. Hoe we dat gaan doen werken we later uit in de omgevingsvisie voor de wijk. Het betekent ook dat we open staan voor nieuwe voorstellen voor projecten binnen Overvecht, die bijdragen aan de doelen in de wijk. |
| **5** | 8. In veel wijken zal er behoefte zijn aan ouderenwoningen in appartementen. Dit zal hopelijk leiden dat er meer gezinswoningen vrijkomen voor, daadwerkelijk, gezinnen. Ik lees daar niet echt wat over, zeker niet in wijken als oost waar dat natuurlijk echt van belang is. Er zijn in | 8. De doorstroming binnen de woningvoorraad is al onderdeel van ons woonbeleid en als speerpunt benoemd in onze woonvisie en enkele maatregelen in de huisvestingsverordening. We willen dat iedereen naar de woning door kan verhuizen die bij zijn of haar kwalitatieve |

| | | |
|---|---|---|
| | oost nog genoeg plekken om kleinschalig te verdichten: waarom hoort dat niet bij de strategie? | woonbehoefte past. Het is ook maatwerk. In de concrete gebiedsontwikkelingen houden we daarom rekening met deze wensen en proberen daarbij steeds een balans te vinden tussen woningen voor ouderen versus andere groepen. Kleinschalig verdichten in oost behoort binnen de ruimtelijke strategie tot de mogelijkheden.<br>Verder hebben we sinds vorig jaar het traject 'Thuis voor ouderen' ingezet waarin, samen met andere partijen, ingezet wordt op het creeren van meer mogelijkheden voor huisvesting voor ouderen in de stad. |
| **5** | 9. Heel goed om de A12 zone aan te pakken.<br>10. Papendorp lijkt ook in de visie nog als uitsluitend werklocatie (met een stukje nieuwbouw): We willen geen monofunctionele gebieden meer toch, als 't niet hoeft? | 10. De kaart in hoofdstuk 6 suggereert ten onrechte dat een deel van de nieuwe verstedelijking monofunctioneel werken is. Dat zal worden aangepast. In Papendorp zijn plannen voor in ieder geval 2350 nieuwe woningen. We gaan er van uit dat dit geoptimaliseerd kan worden tot 3000 à 3500 woningen. Dat neemt niet weg dat een groot deel van de werklocaties daar al aanwezig is. Het groen rondom de kantoren is in het verleden mee uitgegeven met de kantoren om een groene opzet te garanderen. Mengen is daarom in dat deel van Papendorp niet zonder meer mogelijk, in tegenstelling tot het nieuw te ontwikkelen deel. Mochten zich in de toekomstmogelijkheden voordoen om ook in het bestaande deel de functiemenging te vergroten, dan zal dat worden overwogen. |
| **6** | Vandaag las ik t AD van 3/2 jongstleden met daarin onderstaande advertentie van de gemeente. Leuk om over de ruimtelijke strategie 2040 te lezen. Denk dat daar hele mooie dingen in staan. Een 2-tal pagina's verder staat een advertentie wat aan dat hele verhaal van de gemeente weer keihard afbreuk doen. Bij plezier wonen, werken en | In de RSU hanteren we het principe: geen dak onbenut. Dat geldt niet alleen voor woningbouw maar ook voor industriële bebouwing. Hiermee wordt multifunctioneel gebruik van daken aangemoedigd. |

| | | |
|---|---|---|
| | recreëren zou de leefbaarheid visie met groen en water ook naar de zakelijke kant doorgetrokken mogen worden. Als dit de visie is van de gemeente waarom krijgt een ontwikkelaar dan vergunning voor de zoveelste wanstaltige blokkendoos. Zo'n oogpijniging zou toch op z'n minst een mos-sedum-dak moeten hebben.<br>Stimulerende maatregelen om ook de industriële gebieden om te vormen zouden niet misstaan. Daar nu voor kiezen om 2040 succesvol te zijn. | Daarnaast gaan alle bouwplannen langs de Welstandscommissie, waarbij zij moeten voldoen aan de eisen die vastgesteld zijn in de welstandsnota. |
| **7** | Hierbij mijn reactie op het onderdeel windmolens en zonneparken, opgenomen in het concept RSU 2020. Het is bizar dat in een klein land als Nederland, 30 energieregio's plannen moeten maken voor de energietransitie; dit leidt tot een enorme verspilling van tijd en energie.<br>• het is efficiënter om de transitie centraal aan te sturen.<br>• De verdeling van de locaties voor windmolens en zonneparken over het gehele land lijkt gebaseerd te zijn op een zo eerlijk mogelijke verdeling van "de pijn" over het land.<br>• het is effectiever en efficiënter om windmolens en zonneparken te situeren op plekken die daarvoor het meest geschikt zijn (criteria: géén overlast voor de woonomgeving; locaties met de hoogste jaarlijkse windverwachting).<br>• Het is bizar dat windmolenparken op land nog zwaar gesubsidieerd worden, terwijl windmolenparken op zee de laatste jaren zonder subsidie van het Rijk kunnen worden geëxploiteerd.<br>• daarom en mede ter voorkoming van verrommeling van het landschap, moet bij voorkeur gekozen worden voor windparken op zee. | Wij houden ons aan de afspraken uit het nationale klimaatakkoord. In het nationale plan wordt ingezet op veel energiebesparing bij woningen en bedrijven en bijvoorbeeld ook op de aanleg van windparken op zee, In dat totale plan is er ook een deel-taakstelling voor duurzame energieopwekking op land. Op dit moment ligt de verantwoordelijkheid voor deze deeltaak (namelijk voldoende productie van duurzame energie op land) bij de RES-regio's en leveren wij daaraan een bijdrage als gemeente door ruimte te bieden aan ontwikkelaars voor zonnepanelen en windmolens. Dit maakt deel uit van een nationale strategie, wind op zee, zon op daken, etc. |

- Het is bizar dat buitenlandse investeerders, maar ook binnenlandse, op grote schaal profiteren van de enorme subsidies op zonneparken.
- die enorme subsidies  kunnen worden afgebouwd als blijkt dat de zonneparken ook zonder overheidssubsidies rendabel kunnen worden geëxploiteerd op plekken die daarvoor het meest geschikt zijn (zie hiervoor).

Kortom, windmolens en zonneparken niet plaatsen binnen onze stedelijke agglomeratie.

---

**8**

Het is positief dat Utrecht een visie vormt op de toekomst en het is duidelijk dat er werk van gemaakt is.
Ik beperk mij tot één reactie op dit vrij alomvattende plan. Er straalt voor mij een visie vanuit dat de overheid weet wat goed is voor Utrecht in de toekomst, dat de overheid het moet bepalen en dat andere betrokkenen zich er niet teveel mee moeten bemoeien. Het plan is voor mij weinig in verbinding gepresenteerd.

- Ik zie weinig of geen toelichting bij de gesignaleerde trends die ten grondslag liggen aan het plan. Of scenario's over hoe de maatschappij zich de komende decennia ontwikkelt.
- Er worden nauwelijks dilemma's besproken waar Utrecht voor staat. Hoe verhoudt verdichten zich tot een 1,5 meter samenleving? Hoe realiseren we een energietransitie van woningen in wijken met niet geïsoleerde huizen van vóór 1950 waar de bewoners het benodigde vermogen niet hebben?
- Ik mis een oproep voor geniale oplossingen voor complexe problemen. Doe het niet alleen, mobiliseer die mede-Utrechters met kennis en kunde.

Aan de basis van de RSU ligt de nota van uitgangspunten die door de  gemeenteraad is vastgesteld. De afgelopen tijd hebben we op verschillende manieren belanghebbenden en belangstellenden geraadpleegd, we hebben een peiling onder de leden van het burgerpanel gedaan, we hebben verschillende stakeholdersbijeenkomsten met profit- en non-profitorganisaties gehouden en we hebben twee webinars gehouden. Alle input ervan is verwerkt in deze reactienota. Daarnaast zijn ook experts op het gebied van stedelijke ontwikkeling betrokken bij de visie

De visie komt verder tot stand door te kijken naar trends en verwachtingen die gegeven worden door diverse kennisinstituten...
In hoofdstuk 4 geven wij aan op welke trends wij deze visie onder andere baseren.

U vraagt om meerdere scenario's over hoe de maatschappij zit de komende decennia ontwikkelt. We zijn in onze benadering uitgegaan van de opgaven waarvoor we ons gesteld zien. Dat voorkomt dat we niet voor 1 scenario hoeven te kiezen.

| | | |
|---|---|---|
| | • Uit het plan wordt mij niet duidelijk wat Utrechtse stakeholders willen, bijv grote werkgevers, vervoerder NS, onderwijsinstelling UU.<br>• Is de inspraak met enige tegenzin? Ik lees: reacties worden gebundeld, beroep is niet mogelijk. Het klinkt als inspraak van de vorige eeuw. Waarom niet permanente input online faciliteren zoals bij de corona app? We hebben toch gezien dat daar meerwaarde in zit?<br>• https://www.digitaleoverheid.nl/agenda/webinar-open-development-corona-app/<br>• Mijn suggestie: Utrecht, stel je open, omarm oplossingen, aanvullingen, creativiteit en ook kritiek die de medebewoners te bieden hebben. | We kunnen nu nog niet voorspellen wat de structurele effecten zullen zijn van de corona pandemie op de lange termijn.<br>De manier waarop we woningen gaan isoleren is geen onderdeel van deze ruimtelijke strategie, maar wel de vraag welke ruimte nodig is om in (een deel van) de energievraag te voorzien. Wilt u meepraten over de energietransitie, doe dat dan op https://denkmee.utrecht.nl/nl-NL/projects/energie.<br><br>Het klopt niet dat inspraak op de RSU met “enige tegenzin” wordt gehouden. We hebben juist op meerdere manieren inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen etc. geraadpleegd. De ruimtelijke strategie is de koers voor Utrecht. Hieruit volgen voor de deelgebieden omgevingsvisies, gebaseerd op de nieuwe omgevingswet. Tijdens de uitwerking van deze visies is er veel overleg en inbreng van inwoners en andere belanghebbenden mogelijk. Ook bij de uitwerking van bijvoorbeeld een ontwikkeling op kavel-niveau is het mogelijk invloed uit te oefenen. Daarmee ontstaat er een permanente input van iedereen om zijn omgeving mede vorm te geven. |
| **9** | In het Stadsblad, een van de weinige kranten die ik nog lees, las ik over het Concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Het heeft mijn belangstelling: ik ben van oorsprong sociaal geograaf en ik woon al in Utrecht sinds ik hier ging studeren, ruim 32 jaar geleden.<br>Ik wil niet inhoudelijk op het concept reageren. Op het oog lijkt het me goed, maar ik zou het veel grondiger moeten doornemen om er echt zinnig op te kunnen reageren. Dat zou niet alleen veel tijd kosten, maar wat zou het voor zin hebben? Wat is er de bedoeling van dat burgers mogen reageren, als alleen de 'usual suspects' dat doen: mensen die de krant grondig lezen, tijd hebben, er belangstelling voor | De afgelopen tijd hebben we op verschillende manieren belanghebbenden en belangstellenden geraadpleegd, we hebben een peiling onder de leden van het burgerpanel gedaan, we hebben verschillende stakeholdersbijeenkomsten met profit- en non-profitorganisaties gehouden en we hebben twee webinars gehouden. Alle input ervan is verwerkt in deze reactienota. Daarnaast zijn ook experts op het gebied van stedelijke ontwikkeling betrokken bij de visie |

| | | |
|---|---|---|
| | hebben, bepaalde persoonlijke/zakelijke belangen hebben, noem maar op. Jullie systeem van reageren is nu dus: zelfaanmelding. En wat er met de reacties gebeurt: we weten het niet. Feedback is beter dan niks, maar volgens mij kan en moet dit beter.<br>Als jullie echt willen dat burgers wat te kiezen hebben en inspraak hebben, loot dan burgers, geef ze de tijd, licht ze voor over jullie plannen en eventuele alternatieven, en laat ze een keuze maken. Als dat niet de bedoeling is, dat wij als burgers van Utrecht wat te kiezen hebben inzake ruimtelijke ordening, wees daar dan open over. Ik snap dat de doorsnee burger geen verstand heeft van ruimtelijk ordening, maar dat hoeft ook niet: goed voorgelichte burgers kunnen prima keuzes maken mits ze door deskundigen maar goed worden voorgelicht over de alternatieven, op allerlei terreinen, ook op het gebied van ruimtelijk ordening: kijk bijvoorbeeld naar de Planungszellen in Duitsland.<br>Meer over burgerloting kunt u vinden op mijn website<br>Als stemadvies geef ik u stemtegenverkiezingen.nl mee. | De ruimtelijke strategie is de koers voor Utrecht. Hieruit volgen voor de deelgebieden omgevingsvisies, gebaseerd op de nieuwe omgevingswet. Tijdens de uitwerking van deze visies is er veel overleg en inbreng van inwoners en andere belanghebbenden mogelijk. Ook bij de uitwerking van bijvoorbeeld een ontwikkeling in bestemmingsplannen en/of vergunningen is het mogelijk invloed uit te oefenen. Daarmee ontstaat er een permanente input van iedereen om zijn omgeving mede vorm te geven. |
| **10** | Het is prettig om een integrale visie te lezen over het ontwikkelen van de stad Utrecht naar de toekomst. Verschillende positieve keuzes vallen me op en waardeer ik:<br>• Voldoende woonruimte voor mensen met lager- en middeninkomens; voor iedereen is er plek in de stad.<br>• De keuze voor zoveel mogelijk voorzieningen vlakbij de woning, waardoor het voor veel mensen bereikbaar is. Een positief bijeffect hiervan is dat er minder (auto)verkeer nodig is voor dagelijkse activiteiten. Dit is een complexe uitdaging, maar zeer waardevol.<br>• Veel groen (en blauw) vlakbij huis versterkt de leefbaarheid: gezonde mensen in een klimaatvriendelijke omgeving. | Dank. |

| | | |
|---|---|---|
| **10** | Het concept van meerdere knooppunten ondersteunt de spreiding van voorzieningen. Een knooppunt ontstaat echter niet per definitie, maar vergt een ruimtelijke inpassing met voldoende draagvlak en bereikbaarheid. Het is daarom de vraag of alle knooppunten op de visiekaart tot bloei zullen komen. De spreiding van voorzieningen zou daarom belangrijker moeten zijn dan het realiseren van knooppunten. Functiemenging op de knooppunten is een wezenlijk element. | Spreiding van functies en ontwikkelen van knopen gaan hand in hand om het effect van zowel de knopen, als de nabijheid zo groot mogelijk te laten zijn. |
| **10** | Een compacte stad voor opvang van de bevolkingsgroei vereist een beperkte verkeersruimte: minder autoverkeer en een groter aandeel lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit vraagt verdere ontwikkeling van aantrekkelijke en fijnmazige netwerken voor lopen, fietsen en OV. | Klopt, daarom wordt er in het Mobiliteitsplan veel aandacht besteed aan het op orde brengen van de netwerken voor de voor lopen, fietsen en openbaar vervoer. In de RSU sluiten we hierop aan, onder meer door de juiste inrichting van de openbare ruimte. |
| **10** | De visie op het OV-netwerk heeft voor mij een paar aandachtspunten. Het is goed om niet alle OV-lijnen op het centraal station te concentreren. Utrecht blijft echter te klein voor een “wiel”, “OV-ring” of “cirkellijn”. (Een huidige ‘wiellijn’ met een 8-persoonsbusje per halfuur zal niet eenvoudig uitgroeien tot de gewenste aantrekkelijke / frequente HOV verbinding.) Wel is het belangrijk om een netwerk (met goede overstapmogelijkheden) te ontwikkelen en niet alleen radiale lijnen. Een vervoermodel kan helpen om een goed beeld te krijgen van mogelijk drukke vervoerassen die meer tangentieel zijn. (Zoals de huidige lijnen 27 en 29 het centrum raken en daardoor toch voldoende sterk zijn zonder via het centraal station te rijden of de nieuwe snelbusverbinding tussen USP en Amersfoort Centraal.)<br>Een andere uitdaging (die lijkt te ontbreken) is om zoveel mogelijk inwoners vlakbij de voordeur een halte van een snelle verbinding naar belangrijke bestemmingen te bieden. Maximaal 5 minuten lopen vergt | De RSU geeft een doorkijk naar de stad Utrecht in 2040. In de huidige situatie zien we al dat de mobiliteit voor bijna alle modaliteiten rondom Utrecht Centraal knelt. Wanneer de stad groeit naar 455.000 inwoners zal dit alleen maar toenemen. Om deze druk te verminderen en de potentie van andere delen van de stad te benutten wordt het HOV wiel met spaken ontwikkeld, waarin zowel de HOV-ring als de radialen/spaken een belangrijke functie hebben.<br><br>Met de 10 minuten-stad proberen we de meeste voorzieningen en overstapmogelijkheden op het OV binnen 10 minuten van de voordeur te realiseren. Maximaal 5 minuten lopen naar een halte vraagt niet alleen een grotere dichtheid van het net maar ook een andere inrichting van de ruimte.<br>Het treinstation Lunetten-Koningsweg heeft door de aansluiting op het HOV-wiel met spaken een belangrijke overstap functie voor reizigers die vanuit de richting Arnhem, Nijmegen en Den Bosch naar de |

| | | |
|---|---|---|
| | een hogere dichtheid van het net. Daarnaast vergen snellere verbindingen een toegesneden infrastructuur.<br>Nu is bijvoorbeeld juist de binnenstad slecht per OV bereikbaar: veel bestemming zijn ver lopen vanaf de uitstaphalte of alleen met overstappen op een omrijdende buslijn bereikbaar. (Een buslijn in twee richtingen over de Lange Nieuwstraat langs de musea tussen Centraal Station / Janskerkhof en station Vaartsche Rijn kan al een hele verbetering zijn. Of een stadslijn als bus 8 over de Catharijnesingel leiden met haltes aan de rand van de binnenstad, die natuurlijk via het Moreelsepark direct naar het busstation rijdt.)<br>Een (H)OV-lijn is alleen aantrekkelijk wanneer die druk genoeg is om frequent te rijden. Dat vergt zowel snelheid als voldoende haltes bij belangrijke herkomsten en bestemmingen langs een gestrekte as. Dit lijkt een paradox, maar is wel cruciaal voor een aantrekkelijk vervoersysteem.<br>Bij de beschrijving van het OV-netwerk wordt vooral gekeken naar nationale en regionale ontsluiting en het “wiel”. Echter voor het functioneren van de stad zijn goede lokale verbindingen belangrijker. Zo is het jammer dat de (aanwezige) HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn niet is ingetekend.<br>Overigens heeft een treinstation Koningsweg naast de sportvelden nauwelijks toegevoegde waarde ten opzichte van het bestaande treinstation Lunetten. | oostkant van Utrecht moeten. Daarom wordt op deze locatie ingezet op het toevoegen van zodanig programma dat deze knoop optimaal benut wordt bij het invullen van de Utrechtse opgaven. |
| **10** | Ook voor het fietsnetwerk is voldoende fijnmazigheid van belang om het gebruik te stimuleren. Dit helpt niet alleen voor de spreiding van de drukte, maar brengt ook de fietsroutes dichter bij bestemmingen. (Zo is een doorgaande fietsroute over de Zadelstraat van groot belang.) | Wij zetten in op een fijnmazig fietsnetwerk. Zie ook het mobiliteitsplan 2040.<br><br>Het slechten van barrières is één van de elementen die bijdraagt aan een gezonde stad. Niet alleen door reistijden te verkorten, maar ook door de gebieden binnen de stad beter te verbinden. Daarom worden er ook diverse nieuwe verbindingen (door barrières heen) opgenomen |

| | | |
|---|---|---|
| | Meer doorsteken van de barrières (als waterwegen, spoorlijnen, drukke autoroutes) stimuleren het langzame verkeer door het verkorten van reisafstanden en maken een kleinere maaswijdte in de netwerken mogelijk. De getekende nieuwe verbindingen op de gebiedskaarten zijn een goede stap. | en wordt er bij nieuwe infrastructuur op gelet dat er geen nieuwe barrières ontstaan. |
| **10** | Overigens is de gehanteerde gebiedsindeling niet herkenbaar uit de aanwezige ruimtelijke structuur. Het lijkt een wensindeling voor projectontwikkelaars. Het is daarmee de vraag of deze indeling echt vorm zal krijgen. | De gebiedsindeling is gebaseerd op de bestaande en nieuwe stedelijke centra en hun omgeving. Voor de RSU is dit een logische indeling. |
| **11** | in de visie wordt alleen maar gesproken dat studenten van Kanaleneiland via Utrecht centraal naar de uithof gaan. Jullie gaan daardoor vol inzetten op een soort wiel met spaken om de stad heen. Nergens maar dan ook nergens wordt het feitelijke probleem opgelost. Er ligt al een hele dure tram en nu gaan jullie inzetten op een tram of hov om de stad heen wat weer mega-kosten-verslindend gaat worden.<br><br>De oplossing is om nu eindelijk eens een echte heuse grote campus te bouwen op het Utrechts Science Parc met mega-huisvestingen voor studenten en jong volwassenen. En een totale win/win situatie is om in het gebied van het USP op gemeentegrond zelf studentenflats te gaan bouwen in gemeente-eigendom en onderhoud. Het geld kan nu goedkoop geleend worden en het zal een continue mega-huurinkomstenbron voor de gemeente gaan verzorgen voor de komende 30 jaar. Tevens zal het qua onderhoud en uitvoering ook erg veel werkgelegenheid opleveren. Tevens zal het een grote vermindering van verkeer gaan opleveren. | De Ruimtelijke Strategie zet ook fors in op het toevoegen van (studenten) woningen in de nabijheid van- en op het Utrecht Science Park. Er zijn momenteel in het Meerjarenperspectief Ruimte al 3200 nieuwe woningen opgenomen: De Kwekerij 840, Archimedeslaan en Rijnsweerd 1900, Utrecht Science Park 400. De RSU voegt daar nog een 4500 aan toe (Galgenwaard 500, Utrecht Science Park 2000 en Rijnsweerd 2000). Op het USP willen we wel dat dit programma bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg). Daarom bouwen we niet alleen maar woningen op het USP maar reserveren we ook ruimte voor deze functies. |

| | | |
|---|---|---|
| **11** | Er staat een mega-huizenbouw gepland op de terreinen van de Jaarbeurs Utrecht. Niet alleen op hun eigen terreinen maar ook op de terreinen die van de gemeente worden gepacht. Grote flats met veel appartementen.<br>Het bestemmingsplan van hun eigen terrein dient daarvoor aangepast te worden en tevens dient de gemeente voor hun eigen grond die gepacht wordt daarvoor toestemming te geven.<br>De jaarbeurs gaat uiteraard met de verkoop van de flats enorme winsten maken. En deze winst gaan zij maken dankzij dus de toestemming en aanpassing van de gemeente Utrecht. En daarmee heeft dus de gemeente Utrecht een zeer grote troefkaart in handen. Voor deze toestemming kan de gemeente Utrecht nu erg veel gaan eisen aan de Jaarbeurs qua omgeving visie wat dus totaal in de visie van 2040 past. Aan de jaarbeurs kan geëist worden dat ze parken, recreatie, meubilair, sporttoestellen en dergelijke moeten gaan realiseren van hun verkoopwinsten. Gewoon direct vastleggen in een contract en als ze ondertekenen dan kan het bestemmingsplan en erfpacht worden aangepast. niet eerder. Doe er wat mee zodat jullie niet weer achter de feiten aanlopen zoals bij de Merwedekanaalzone want daarvan liggen de projectmakelaars nog steeds lachend op de grond. | Voor de herontwikkeling van de Jaarbeurs wordt momenteel een omgevingsvisie door de gemeente opgesteld. Daarin bepaalt de gemeente de kaders waarbinnen Jaarbeurs nieuwbouw kan realiseren. Ook worden eisen gesteld aan de kwaliteit van de omgeving, zodat de nieuwe buurt gezond en leefbaar wordt. Voordat het bestemmingsplan kan worden gewijzigd, moeten eerst deze afspraken zijn vastgelegd in een overeenkomst waarover het gemeentebestuur besluit. |
| **12** | Wij hebben kennis genomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze strategie voorziet ook voor het bedrijventerrein Oude Rijn wijzigingen. Graag willen wij u erop wijzen dat de bedrijfsbelangen van BASF Nederland B.V. gevestigd aan het Strijkviertel 61 in De Meern ook in Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 geborgd moeten zijn. | Een van de doelstellingen in de RSU is om de groei van de werkgelegenheid gelijk op te laten gaan met de sterke groei van de beroepsbevolking. Dit betekent dat er extra ruimte voor werkgelegenheid moet worden gerealiseerd. Echter gezien de grote druk op de ruimte in de stad moeten we efficiënt omgaan met de beschikbare locaties en zetten we daar waar mogelijk in op verdichting op bestaande bedrijventerrein. De verdichting van bedrijfsruimte en daarnaast de focus op arbeidsintensieve bedrijvigheid/ MKB levert een bijdrage aan de werk- |

gelegenheidsopgave. Dit betekent voor bijvoorbeeld Oudenrijn dat, indien kantoor- of bedrijfspanden voor langere tijd leeg staan, we eigenaren en marktpartijen stimuleren om te investeren in (her) ontwikkeling van deze pand(en). Daarmee worden verouderde (leegstaande) panden omgezet naar aantrekkelijk bedrijfsruimtes. Dit komt niet alleen het bedrijventerrein ten goede maar ook de werkgelegenheid. Daarmee wordt de functie van het bedrijventerrein versterkt en worden de belangen en het functioneren van de zittende bedrijven, waaronder BASF, op Oudenrijn gewaarborgd.

---

**13**

Vanuit The Wall hebben wij de conceptversie van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 aandachtig gelezen. Enerzijds zien wij aanknopingspunten, anderzijds zijn wij teleurgesteld dat er onvoldoende gekeken lijkt te zijn naar de mogelijkheden die The Wall biedt bij het behalen van de doelen van de gemeente Utrecht. Op dit moment staat er nog bijna 18.000 m² leeg, terwijl er wel veel bedrijven/retailers interesse hebben in het vestigen in The Wall. Het achterhaalde bestemmingsplan en de erfpachtvoorwaarden zijn daarin een beperkende factor.
Er wordt in de RSU 2040 uitgebreid gesproken over meervoudig ruimtegebruik en het combineren van functies. Daarnaast is het een hoofdfocus van de gemeente Utrecht om voor iedere inwoner voorzieningen te bieden op 10 minuten van hun huis. Maar The Wall mag zonder af te wijken van de bestemming niet eens winkels kleiner dan 2.000 m² huisvesten. Een afwijking van dit beleid betekent een breder aanbod en dus meer mogelijkheden van de nu al bijna 100.000 inwoners van Leidsche Rijn om met de fiets inkopen te doen. Denk bijvoorbeeld aan een JYSK, Leen Bakker en Kwantum of een specialist in meubilair op maat als Table du Sud. Of de dierenwinkel Jumper. The Wall is daar de perfecte bestemming voor, maar deze retailers

The Wall ontbreekt op kaart: Dit was inderdaad een fout. Zoals in de teksten is opgenomen is The Wall wel onderdeel van de hoofdstructuur.

Ook wij maken ons zorgen over de leegstand. Wij zijn het echter niet met u eens dat het vigerende bestemmingsplan achterhaald zou zijn; het huidige bestemmingsplan is breed van opzet en gebruiksmogelijkheden en biedt diverse functies om zich te vestigen in The Wall.

Utrecht kent een fijnmazige detailhandelsstructuur die op dit moment, mede door Corona onder druk staat. Ontwikkelingen in detailhandelsland en consumentengedrag zijn zelfs versterkt door de Coronapandemie. Deze fijnmazige retail-structuur draagt bij aan een aantrekkelijk verzorgingsniveau voor de bewoners en bezoekers van Utrecht. Deze structuur is leidend en willen wij als gemeente in stand houden. The Wall is binnen deze structuur getypeerd als het GDV-cluster van de stad. Hierbinnen is conform bestemmingsplan ruimte voor detailhandel in de GDV-branches tot 2.000 m², leisure-voorzieningen (exclusief bioscoop) en ondersteunende horeca (categorie A1). Kleinere winkels

kunnen niet met 2.000 m² uit de voeten. Andere voorbeelden zijn specialisten in sportkleding zoals een skiwinkel of specialist in fitness. Partijen die zich graag zouden vestigen in The Wall en nergens anders in de stad terecht kunnen.
Helaas ontbreekt The Wall zelfs als perifere detailhandelsconcentratie op de kaart op Pagina 102. Gelukkig staat The Wall wel benoemd in de tekst, maar het ontbreken op de kaart bevestigt het gebrek aan aandacht voor de functie die The Wall kan vervullen voor de stad.

Op dit moment zijn wij het aantal fietsparkeerplekken meer dan aan het verdubbelen. De gemeente en het parkmanagement maken zich echter vooral zorgen over de uitstraling van de heg, in plaats van het toejuichen van de verdubbeling van de capaciteit. Zo draagt The Wall bij aan de toename van fietsmobiliteit. Wij zouden graag het winkelaanbod aanpassen aan deze verschuivende wensen van de gemeente en haar inwoners. Helpt u daar in mee? Winkels van 1.000 m² concurreren niet met het centrum, kunnen niet terecht in Leidsche Rijn Centrum en zijn een fantastische toevoeging voor The Wall.

Onderstaand treft u een aantal pagina's/uitsnedes waar wij denken dat The Wall op aansluit of waar zaken lijken te ontbreken in het concept:
- Pagina 36, groei van de stad vraagt om een breed scala bedrijven, ook winkels
- Pagina 42, minder (auto)mobiliteit: De ligging van The Wall leidt to weinig binnenstedelijk verkeer naast Afrit 7 van de A2 en de extra fietsenplaatsen verbeteren de fietsvriendelijkheid voor bezoekers vanuit Leidsche Rijn. Dan moeten we wel winkels kunnen vestigen die passen bij fietsverkeer
- Pagina 87, nieuwe stedelijke kernen. Kanaleneiland moet stedelijke kern worden, hoe gaat dit samen met een grote concentratie (<2.000 m² bruto vloeroppervlakte) of andere branches kunnen landen in bijvoorbeeld de binnenstad of Leidsche Rijn Centrum.

Inzetten op een meer reguliere detailhandelslocatie in the Wall brengt het wankele evenwicht in Leidsche Rijn, maar ook in de gehele stad, in disbalans. Leidsche Rijn Centrum is en blijft voor ons het centrum waar de reguliere detailhandel dient te landen; the Wall is de locatie voor de grotere volumes en grotere metrages die in LRC of in andere winkelcentra geen plek kunnen vinden. En uiteraard, zoals u zelf ook terecht opmerkt, als een plek waar leisure kan landen.
We zullen dit verwerken in het kaartmateriaal.

Een brede visie op de functionele invulling van the Wall, die breder is dan alleen de inzet op detailhandel (GDV en PDV), is gewenst om maximaal gebruik te kunnen maken van de ruimte die het bestemmingsplan biedt.

PDV/GDV? Ruimte voor The Wall, een plek waar zowel parkeervoorzieningen als vierkante meters beschikbaar zijn.
- Pagina 99 staat The Wall aangemerkt voor perifere detailhandel, dit gaat goed
- Pagina 102 ontbreekt The Wall in de verbeelding als perifeer cluster, dit gaat niet goed
- Pagina 105, 106: in The Wall is ruimte voor creatieve werkplekken, maatschappelijke voorzieningen en binnensport
- Pagina 126: Wonen en werken in de wijk combineren, wordt verwezen naar winkels dichtbij. The Wall breder bestemmen = meer winkels dichtbij
- Pagina 151-152: Tegenstrijdigheid tussen behoud Woonboulevard en het mengen van functies en toevoegen van wonen
- Pagina 155-156: In The Wall staat bijna 18.000 m² leeg, te wachten op een gebruiker. De gemeente benoemt de locatie niet eens, lijkt het niet te zien als een doelstelling om 18.000 m² in te vullen en functies toe te voegen voor de bewoners die gebruik maken van dit gebouw.

In de gehele RSU lijkt er vrijwel geen focus op leisure te zijn (behalve een overzicht op pagina 56 waarin The Wall ontbreekt). Een bestemming waar de gemeente in The Wall 30.000 m² voor heeft toegewezen. Wij zien ruimte voor het toevoegen van GDV-winkels die staan te springen om zich in Utrecht te vestigen, maar daar geen mogelijkheden toe zien. Als u wilt dat mensen dicht bij huis winkelen, moet dit dan ook niet mogelijk worden? Het gebouw staat er al meer dan 10 jaar en er hoeft geen vierkante meter nieuw gebouwd te worden.

---

**14**

Wij willen fijn wonen in de binnenstad. Hou alsjeblieft op met dei GL terreur (jaren op gestemd maar wat een spijt!) om de hele stad onder ROod Asfalt te plempen. Hebben we niks geleerd van HC en denpen

De historie van Utrecht, zowel het landschap als het cultureel erfgoed, behoort tot de belangrijke waarden van de stad. In de RSU2040 vormen zij de basis bij de afwegingen over ontwikkeling van de stad.

| | | |
|---|---|---|
| | van de grachten? Nee lijkt het. Hou Utrecht historisch. Blijf Utrecht klassiek houden, stop met die ellende en drogredenen dat fietsers niet meer te kanaliseren zijn en daardoor rotondes en zelfs 14e eeuwse sluizen moeten wijken.. alsjeblieft, wij smeken jullie. | We stimuleren fietsen en wandelen in de stad. We willen daar graag herkenbaarheid en ruimte aan geven. Dit doen we, conform beleid, voor fietsers door specifieke routes in de rode kleurstelling aan te geven. |
| **15** | Ik woon in een oud huis, een rijksmonument, in de binnenstad. Wij zouden graag ons huis willen verduurzamen, met name met dubbel glas. Dat scheelt niet alleen veel energie, het scheelt ook veel geluid van de straat naar binnen. We kunnen alle gesprekken van mensen buiten letterlijk verstaan. Het valt me op dat deze isolatie ambitie, die ook in de RSU verwoord staat, niet past bij de richtlijnen die de afdeling erfgoed voor deze huizen hanteert. Zij keuren deze modernisering af, omdat het niet past bij het tijdsbeeld van het huis. Uitsluitend het zogenaamde monumenten glas is toegestaan, maar dat heeft tov dubbelglas maar een beperkt effect.<br>Overigens wordt voor de monumentale panden van de gemeente zelf, zoals het stadhuis, wel toegestaan dat er dubbel glas wordt gebruikt.<br>Ik denk dat er een heleboel energie winst is te behalen als, binnen esthetische richtlijnen, de binnenstad panden ook echt mogen isoleren. | Wij zijn blij met uw initiatief tot het (verder) verduurzamen van uw pand. De (geluids)isolatie van monumentale panden en ramen is veelal maatwerk, afhankelijk van type kozijn, type gewenst glas etc. Niet alle monumentale panden lenen zich voor een isolatie zoals het voorbeeld dat u aanhaalt van het stadhuis.<br>Praktische informatie over het verduurzamen van monumenten al vinden op https://www.toolkitduurzaamerfgoed.nl/tochtwering/ . |
| **16** | Ik zie dat het Maxima park bij Vleutenweide niet als stadspark is gedefinieerd.<br>Hoe wordt het park beschermd tegen verdere bebouwing. Zodat het park niet verder aan oppervlakte en ruimte inboet. | Het Maximapark is zeker als een stadspark gedefinieerd (zie visiekaart en parken op pagina 79) en is een belangrijk onderdeel van de stedelijke groenstructuur. In de RSU (pag. 76) staat bovendien het volgende: "de gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten" hieronder valt ook het Maximapark. |

| | | |
|---|---|---|
| **16** | Ik zie dat bebouwing vanuit de verschillende knooppunten wordt gerealiseerd.<br>Tot vandaag de dag breidt Utrecht zich met name uit naar het westen.<br>En is de afgelopen jaren de focus geweest op de bouw van `Leidsche Rijn'<br>Zijn er plannen om, vanaf nu, de ruimte aan de Noord-Oosten te benutten, zodat de uitbreiding evenredig verdeeld is over de verschillende delen van de stad? En mogen we ervan uitgaan dat het Westen van Utrecht niet verder wordt belast met de bouw van nieuwe wijken? | In het Meerjaren Perspectief Ruimte staan alle ruimtelijke plannen voor de komende jaren tot 2030. Daarin zijn ook plannen opgenomen voor de westkant van de stad. In de RSU 2040 zijn ook ruimtelijke ontwikkelingen opgenomen voor de langere termijn aan de westzijde en de noordoostzijde van de stad; het gaat dan vaak om kleinschaliger ontwikkelingen.<br>Het grootste deel van de groei van de stad zal de gemeente opvangen in de nieuwe knooppunten die in de RSU zijn uitgewerkt: Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, USP en Overvecht (zie de kaart in de RSU in paragraaf 1.1.) |
| **17** | Allereerst vind ik het zeer positief te zien dat Utrecht werkt aan een gezonde stedelijke omgeving en een toegankelijke stad op menselijke schaal.<br>De keuze voor de OV hubs met spaken en de meerdere centra van de "10 minuten-stad" spreken ons aan. Ook de visie dat het Utrecht Science Park wordt benoemd als een van de "nieuwe" centra is welkom. Het doet ons vanuit de sport ook goed dat er ook in deze visie ruimte wordt gereserveerd voor extra sportfaciliteiten in de wijk Utrecht Science Park, waar vooral veel jonge mensen zullen komen wonen, studeren en werken.<br>De stads-barcode vind ik een wat abstract begrip, maar de intentie ervan lijkt me helder en een goede leidraad voor de ontwikkeling van de stad. | Dank |
| **17** | Wel vrees ik dat het onmogelijk zal zijn niet hier en daar extra ruimte te creëren, ook als dit ten koste zou gaan van bestaande natuurwaarden. Als je het toespitst op het USP denk ik dat het niet houdbaar is alle opgaven die we ons stellen volledig binnen de bestaande 'rode | Voor sportvelden is nabijheid een belangrijk criterium. Daarom is eerst gekeken naar binnenstedelijke locaties en het intensiveren van de huidige sportparken. Omdat dit niet genoeg is om de verwachte groei op |

| | | |
|---|---|---|
| | contour” op te lossen. En als er toch uitgebreid wordt, zouden in onze opinie sport faciliteiten, mits met respectvol en intelligent als ‘park' ingepland, (met looproutes en paden etc.). Zo kunnen ze helpen een goede overgang te maken tussen de bebouwde omgeving en verschillende woon- en werkgebieden. Hierbij kunnen misschien niet alle natuurwaarden behouden blijven maar wel een groot deel. Voor de mensen en de omgeving is de belevenis van dit soort parken echter zeer positief.<br>Door deze dus ruimte te slim te creëren zou de intensieve bebouwing wel binnen de rode cultuur kunnen blijven plaatsvinden. Wellicht kunnen dit soort visie als gezonde sportieve en dus levendige omgeving nog wat prominenter plaatsje vinden in visies en barcode. In ons geval praten we hier concreet over het gebied tussen Maarschalkerweerd en de campus rondom het nieuwe RIVM. Zodat beter (10 minuten) aansluiting gezocht kan worden bij bewoners zowel oost en west van de snelweg maar bij bijv. de MBO onderwijsinstellingen aan de oostkant van de stad. | te vangen zijn ook enkele locaties buiten de rode contour in het gebied dat door de provincie is aangewezen als kernrandzone (zie pagina 105). We onderschrijven het inpassen van sportvelden als park (looproutes en paden etc.). De omgevingsvisie Maarschalkerweerd kan als goed voorbeeld een basis vormen voor de uitwerking van deze sportparken aan de rand van de stad. Het gebied dat u noemt wordt op dit moment nader uitgewerkt in de omgevingsvisie voor het Utrecht Science Park. |
| **18** | Ik heb een vraag over de RES 2040. Ik begrijp dat de windmolens in Rijnenburg en Reijerscop tijdelijk tot en met 2040 geplaatst zullen worden. Ik lees ook dat Utrecht in 2050 energie neutraal wil zijn.<br>Mijn vraag:<br>Hoe gaat Utrecht om met de terugval in capaciteit vanaf 2041 door het weghalen van de nu nog voorgenomen windmolens in de polders Rijnenburg en Reijerscop? Hoe vult Utrecht dit gat op? | We dragen als stad bij aan het opwekken van duurzame energie waar dit mogelijk en acceptabel is om uiteindelijk heel Nederland klimaatneutraal te maken. De tijdelijke inzet van een deel van de polders Rijnenburg en Reijerscop is hier een invulling van.  De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld sport en recreatie. Wat er in de toekomst gebeurt met Rijnenburg is nu nog niet duidelijk. In de Regionale Energie Strategie voor de regio Utrecht wordt duidelijk hoe de regio aan deze opgave wil voldoen. De RES wordt  later dit jaar vastgesteld. |

| | | |
|---|---|---|
| **19** | Vertegenwoordigers van ons hebben de presentatie via Sport Utrecht bijgewoond, en ook hebben wij het document Ruimtelijke Strategie Utrecht gelezen. Naar aanleiding hiervan hebben wij de volgende vragen cq. opmerkingen:<br>1. In de sheets van de presentatie van Sport Utrecht / RSU staat als actiepunt genoemd “Komende jaren onderzoeken naar uitbreidingsmogelijkheden sport(velden) op een aantal plekken in de stad (bijv. Maarschalkerweerd-Noord en Nieuw Welgelegen) met betrokkenheid van de sport.” Onze huidige locatie, Sportpark Welgelegen wordt dus genoemd en in 1 adem "met betrokkenheid van de sport."<br>Hoewel Domstad Dodgers informeel is benaderd om na te gaan denken wat er nodig zou zijn bij een eventuele verhuizing, is er nog niet officieel toenadering gezocht. Vanuit onze buurvereniging Zwaluwen bereiken ons berichten als zou alles al definitief zijn. Dit is zelfs al op de ALV van Zwaluwen medegedeeld. Ook de presentatie Sport Utrecht en het document RSU lijken verder in de ontwikkeling te zijn dan wij tot nu toe aangenomen hebben. Graag zouden wij hier opheldering over krijgen.. | 1. De plannen voor sportpark Nieuw Welgelegen moeten nog gemaakt worden. Komend jaar gaan we daar onderzoek naar doen. Daar worden de betreffende verenigingen bij betrokken. Het klopt dus niet dat er al zaken definitief zijn. Via de afdeling sport houden wij graag contact met u hierover. |
| **19** | 2. Op pagina 28/33 in de presentatie RSU, en in het RSU document zelf op pagina 105 (Concept RSU2040) staat op de plaats van de waterzuivering een symbool voor Honk- en Softbal ingetekend. Tenminste, dat nemen wij aan want het symbool ontbreekt in de legenda. Onze vraag is dus tweeledig: kan de legenda aangepast worden, en hoe definitief zijn deze locaties? | 2. Het klopt dat het symbool in de legenda ontbreekt. Dat passen we aan. De betreffende locatie is aangegeven als technisch zoekgebied. Voor de mogelijkheden om hier (tijdelijk) sportvelden te realiseren is de gemeente Utrecht in gesprek met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden |
| **20** | Zwarte Woud<br>Wij wonen in Lunetten, op het Zwarte Woud en de Nieuw Houtenseweg. Wij maken ons zorgen over de inpassing van het bestaande ste- | |

delijke weefsel in het algemeen en in het bijzonder van ons woonbuurtje. In uw plannen maakt onze woonbuurt deel uit van het transformatiegebied rondom het stedelijk knooppunt Lunetten-Koningsweg. Wij vinden onvoldoende antwoord op de door u geformuleerde vragen hoe de leefbaarheid van de groeiende stad kan worden gewaarborgd en hoe voldoende ruimte kan worden geboden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad. Wij zien deze vragen voor onze woonbuurt graag beantwoord.

---

**20**

Hoogbouwcluster Lunetten Koningsweg
U heeft een ambitie om station Lunetten op te waarderen tot station Lunetten-Koningsweg met een Intercity status in een nieuwe stedelijke knoop met combinatie van een nieuw woon-werkprogramma. U geeft aan dat u veel programma wil toevoegen. Uitgaande van een toekomstige intercitystatus, ontstaat er op lange termijn bij Lunetten-Koningsweg een kans om het gebied rondom de stations te ontwikkelen tot een derde toplocatie waar kantoren een belangrijk onderdeel zijn van een hoogstedelijk leefmilieu. U geeft verder aan dat u met de groei van de stad verstening van de leefomgeving wilt voorkomen en dat u kiest voor verdichten en vergroenen in balans.
Wij maken ons zorgen over de disbalans tussen verdichten en het groen en de leefkwaliteit van onze woonbuurt (Zwarte Woud) als wij onderdeel gaan uitmaken van het hoogbouwcluster Lunetten Koningsweg met hoogtes tot max. XL (70m - 105m).
Onze woonbuurt is van een hele andere maat en schaal. In uw kaarten maakt u ons woonbuurtje onderdeel van dit transformatiegebied. We missen daarbij aandacht voor het inpassen van deze nieuwe stedelijkheid in de bestaande wijk en daarmee het borgen van de leefbaarheid. En in het bijzonder hoe deze nieuwe hoogstedelijke knoop zich verhoudt tot ons hoogwaardige, kleinschalige woonmilieu met

De RSU is een visie op een hoog abstractieniveau en doet geen uitspraken over specifieke buurten. Bij de ontwikkeling van het stedelijk knooppunt werken we dit verder uit. Bij uitwerking is alle mogelijkheid om mee te denken en mee te werken aan de plannen voor dit gebied. Er komt tevens een hoogbouwvisie die meer zegt over de aansluiting van de hoogbouw met de omgeving.

Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken precies wordt ingericht. Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief van U Ned, dan wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang en bijeenkomsten over o.a. de gebiedsonderzoeken. U kunt zich aanmelden via www.programma-uned.nl.

| | | |
|---|---|---|
| | grondgebonden woningen? Wij zouden de randvoorwaarden daarvoor opgenomen zien in de RSU.<br>Wij zijn als bewoners van dit toekomstig hoogstedelijk leefmilieu ook graag direct betrokken bij de verdere uitwerking (als eerste de MIRT gebiedsonderzoeken), kunt u aangeven op welke wijze de participatie ingericht is en welke rol u de bewoners van het transformatiegebied daarin geeft? | |
| **20** | Barrières<br>We zijn positief over uw voorstellen over het aanpakken van barrières (spoor en autowegen) door middel van 'landschapsbruggen' (nr 10 op het kaartbeeld p. 148), nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen over en onder het spoor en de A27 (ter hoogte van de Koningsweg/Amelisweerd en Lunetten).<br>We willen hierbij meer aandacht vragen in uw RSU voor de verbindingen vanuit de bestaande wijk (w.o. het Zwarte Woud) naar het omliggend groen. Te meer omdat de directe omgeving van het Zwarte Woud in uw koers nog meer zal transformeren naar een stenige hoogstedelijke omgeving. Optimale bereikbaarheid van het groen kan zorgen voor een betere balans tussen stedelijke dynamiek rondom het IC-station en de leefbaarheid van ons kleinschalig woonmilieu dat hier onderdeel van gaat uitmaken. | Naast de landschapsbruggen heeft de RSU ook aandacht voor de groenblauwe routes (zie pagina 78 en 148 van de concept RSU). Bij de verdere uitwerking van de RSU worden deze verbindingen nader uitgewerkt en waar nodig aangevuld. |
| **20** | Waterlinielijn<br>Zowel in het mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht, als in de MIRT Pre-Verkenning, als in de RSU staat het tracé van de Waterlinielijn over onze huizen en dóór Park de Koppel heen getekend. U geeft aan dat het precieze tracé van de Waterlinielijn nog niet vastligt. Toch geeft u de waterlinielijn op de verschillende kaartbeelden niet sche- | Een lijn op de kaart in de RSU 2040 geeft een gewenste verbinding voor bijvoorbeeld fiets of OV aan. De plek van de lijn op de kaart betekent niet dat de verbinding precies op die locatie wordt gerealiseerd. Na vaststelling van de RSU worden voor zo'n verbinding alle mogelijke tracés onderzocht en onderling afgewogen. Daarna volgt pas besluitvorming. Een zorgvuldige inpassing staat daarbij voorop. |

matisch weer. U geeft een zoeklocatie aan met een tracé dat de snelweg A12 volgt. Daarmee geeft u impliciet een globale keuze voor de locatie van het tracé weer. Ondersteund door de tekst dat het precieze tracé nog niet vastligt, zou je dat kunnen lezen dat het globaal wel vastligt. Als het tracé nog helemaal niet vastligt zou de OV-lijn met een schematisch pijl, van Westraven naar Lunetten station meer recht doen aan de bedoeling. We maken namelijk ernstig bezwaar tegen de route langs onze woonbuurt en door het park de Koppel. U heeft in de omgevingsvisie Lunetten opgeschreven dat ''de randvoorwaarde bij (her)ontwikkelingen is dat deze niet ten koste mogen gaan van het groen in de wijk. Lunetten wil de groene gebieden minimaal behouden en het liefst versterken''.
Bij de groei van de stad, hoort ook groei van het openbaar vervoer. Wij steunen de inzet op méér openbaar vervoer, maar vinden dat onze buurt (Zwarte Woud), toch al omringd door autowegen en spoor, met een (globaal) HOV-tracé zoals ingetekend op de kaarten, daar onevenredig de lasten van zou moeten dragen.
We missen bij de opgaven voor het stedelijk knooppunt Oost (p.145) de inpassing van de HOV-verbinding tussen Koningsweg-Lunetten en Westraven. Een zorgvuldige inpassing van de HOV-tracés richting het USP benoemt u wel als een opgave. Graag eenzelfde status aan de inpassing van het HOV-tracé door Lunetten.

De zoeklocatie voor een tracé dat de snelweg A12 volgt is uit het kaartbeeld gehaald.

---

**21**

De minder mobiele inwoner of bezoeker is vergeten:
In het hele plan wordt uitgegaan van erg mobiele (en jonge) inwoners en bezoekers van de stad. Er wordt voorbij gegaan aan het feit dat er veel minder mobiele en oudere inwoners in de stad zijn. Dat blijkt uit verschillende tekstgedeelten:

In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar per auto.

- Pag. 8: “Verbonden stad” en “Compacte stad” gaan uit van erg mobiele inwoners  (voetganger, fietser, OV-gebruik), de niet-mobiele inwoner en gebruiker van de stad die afhankelijk zijn van individueel vervoer –zoals eigen auto- worden buitengesloten, dan wel achtergesteld. Dat is in tegenspraak met het idee” de inclusieve stad”, en zeker geen “toekomstbestendige stad”.
- Pag. 35 geeft een inkijkje in wat als inclusieve stad gedacht wordt. Daar worden in de afbeelding wel minder mobiele mensen getekend, maar in de tekst komen zij niet echt aan bod. De tekst “Tenslotte moet iedereen van de woning naar het werk of voorziening kunnen komen. Dit vraagt naast de nabijheid van deze functies ook om betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen.” is wat dat betreft vaag, en gaat mogelijk voorbij aan het feit dat specifieke (gerichte) voorzieningen voor zieken, ouderen en gehandicapten vaak maar op enkele plekken in de stad aanwezig zijn. Vervoer met bijv. de Regiotaxi lost dat niet op: wachttijden van meer dan een half uur zijn ‘normaal’, omrijden (en daardoor te laat komen eveneens, eigen vervoer met eigen auto blijft dan de oplossing die nauwelijks aan bod komt in de plannen.
- Pag. 77, Groene straten: minder verharding, minder parkeren op straat: worden de mindervaliden / gehandicapten vergeten? Probeer eens met een rolstoel door (nat) gras te rijden, dan weet je wel beter en laat je egale verharding in stand. En die gehandicapten hebben die parkeerplekken nodig, niet op 200 meter afstand.
- Pag. 89: “net als een toegankelijke woonomgeving waar zij zich vrij (obstakelvrij) kunnen bewegen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer, brede stoepen of winkels en voorzieningen dichtbij huis zijn hiervoor van belang.” Dat klinkt in ieder geval beter dan de tekst op pag. 77, maar bereikbaarheid met (eigen) auto blijft ook van belang.

| | | |
|---|---|---|
| **21** | Voor de niet-kennisintensieve werkers is vervoer met fiets of OV niet altijd logisch. Denk aan mensen met werktijden die niet van 9 tot 5 zijn, zoals fabrieksarbeiders, zorgmedewerkers, mensen in een continudienst, pakketdiensten, of de werklui in allerlei beroepen die hun gereedschappen en materialen mee moeten nemen. Daarnaast is tijdens de coronacrisis gebleken dat het gebruik van openbaar vervoer gemeden wordt als dat een gezondheidsrisico oplevert. | Dat klopt, voor een deel van het vervoer is OV of fiets niet of minder geschikt. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar met de auto. |
| **21** | Pag. 10: “De nieuwe stedelijke knooppunten zullen hun plek vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht”: vijf maal een vrij specifiek gebiedje, maar Overvecht als geheel? | De ontwikkeling van Overvecht als geheel staat al op de agenda. In zowel planvorming als uitvoering. Met het benoemen van de knoop geven we niet aan dat we niets meer doen in Overvecht (in tegendeel zelfs). We blijven vol inzetten op de verbetering van zowel de kwantiteit als kwaliteit van Overvecht en omgeving. |
| **21** | Pag. 87 en 88 geven aan dat er in Overvecht verdichting en/of extra woningbouw moet komen, maar vreemd genoeg geldt dit blijkbaar niet voor Leidsche Rijn, en al helemaal niet voor de polders Rijnenburg en Reijerscop, juist een gebied met potentie voor veel woningbouw (zonder veel huidige bewoners er mee te belasten), en de mogelijkheid om alle ambities in één keer werkelijkheid te laten worden. | Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken. Verdichting in Leidsche Rijn vindt met name plaats bij de knooppunten (Leidsche Rijn Centrum en Papendorp) en bovendien gedoseerd in de rest van Leidsche Rijn. Daarnaast willen we zuinig omgaan met het buitengebied en de stad compact houden zodat alles per fiets of zelfs lopend goed te bereiken is. |
| **21** | Pag. 104: mooi dat er aan buurt- en wijkvoorzieningen gedacht wordt, maar het is niet per definitie zo dat de inwoner kiest voor de toevallig in zijn wijk aanwezige voorziening; je hebt nou eenmaal voorkeuren voor bijv. een bepaalde kerk, moskee, culturele voorziening (dat leuke theater), of een jou passende dagbesteding, zorginstelling of school. In de hele Ruimtelijke Strategie 2040 kom ik overigens geen enkel | Mensen hebben altijd de vrijheid om naar een voorziening te gaan die het beste bij hen past, ook als deze niet in dezelfde wijk aanwezig is. Het voorzieningenaanbod voor ouderen is onderdeel van de barcode. Door de verwachte groei van het aantal ouderen in de stad zal dit aanbod ook groeien.<br>De huisvesting van ouderen is een onderdeel van het programma (T)huis voor iedereen, dat momenteel in ontwikkeling is. |

| | | |
|---|---|---|
| | plan tegen voor (uitbreiding van) verzorgingshuizen of andere zorg-voorzieningen. Opnieuw de minder jonge, minder fitte bewoners vergeten (?). | |
| **21** | Reacties m.b.t. Overvecht:<br>Uit de kaart van pag. 87 en tekst van pag. 88 blijkt dat een groot deel van Overvecht-Zuid als nieuwe stedelijke kern wordt gezien. Hebben de plannenmakers zich ook afgevraagd of de bewoners van dat gebied wel in een centrum willen wonen? De meesten hebben juist voor dat gebied gekozen vanwege de relatieve rust. Zie ook pagina 96 “Groenstedelijk: De groene wijk”, waar dit juist als pre voor dat deel van Overvecht gezien wordt. | Dit gebied heeft nu al een centrumfunctie met winkels, voorzieningen en een station. Hierdoor zien wij een goede aanleiding om dit gebied verder te verdichten en deze centrumfunctie te versterken. Hoe we dit gaan doen wordt in een later stadium nader uitgewerkt. Groen is en blijft een belangrijk element in dit gebied; dat benadrukken we ook in deze ruimtelijke strategie. Uiteraard krijgen de huidige bewoners de gelegenheid om mee te denken over deze plannen. |
| **21** | Pag. 117: hoogbouw tot 70 meter rond OV-knooppunt (station) Overvecht, waar is daar dan ruimte voor zonder de groenstructuur aan te tasten?<br>En verder: Overvecht heeft al te veel hoogbouw, en wordt daarom vaak als niet-aantrekkelijk, anoniem, en daardoor ook zelfs achterstandsgebied aangemerkt. Dus niet nog meer hoogbouw in Overvecht plempen, maar het aanwezige groen en de ruimte in ere houden (d.w.z.: ook onderhoud plegen). | In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder Overvecht met hoogbouw wordt omgegaan. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen. Ook worden er randvoorwaarden opgesteld waar hoogbouw aan moet voldoen om ervoor te zorgen dat het als prettig wordt ervaren. Uiteraard zal hierbij ook de relatie met de bestaande woonvoorraad in hoogbouw in Overvecht worden gelegd. Er zal worden bezien of en op welke wijze nieuwe hoogbouwwoningen -met andere woninggroottes en typologieën en voor andere doelgroepen- een toevoeging kan zijn op de bestaande woonvoorraad. De richting is rondom de knopen compacter te bouwen dan op andere plekken. Specifiek in Overvecht zullen we daarbij extra aandacht geven aan het verbeteren van de leefbaarheid in het gebied. |

| | | |
|---|---|---|
| **21** | Pag. 141: “Ondergrens extra programmering tot 2040: 5000 woningen. Waaronder winkelcentrum 2000, stationsgebied 1000, Overvecht zuid 500, Overvecht noord 1500.” Dat betekent dus op heel Overvecht-Zuid 2000 + 1000 + 500 = 3500 woningen. Bij het winkelcentrum (overigens heet dat al een tijdje ‘Shoppingcenter’) worden er al zo’n 1000 gebouwd, dat wordt dan voor de rest van de wijk wel erg veel verdichting, of anders gezegd: dicht bouwen en onleefbaar maken? | De groene en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormen de onderlegger voor de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. Maar ook door meer diverse woningtypes toe te voegen aan de wijk, te investeren in voorzieningen, werkgelegenheid en maatschappelijke functies.<br>Shoppingcenter Overvecht is de naam voor de winkels / het winkelcentrum. Wij gebruiken de naam Overvecht Centrum voor het hele gebied, dus naast het Shoppingcenter ook de omliggende gronden. Overvecht Centrum zou méér moeten worden dan alleen een winkelcentrum, namelijk ook een combinatie met wonen, werken en voorzieningen. De kwaliteit in het gebied laat nu te wensen over; door vernieuwing en meer levendigheid voegen we kwaliteit toe in het gebied en in de wijk. |
| **21** | Pag. 142:<br>“2. Verdichten wonen tussen station en winkelcentrum en langs de centrale HOV-as …”; gaat die centrale HOV-as samen met wonen het groen vernietigen? Daar maak ik bezwaar tegen. Het lijkt ook in tegenspraak met punt 8. “Betere verbindingen tussen het station Overvecht en Winkelcentrum<br>Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/ auto’s, betere busverbinding” en de huidige praktijk waarbij busverbindingen juist slechter zijn geworden.<br>Haal het aanwezige groen niet weg: de wijkbewoners hebben dit nodig op die plekken, en niet ‘elders gecompenseerd’, zoals bijvoorbeeld met de bomenkap bij Amelisweerd (wat heeft de Utrechter aan | In de RSU is nog geen tracékeuze gemaakt voor de HOV-as. Daarvoor is aanvullend onderzoek nodig. Daarbij wordt ook gekeken naar een goede ruimtelijke inpassing.<br>Zoals beschreven in deze ruimtelijke strategie kan een goed werkend OV-systeem juist resulteren in minder autobezit en meer groen in de stad. |

| | | |
|---|---|---|
| | nieuwe bomen ver buiten de stad?), en ook niet in de vorm van vergrootte boomspiegels als compensatie'. Niet voor niets is Overvecht een 'Wijk van buurten' (zie pag. 140). | |
| **21** | Punt 15 "Tuincentrum Overvecht" is al enkele jaren geleden gesloten. Het lijkt er op dat 'de tekentafel' de ontwikkelingen / actualiteit niet gevolgd heeft | Daar zijn wij van op de hoogte. We hebben dit bedoeld als locatie aanduiding, maar u wijst ons erop dat dit verwarrend over kan komen. Daarom zullen we het aanpassen en benoemen als "terrein voormalig Tuincentrum Overvecht". |
| **21** | Punt 17, het Noorderpark als zoekgebied voor windenergie: op een andere plek in de RSU 2040 staat dat windenergie op minimaal 2 kilometer van de bebouwing moet staan. Dan passen windturbines niet in dit deel van de gemeente Utrecht. Zorg ook maar dat de gemeente De Bilt ze niet aan de gemeentegrens van Utrecht plaatst. | In de concept-RSU staat: "Bij realisatie van windmolens binnen een afstand van twee kilometer tot woonwijken worden regels gesteld om de effecten van geluid en slagschaduw meer te beperken dan wettelijk verplicht." Wij bedoelen hiermee niet dat binnen twee kilometer van woningen geen windmolens mogen komen. |
| **21** | Fasering:<br>Het hoofdstuk over de fasering (hst. 7 Uitvoeringsstrategie) zou verrijkt kunnen worden met een schematische weergave van de fasering.<br><br>Tekstueel:<br>- er mag nog wel eens iemand aan gezet worden om de onvolledige zinnen er uit te halen.<br>- veel ambtelijke (en niet toegelichte) kretologie en afkortingen, de afkortingenlijst is niet volledig (wat is bijv. bvo op pag. 137?), en een (voor de leek / inwoner van Utrecht) verklarende woordenlijst zou ook niet misstaan. | Dank voor uw tips |

| | | |
|---|---|---|
| **23** | De Utrechtse buurtteams hebben zich verdiept in de Ruimtelijke Strategie 2040. We zagen mooie dingen in de strategie zoals de 10 minutenstad, het multifunctionele gebruik van gebouwen en de aandacht voor groen (al willen we wel meer groen ipv verplaatsing van groen). Een belangrijke vraag voor ons is of deze strategie bijdraagt aan sterke wijken. Volgens ons dragen sterke wijken bij aan veerkrachtige bewoners. Het bevorderen van sociale cohesie vinden we daarbij belangrijk. Dit verdient wat ons betreft dan ook een centrale plek in de Ruimtelijke Strategie. Aangemoedigd door https://www.pharos.nl/kennisbank/inspiratie-en-werkboek-gezondheid-en-ruimte/ dat oa een pleidooi is voor de verbinding van het fysieke en sociale domein, dienen wij onze zienswijze in: | Dank |
| **23** | We zouden graag zien dat de gemeente duidelijk maakt hoe zij sociale cohesie concreet bevordert. Ons inziens is sociale cohesie een voorwaarde voor sterke wijken en daarmee een prettig leefklimaat en gezonde inwoners. | Sociale cohesie is inderdaad een belangrijke voorwaarde voor sterke wijken. Daarom stimuleert de gemeente een goed voorzieningenniveau in de wijken en voldoende groen en ontmoetingsplekken. De RSU beschrijft de ruimtelijke consequenties van de sociaal-maatschappelijke opgaven. Via het sociaal beleid wordt geïnvesteerd in sociale cohesie, maar dat wordt dus niet verder beschreven in de RSU |
| **23** | We vinden het belangrijk dat er met bewoners naar oplossingen wordt gezocht die de leefbaarheid in hun eigen omgeving bevordert: inclusieve besluitvorming. En geef die betrokkenheid van bewoners serieus vorm. Niet vrijblijvend laten reageren op bestaande plannen, maar door willekeurige selectie/loting vanaf het begin mee vormgeven. Ondersteund door creatieve geesten zoals kunstacademie studenten bijvoorbeeld. In Utrecht zijn daar goede ervaringen mee opgedaan: in 2015 dachten 150 willekeurig geselecteerde bewoners mee | Bij de ruimtelijke plannen die voortvloeien uit de RSU 2040 worden inwoners en andere belanghebbenden betrokken. We hebben hiervoor een participatiebeleid en een participatieleidraad. |

over een energieplan voor Utrecht. Zoiets zou heel goed kunnen rondom de vier nieuwe centra.

| | | |
|---|---|---|
| **23** | Onze ervaring leert dat je sociale cohesie in wijken kan bevorderen door ontmoetingsplekken dichtbij te creëren waar mensen automatisch naar toe gaan. Denk aan 'huiskamers' in de wijk, sportvoorzieningen, religieuze voorzieningen en ook cafés en gebouwen die verschillende functies (wonen, werken, welzijn) combineren. Niet aan de randen van de stad of in het stadscentrum, maar bereikbaar binnen 10 minuten, in navolging van wat er al in de Ruimtelijke Strategienota staat. Wonen, werken, welzijn binnen handbereik! Met een budget per wijk/centrum, een community budget. En dan kan het zomaar zijn dat de ene wijk/centrum meer krijgt dan de andere omdat er meer nodig is om eenzelfde niveau te bereiken. De toegankelijkheid en beschikbaarheid van deze ontmoetingsplekken is belangrijk. Niet alleen fysiek (voor gehandicapten) maar ook sociaal (iedereen moet er naar binnen willen en zich er thuis kunnen voelen en in staat zijn om een woning te kunnen betalle). | Wij onderkennen het belang van deze ontmoetingsplekken. We houden rekening met een evenwichtige spreiding van deze voorzieningen over de groeiende stad, zoals te zien is in de barcode van de RSU. Ook wordt bekeken wat de verschillende wijken nodig hebben. Bijvoorbeeld bij buurtcentra wordt het aantal vierkante meters per wijk gekoppeld aan de kracht van een wijk (zwak/sterk/gemiddeld is). Zie hiervoor de bijlage van het Koersdocument Maatschappelijke voorzieningen en leefbare stad p3. Deze voorzieningen moeten ook toegankelijk zijn, zowel fysiek als dat het uitnodigt om er naar binnen te gaan (zie het Koersdocument Maatschappelijke voorzieningen en leefbare stad, p10). De RSU gaat alleen over de lange termijn van fysieke ontwikkelingen in de stad en niet over budgetten. Wat betreft het voorstel van het Community budget: de gemeente Utrecht heeft verschillende budgetten, zoals het Initiatievenfonds. Per wijk is er een jaarlijks budget beschikbaar voor initiatieven uit de wijk. |
| **23** | Naast een fysieke plek om te ontmoeten is vrij toegankelijke openbare ruimte relevant voor leefbaarheid en sociale cohesie. We hebben zorg over de intensivering van het gebruik van de beperkte groene ruimte. Kies in nieuwe wijken voor nieuw groen en niet voor intensivering van al gebruikt groen, zoals bij de plannen voor de Cartesisudriehoek en het park bij de Merwedekanaalzone. Hierdoor vindt verdringing plaats. Durf te kiezen voor minder huis en meer groen, leefbaarheid en ruimte in de stad in belang van leefbaarheid en ‘iedereen gelukkig en gezond 2030’ waar de gemeente zich met de Health Hub Utrecht ook aan conformeert. De strategie om groen en recreatie | We onderschrijven uw mening over de openbare ruimte en het belang van voldoende groen nabij. Dit geldt zowel voor kwantiteit als kwaliteit. In paragraaf 5.2.1 van de concept RSU 2040 vindt u hier meer over. Onze ambitie omvat het aanleggen van nieuw openbaar groen én het beter toegankelijk maken van groen van andere eigenaren. Dat telt op tot de opgave zoals hij in de RSU voor groen is geformuleerd. |

vooral rondom de stad aan te bieden, geeft een risico op verdere segregatie en gezondheidsverschillen, omdat deze voorzieningen door bepaalde type bewoners gebruikt worden.

---

**23**

Daarnaast willen we meer aandacht voor diversiteit in het woningaanbod in zowel bestaande als nieuwe wijken. Waar in Utrecht overigens al enkele goede voorbeelden van zijn. Maak niet alleen ruimte voor gezinnen, ook voor jongeren, ouderen en mensen die tijdelijk/snel op zoek zijn naar andere huisvesting ivm dakloosheid. Denk aan collectieve woonvormen voor jongeren die in een instelling verblijven, 18 worden en zelfstandig willen/moeten gaan wonen. Collectief omdat ze elkaar dan kunnen ontmoeten/ondersteunen waar nodig. Maar zonder het stempel van een 'instelling': graag zo normaal mogelijk. Denk aan crisiswoningen voor mensen die door een echtscheiding snel andere woonruimte zoeken. Op een overspannen woningmarkt is dat vrijwel onmogelijk, zeker bij een beperkte beurs. En denk aan (collectieve) woonvormen voor ouderen die uit hun, te grote, gezinswoning willen, maar vaak lang blijven wonen vanwege een gebrek aan een betaalbaar alternatief in de wijk waar ze al hun leven lang wonen. Hiervoor is nodig dat de ruimtelijke strategie meer diversiteit krijgt. Richt je als gemeente niet alleen op nieuwbouw van woningen voor 1 of 2 woonvormen. Maak diversiteit onderdeel van he strategie. Sociale huurwoningen in alle wijken is essentieel. We begrijpen dat de stad groeit. Wij pleiten ervoor om wonen en bouwen van woningen niet als voornaamste uitgangspunt te nemen in de ruimtelijke strategie, maar het fysieke domein met het sociale domein te verbinden.

De RSU bevat de strategische ruimtelijke koers voor de stad. We zijn het eens met de onderwerpen die worden aangedragen en zien de oproep als aanmoediging voor onze inzet vanuit de Woonvisie, Utrecht beter in balans en de diverse uitwerkingen die daaraan zijn (en nog worden) gegeven. Zo zijn al belangrijke stappen aangekondigd in het 'Plan van aanpak huisvesting en begeleiding kwetsbare groepen', is het traject Thuis voor Ouderen gestart en hebben we op verschillende manieren aandacht voor het realiseren van nieuwe woonconcepten (ook voor ouderen en jongeren) en bewonersinitiatieven Bovendien zullen de komende jaren verschillende voorbeelden die worden genoemd ook daadwerkelijk worden gerealiseerd. Deze RSU is verbreed en bevat een verbinding tussen het sociaal en fysieke domein. Niet alles komt in detail terug; we zoeken telkens naar een balans tussen wat we in de RSU beschrijven en wat al is vastgelegd in andere beleidsdocumenten.

De RSU 2040 benadrukt met goede redenen het belang van het verbinden van de groeiende stad met groen in het ommeland; onder anderen de “Groene Scheg” Laagraven-Oost, het landschapspark Laagraven Oost. Lisman en Lisman b.v. , eigenaar van kasteel Heemstede, een uniek cultureel erfgoed in het te ontwikkelen landschapspark Laagraven-Oost, onderschrijft dit belang. In de RSU treffen we echter weinig instrumenten aan die deze ontwikkeling — immers gelegen over de gemeentegrens — kunnen borgen.

In het navolgende geven we eerst aan welke ontwikkelingen op het territoir van Houten en Nieuwegein de ambities van het RSU 2040 kunnen doorkruisen. Vervolgens geven wij enige suggesties hoe de gewenste ontwikkeling veilig te stellen.

Scheg Laagraven-Oost bedreigd
Voor de ontwikkeling van het landschapspark Laagraven-Oost is in 2011 de Integrale Landschapsvisie Laagraven Oost (ILLO) opgesteld in opdracht van de gemeenten Houten en Nieuwegein namens de Enveloppecommissie Linieland (in het kader van de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Een gerenommeerd buro (H+N+S) heeft een aantal scenario’s opgesteld. Om de uitvoering financieel mogelijk te maken heeft een daarin gespecialiseerd bedrijf een scenario gekozen waarbij woningbouw als kostendrager is aangegeven.
In het RSU is voor fase 4 voor de Groene Scheg Laagraven-Oost de ontwikkeling tot landschapspark gedacht. Natuur, enige (stads)landbouw en vele recreatiemogelijkheden worden daar als ruimtegebruik voorgesteld, maar geen woningbouw. Deze ontwikkeling zien ook wij als gewenst. De woningbouw zoals die in het ILLO is aangegeven is niet van beperkte omvang (deels in meerlagen appartementen) en soms zelfs geplaatst op grond die Rijksmonument is (zoals de 1$ ha ten oosten van kasteel Heemstede). Ook de infrastructuur die voor

Als U10 regio werken we samen aan een Integraal Ruimtelijk Perspectief. We gaan in regionaal verband zeker samenwerken met gemeenten Houten en Nieuwegein om de verschillende opgaven voor onze gemeenten met elkaar af te stemmen en te optimaliseren.
Behoud en ontwikkeling van de landschappelijke en cultuurhistorische waarden zijn in het gebied Laagraven een belangrijk uitgangspunt. Bevoegde overheden in dit gebied zijn provincie, en de gemeenten Houten en Nieuwegein en als gemeente Utrecht gaan wij graag in overleg met deze partijen ten behoeve van een nadere uitwerking voor dit gebied.

een dergelijke ontwikkeling nodig zou zijn doet het landelijk karakter van het park teniet. De ambitie van het RSU wordt daarmee geheel doorkruist.
Ook al is het ILLO inmiddels 10 jaar oud, het ligt niet in de la van vergeten plannen. Nog onlangs heeft de Ruimtelijke Koers Houten 2040 voor Laagraven-Oost aangegeven dat het ILLO leidraad zou zijn. Ook in stukken van U16, bijvoorbeeld inzake deAl2 zone, is naar het ILLO verwezen.
Recentelijk is er zelfs een concreet bouwvoornemen in dit gebied geweest voor een 40 tal woningen, waarop de gemeente Houten niet negatief heeft gereageerd. De provincie Utrecht kon hierin niet meegaan. Ook Nieuwegein ziet het ILLO nog als gewenste ontwikkeling.
De conclusie moet helaas zijn dat niet, zoals in het RSU aangegeven, gewacht kan worden tot het daar geplande ‘fase 4’, om Laagraven-Oost de belangrijke rol te laten spelen die deze “Groene Scheg” in de nabije stedelijke toekomst heeft.
Regionale investering
Er zijn instrumenten nodig waarmee meer zekerheid voor de gewenste ontwikkelingsrichting van Laagraven-Oost ontstaat.
De RSU 2040 heeft een investeringsstrategie (Hoofdstuk 8). Hierin hebben we gezocht naar mogelijke bekostiging van Landschapspark Laagraven-Oost. Verschillende dekkingsbronnen voor ‘groen’ worden daar aangegeven. P 187 geeft een bedrag voor ‘groen’ aan van 1,6 mid. P189 noemt het bekostigen “van een deel van de groene schaalsprong”. P190 introduceert het Fonds Bovenwijkse voorzieningen, bijvoorbeeld voor mobiliteit en groen. Wij achten het gewenst dat over de gemeentegrens heen zekerheid wordt geboden voor de realisering van Landschapspark Laagraven-Oost door daarvoor middelen te alloceren. De gemeenten Houten en Nieuwegein moeten er op kunnen rekenen dat realisatie van het landschapspark Laagraven-Oost niet grotendeels hen ten laste zal komen.

Uitvoering borgen

De uitvoeringsstrategie (Hoofdstuk 7) beoogt (p182) uitbreiding van gemeentelijke groenstructuren te verankeren in concrete bestemmingen. Voor Laagraven-Oost is dit zeer gewenst, maar gezien de ligging over de grens is dat niet eenvoudig. De onder 7.3.1. genoemde vormen van intergemeentelijke samenwerking betreffen vooral investeringen in economische ontwikkeling. Wij menen dat voor de 'Groene Scheg Laagraven-Oost' specifieke samenwerkingsvormen nodig zijn waarmee gemeenten en provincie hun inbreng leveren. (Anders dan in de Groene Scheg Amelisweerd Rhijnauwen waar het veelal gaat om eigendommen van gemeente Utrecht en S taatsbosbeheer).

Het project landschapspark Laagraven-Oost heeft de inbreng nodig van de gemeenten Houten, Nieuwegein en Utrecht en van de provincie Utrecht. Gezien de ambitie van de RSU met de "Groene Scheg Laagraven" zijn de baten daarvan in belangrijke mate voor de stedelijke bevolking van Utrecht. Van de gemeente Utrecht mogen tijdige (gezien mogelijke ongewenste initiatieven) stappen verwacht worden die de gewenste ontwikkeling voor de stad en de regio borgen. Gezien eerder genoemde bedreigingen (bouwvoornemen en rapporten) is dat nu al gewenst.

Besluit

Er is Lisman en Lisman alles aan gelegen het kasteel Heemstede met zijn uitstraling van cultureel erfgoed een bijdrage aan het te ontwikkelen landschapspark te laten leveren. Op dit moment wordt met het herstel van een deel van de historische tuin (deels gesubsidieerd) de oude luister verder hersteld. Het effect daarvan zou teniet worden gedaan door niet passende stedelijke elementen in de omgeving. Om dit wel goed tot zijn recht te laten komen is het van cruciaal belang dat de ruimtelijke omgeving haar landelijk karakter behoudt zodat daar een landschapspark ontwikkeld kan worden zoals we dat bijvoorbeeld kennen van de "Groene Scheg" Amelisweerd Rhijnauwen.

**25**

Op dit moment ligt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage. Ik heb dit plan met belangstelling gelezen en met name ook gekeken naar de plannen voor Overvecht en mijn directe woonomgeving, de Vechtdijk. Ik heb geconstateerd dat uit een schets in paragraaf 6.3 blijkt dat rekening wordt gehouden met een nieuwe brug over de Vecht ter hoogte van de Zwanenvechtlaan. Ik ben van mening dat een dergelijke brug niet nodig is in het kader van de tien-minutenstad. Bovendien zou zo'n brug onwenselijk zijn met het oog op de groenvoorziening, veiligheid en recreatie.
Ik verzoek u dan ook een beoogde Vechtbrug uit de RSU 2040 te verwijderen.
Een nieuwe oeververbinding over de Vecht zou niet bijdragen aan het oplossen van knelpunten in de mobiliteit. Een dergelijke oeververbinding lijkt in het plan te zijn opgenomen om de wijken Zuilen en Overvecht meer met elkaar te verbinden. Aangezien er al twee fietsroutes zijn over bestaande bruggen zou de toegevoegde waarde van een nieuwe brug verwaarloosbaar zijn.
Graag deel ik als betrokken bewoner van de Vechtdijk mijn visie met u om zo samen de RSU 2040 te verbeteren. Aan de hand van de thema's mobiliteit, veiligheid, groenvoorziening en recreatie licht ik toe waarom een Vechtbrug niet in lijn – en zelfs strijdig – is met de uitgangspunten en doelstellingen van de RSU 2040 en neem ik u mee naar een aantal alternatieven met een grotere en positievere impact.

Mobiliteit
De Vechtdijk vormt een duidelijke verbindingsroute met buitengebieden van Utrecht en wordt bij zowel goed als slecht weer door veel

Hartelijk dank voor uw zeer uitgebreide reactie. De RSU 2040 is het koersdocument en geeft hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling.

De fietsbrug over de Vechtdijk was onderdeel van de Verkenning nieuwe fietsverbindingen. Negen locaties kregen de meeste prioriteit, waaronder de brug over de Vechtdijk.

De verbinding kan een veilige en comfortabele fietsroute bieden tussen de wijken Zuilen en Overvecht, waar nu ver omgefietst moet worden via een hoge autobrug. De verbinding draagt daarmee heel goed bij aan een fijnmaziger (recreatief) fietsnetwerk en stimuleert het gebruik van de fiets t.o.v. de auto. Het verkort de afstand en reistijd voor fietsers en wandelaars tussen Zuilen en Overvecht flink. De brug vormt een belangrijke schakel in het stedelijke én regionale netwerk, als onderdeel van de doorfietsroute door Zuilen van en naar het Amsterdamrijnkanaal (t.h.v. de Demkabrug) en van de route via de Klopdijk door Overvecht. Zo wordt Overvecht beter verbonden met werkgebied Lage Weide voor fietsers.
Voor wandelaars en andere recreanten ontstaan er mogelijkheden diverse (verkorte) rondjes en ommetjes te maken. Twee wijken en twee parken worden met elkaar verbonden. Dit sluit aan bij onze principes gezond stedelijk leven voor iedereen en de gedachte van de 10 minuten stad, met alle voorzieningen dichtbij.

Op basis van het Mobiliteitsplan 2040 kunnen projecten worden gestart, waaronder deze verbinding inclusief de brug. Voorwaarde om

verschillende verkeersdeelnemers gebruikt. Een Vechtbrug zou afbreuk doen aan de waarde van deze verbindingsroute.

- Door de bouw van een brug ontstaat een kruising die de route minder geschikt maakt als doorfietsroute. De Fietsersbond geeft aan dat fietsroutes langs spoor- of waterwegen van nature kruisingsvrij zijn en daardoor een uitgelezen kans bieden om als snelle fietsroute te dienen. Een nieuwe brug aan de Vechtdijk zou deze functie belemmeren.
- Er is geen duidelijke, herkenbare, vlotte fietsroute mogelijk die aansluiting geeft op een Vechtbrug. De route van en naar een brug loopt altijd via een bebouwd wijkdeel in Overvecht waar een logische en gemakkelijk bereikbare vervolgroute voor fietsers ontbreekt.
- Een nieuwe verbinding tussen Zuilen en Overvecht heeft geen toegevoegde waarde voor voorzieningen in deze beide wijken. De winkelcentra De Klop en Rokade kennen een vergelijkbaar aanbod terwijl Zwembad De Kwakel en Shoppingcenter Overvecht uitstekend en vlot via de Marnixbrug bereikbaar zijn.

Een nieuwe brug zou ten opzichte van de reeds bestaande bruggen een tijdwinst opleveren van maximaal 3 minuten voor fietsers die precies op de locatie van zo'n brug tussen Zuilen en Overvecht reizen. Wie een verdere bestemming heeft kan zonder noemenswaardig tijdverlies gebruik maken van de bestaande fietsroutes over de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. Een buitengewoon beperkt voordeel voor enkele gebruikers levert geen bijdrage aan het realiseren van de tien-minutenstad en rechtvaardigt bovendien naar mijn inzicht de te maken kosten niet.

Veiligheid

een project te kunnen starten is dat de gemeenteraad hiervoor een financieel budget ter beschikking stelt. Het besluit over de daadwerkelijke realisatie van de brug wordt pas later genomen, o.b.v. de uitwerking van dat project. Hierin wordt een integrale afweging gemaakt tussen belangen van bewoners en de effecten voor de leefbaarheid en kwaliteit van de wijken en de stad. Aspecten als ecologie, veiligheid, recreatie, cultuurhistorie worden hierin afgewogen. De inpassing van de verbinding en de brug en de locatie van (evt. te verplaatsen woonboot/-boten) wordt onderzocht. Bewoners en belanghebbenden worden hierbij nauw betrokken.

Zowel Zuilen als Overvecht heeft zijn eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een nieuwe oeververbinding tussen de beide wijken zal de verkeersveiligheid verslechteren en kan de criminaliteit verergeren.

- De Vechtdijk heeft veel verschillende verkeersdeelnemers. Fanatieke wielrenners, (snel)fietsers, hardlopers en skaters ontmoeten wandelaars, senioren uit omliggende verzorgingshuizen en auto's. Een Vechtbrug met de daaraan gekoppelde kruising zou de doorstroom van het verkeer op de Vechtdijk belemmeren en leiden tot een onveilige verkeerssituatie, mede omdat het verkeer op de Vechtdijk nu al een beperkte ruimte moet delen.
- Een nieuwe brug over de Vecht aanleggen zou, gezien de beoogde ligging en het ontbrekende van logische vervolgroutes, de verkeersdruk op de Vechtdijk vergroten.
- Een nieuwe brug verbindt twee wijken met eigen uitdagingen op het gebied van overlast en criminaliteit en biedt zo vluchtroutes door de parken aan weerszijden van zo'n brug. Dit bemoeilijkt het tegengaan van de al bestaande vormen van overlast, zoals deze ook in de Monitor Utrecht staan beschreven, mede omdat een nieuwe brug, immers een fietsbrug, een vluchtweg zou bieden die voor politieauto's niet toegankelijk is.
- Een Vechtbrug komt aan beide kanten uit op een slecht verlicht park waardoor er een route ontstaat die in de avonduren niet als veilig zal worden ervaren.
- De ruimtes onder de J.M. de Muinck Keizerbrug en de Marnixbrug worden nu al gebruikt als plek om te hangen en verboden middelen te gebruiken en te verhandelen. Een extra brug zou de onveiligheid in de directe omgeving voor passanten en bewoners met name in de avond vergroten omdat zo een derde hangplek kan ontstaan.

- Een brug zou de overlast vergroten die gekoppeld is aan de te ontwikkelen prostitutiezone bij het Zandpad. Dergelijke overlast is gestopt nadat de prostitutiezone aan het Zandpad is gesloten. De Vechtbrug vormt een nieuwe aanrijd- en vluchtroute zowel voor lieden die werkers en klanten van de zone lastigvallen als voor drugsdealers en -gebruikers, en vormt een slecht te controleren toegang voor randfiguren die op deze zone afkomen.
- In het verleden zijn onderzoeken naar een Vechtbrug geëindigd met een negatieve conclusie omdat die de toegankelijkheid van hulpdiensten naar en via de Vechtdijk zou belemmeren.

Groenvoorziening

Een prettige en gezonde leefomgeving is belangrijk, daarin deel ik zonder meer de bevindingen in de RSU 2040. Met de binnenstedelijke verdichting wordt de toegevoegde waarde van groene routes en gebieden voor Utrechters steeds groter. Naast het creëren van prettige verblijfsruimten, zorgen ecologische zones en groen voor een beter klimaat en milieu.

Een nieuwe brug over de Vecht heeft negatieve effecten op het groen in de directe omgeving.

- Voor de op- en afritten van de brug moet groen verwijderd worden, ook in het ecologische gebied waar het Niftarlakepark is gevestigd. In het bestemmingsplan van het Niftarlakepark is trouwens vastgelegd dat er niet mag worden gebouwd omdat het park een ecologische zone vormt.
- Een brug voor langzaam verkeer zal ook gebruikt worden door scooters, waardoor vervuiling in de parken toeneemt en rust wordt verstoord.
- De brug zal voor de veiligheid 24 uur per dag verlicht moeten worden wat een storend effect heeft op dieren in de omgeving.
- Utrecht zet stevig in op de belevingswaarde van oppervlaktewater. Zo is de herstelde singel erg goed ontvangen en wordt het

waternetwerk de komende jaren verder uitgebreid. Ook op de Vecht is er veel recreatie op het water; suppers, kanoërs, roeiers, zwemmers en gemotoriseerde vaartuigen maken er graag en veel gebruik van. Een extra brug wordt een obstakel voor het vele waterverkeer dat op elkaar zal moeten uitwijken en wachten; de vaardigheid van veel schippers schiet tekort om dat op een verantwoorde manier te doen, weet ik als bewoner, en ieder extra obstakel leidt tot meer veiligheidsrisico's.

- Een extra brug zou ook anderszins strijdig zijn met het groene karakter van de beide oevers, waar de gemeente de afgelopen jaren in heeft geïnvesteerd. Draaikolken en uitlaatgassen tijdens manoeuvres bij een brug kunnen gemakkelijk leiden tot beschadigen van beschoeiing en natuurlijke oevers. Schippers die voor de brug moeten wachten zullen geneigd zijn aan de oevers aan te leggen hetgeen verstoring van broedplaatsen en beschadigingen van waterplanten en beschoeiing tot gevolg heeft.

Recreatie

De route langs de Vecht is een prachtig onderdeel van de stad. De mooie en lange zichtlijnen over het water, de gevarieerde oevers en de vele watervogels maken deze verbinding met de buitengebieden tot een echte parel. De RSU 2040 beoogt de recreatieve waarde van de stand met name ook voor fietsers en voetgangers te vergroten. Het toevoegen van een brug over de Vecht zou haaks staan op de recreatieve waarde van de route langs de Vechtdijk en de omliggende parken.

- In het Visiedocument Vechtoevers staat het belang beschreven van de cultuurhistorische, ecologische en ruimtelijke waardevolle lijn die door de Vecht gevormd wordt. Een brug verstoort die lijn over en langs het water.

- Er is veel geïnvesteerd in het Niftarlakepark. Uit verslagen van bewonersbijeenkomsten blijkt dat een mooi zicht over de Vecht als belangrijke waarde wordt ervaren. Een Vechtbrug zou verstorend werken.
- Een andere investering die met aandacht is doorgevoerd is het visplateau voor mindervaliden. Een brug over de Vecht verstoort de rust en werkt het beoogde doel van deze vissersplek tegen.
- De parken aan weerszijde van de Vecht vormen prettige wandelgebieden. De toegang tot een brug zou een barrière vormen in de beide parken.

Alternatieven

Hoewel Overvecht in statistieken en beeldvorming niet altijd even goed naar voren komt ben ik trots op onze wijk en buurt en vind ik het belangrijk om de mooie kanten van onze wijk met heel Utrecht en omliggende gebieden te delen. De route langs de Vechtdijk wordt intensief gebruikt door een verscheidenheid aan verkeersdeelnemers, met name recreërende fietsers en voetgangers. Om de hiervoor beschreven redenen is een nieuwe brug over de Vecht (met een eerder geschatte investering van circa 4 miljoen euro) geen toevoeging aan de doelstellingen van de RSU 2040.

Graag denk ik met u mee en stel ik alternatieven voor om de route langs de Vecht en de Vechtdijk beter te benutten. Dat kan met de volgende initiatieven:

- De toegang tot de Vechtdijk vanuit het centrum langs het Zandpad heeft nu meer het karakter van een kaal industrieterrein dan van een toegang tot een groengebied. Door te investeren in de inrichting en zo de veiligheid en de recreatieve waarde van die toegang te vergroten, wordt ook het Zandpad onderdeel van een prettige verbindingsroute.

- De Marnixbrug sluit aan op de Vechtroute en is voor fietsers uit verschillende richtingen bij uitstek het punt om een logische vervolgroute te kiezen. Maak de Marnixbrug aantrekkelijker en veiliger, zodat deze voor fietsers en wandelaars meer waarde toevoegt. Idee: maak aan beide kanten van de autoweg een groenstrook, waardoor fiets- en autoverkeer meer van elkaar gescheiden zijn.
- De plannen in de RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 lijken te leiden tot meer verkeersdruk op de Franciscusdreef. De J.M. de Muinck Keizerbrug, in het verlengde van deze weg, biedt voetgangers en fietsers een goede verbinding tussen Zuilen en Overvecht en toegang tot zowel de Vechtdijk als het Fort a/d Klop en de Klopvaart. Investeer in een opwaardering van deze brug voor voetgangers en fietsers.
- Belangrijke projecten als de ongelijkvloerse NRU en de fietstunnel bij het Westplein in Lombok zijn van beduidend groter belang voor het verhogen van de mobiliteit per fiets in Utrecht maar ontberen nog voldoende budget. De voor een Vechtbrug benodigde financiën zullen beslist meer effect sorteren als deze voor bijvoorbeeld die voorzieningen gebruikt worden.

Ik heb er vertrouwen in dat mijn reactie u helpt bij het optimaliseren van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Uiteraard zie ik met belangstelling uit naar uw reactie.

**27**

Hierbij maken ondergetekenden bezwaar tegen de aanleg van een brug over de Vecht, o.a. geschetst op pagina 143 van de inspraakversie Ruimtelijke Strategie van januari 2021.
Graag ontvangen wij een bevestiging van ontvangst.
In de Ruimtelijke Strategie 2040 staan o.a. plannen voor het ontrollen van een (snel)fietswegennet over de stad Utrecht. Wij begrijpen dat de gemeente vooruitloopt op de ontwikkelingen van de stad.
Wij hebben als betrokken buurtbewoner ingezoomd op de plannen voor een extra brug over de Vecht ter hoogte het Zwanenbergplantsoen, die in het Mobiliteitsplan 2040 Vechtbrug wordt genoemd.
Naast de vele onduidelijkheden die de Ruimtelijke Strategie bij ons achterlaten, hebben deze plannen ons ernstig geschokt en bekijken we dit vol verdriet, bezorgdheid en ontzetting.
Graag brengen dan ook wij onze bezwaren naar voren en tevens onze vragen die wij graag beantwoord willen zien en waarvan wij hopen en verwachten dat deze bijdragen tot een goede de besluitvorming.
Het uiteindelijke resultaat kan ons inziens niet anders zijn dan dat de gemeente haar plan voor deze oeververbinding(en) terugtrekt.
Wij verzoeken de gemeente dan ook dringend af te zien van het aanleggen van de verbinding om diverse, elkaar soms overlappende redenen die wij hierna in willekeurige volgorde uiteenzetten:
1) De overbodigheid
2) Het sociale aspect
3) De uitvoering en uitvoerbaarheid
4) De cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk en het Vechtzoompark
5) Het historische karakter van het water
[ ..... ]

Conclusie

Hartelijk dank voor uw reactie. Vanwege de lengte maar zeker ook de afbeeldingen hebben wie uw reactie als bijlage toegevoegd. Voor de beantwoording verwijzen wij naar het antwoord bij inspraakreactie 25.

| | | |
|---|---|---|
| | Als we al het bovenstaande bezien, dan kunnen wij niet anders concluderen dan dat die extra brug over de Vecht tussen de twee bestaande bruggen op 1,6 kilometer afstand:<br>- te veel stuk maakt<br>- te veel overlast oplevert<br>- te weinig oplevert<br>- totaal overbodig is<br>Hierop past maar één reactie van gemeentezijde: terugtrekking van het plan voor de extra brug over de Vecht, voor nu en in de toekomst.<br>Wij verzoeken de gemeente verder het bijzondere karakter en de ecologische en cultuurhistorische waarde van de Vechtdijk en de Vecht te erkennen, te waarderen en te beschermen.<br><br>Wij hopen dat wij met onze reactie hebben kunnen bijdragen aan een goede besluitvorming en bescherming van een waardevol gebied van de stad.<br>Wij zien uw reactie graag tegemoet. | |
| **28** | Hiermee geef ik aan dat de meerwaarde voor de geplande Vechtbrug niet deel en dus tegen ben | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |
| **29** | Zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |

| | | |
|---|---|---|
| **30** | Zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |
| **31** | Zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |
| **32** | Op dit moment ligt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage. Graag denk ik met u mee over deze strategie en daarom deel ik mijn mening over een van de voorgestelde fietsroutes en het zoekgebied dat is aangewezen voor deze fietsroute en een mogelijke brug over de Vecht. Deze inspraakpunten heb ik eveneens ingediend bij de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan gemeente Utrecht.<br><br>De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is gericht op de tien minuten stad, waarbij alles voor bewoners binnen handbereik is. In de concept ruimtelijke strategie is aangegeven dat uw gemeente daarbij voor keuzes komt te staan en dat de vraag naar ruimte in de stad groter is dan de beschikbaarheid van die ruimte. Een belangrijk punt is daarbij de noodzakelijke ruimte voor groen en recreatie.<br><br>Een belangrijk concept dat in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wordt genoemd is “Groen groeit mee”. Het uit de strategie naar voren komende beeld, is dat er in Utrecht meer groen moet komen en dat nu bestaand groen gehandhaafd moet worden. Dit vanwege het creëren van een klimaat adaptieve stad met genoeg ruimte voor de opvang van regenwater, het voorkomen van hitte stress en het behouden en maken van voldoende mogelijkheden voor recreatie (samengevat in het principe groen, tenzij.....). Een ander belangrijk concept is een doorlopende fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht om | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |

de fietsmobiliteit te bevorderen. Dit concept wordt niet zozeer besproken in dit plan, maar was een onderdeel van het Mobiliteitsplan Utrecht dat recent ter inzage heeft gelegen. In het kader van die terinzagelegging heb ik al veel bezwaren geuit tegen het voorgenomen fietspad en de locatie die nog niet vaststaat, maar waarvan de mogelijke locaties afgeleid moeten worden uit andere stukken.

Het bewerkstelligen van meer groen en een doorlopende fietsroute leveren botsende belangen op. Dit uit zich concreet bij de plannen op de pagina's 136 en 142-143 van de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht in relatie tot een nog niet bestaande (!) en wel als vaststaand gegeven (!) ingetekende fietsbrug (p. 143 concept) over de Vecht. De fietsbrug levert zowel een belangenstrijd op bij de plannen voor Noord-West als bij de plannen voor Overvecht
Zo wordt binnen de zone langs de Vecht en binnen Zuilen vooral ingezet op het bewerkstellingen van meer groen. Op pagina 136 staat namelijk dat er in Zuilen geïnvesteerd moet worden in “een raamwerk van groenblauwe en of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad". Het feit dat er weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad is nogmaals nadrukkelijk bevestigd door wethouder Van Hooydonk in Trouw van 27 februari jl. In het artikel “Utrecht haalt de natuur binnen” staat namelijk: “We moeten van onze tegelverslaving af. Verblijfsruimte boven verkeersruimte”.  En op de pagina's 142 en 143 de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht staan ook een flink aantal groene plannen voor de zones en parkdelen langs de Vecht aan de kant van Overvecht.

Dit verhoudt zich slecht tot het aanleggen van een fietspad dwars door het ecologische deel van een park in datzelfde deel Zuilen. Zeker, omdat uit de verschillende stukken die al bestaan over een mogelijke doorgaande fietsroute fietsbrug over de Vecht is aangegeven

dat het gaat om een route die voorziet in een behoefte van 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Er wordt dus niet aangestuurd op zomaar een route, maar er ontstaat een hele drukke route in een rustige groenstrook die nu wordt gebruikt voor rustige recreatie (wandelen, picknicken).
Voordat ik verder in ga op de botsende belangen op de voorgenomen locatie, wil ik eerst aangeven dat überhaupt twijfels heb bij nut en noodzaak van een (extra) doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht en de noodzaak om daarvoor een extra brug aan te leggen over de Vecht. Er zijn al een tweetal echt doorgaande (fiets-)routes vanuit Ondiep/ Zuilen aar Overvecht, namelijk over de Marnixbrug en over de J.M. Muinck de Keizerbrug. Deze bruggen liggen hemelsbreed nog geen 1.5 kilometer van elkaar verwijderd. De ene brug leidt via de Cartesiusweg en de Marnixlaan direct richting winkelcentrum Overvecht (wat een extra centrum moet worden). De andere weg leidt vanuit de Demkabrug, via de Norbruislaan, direct richting het industrieterrein van Overvecht en daarna verder het groen van de polder in.  Beide bruggen maken reeds deel uit van de bestaande infrastructuur en zijn ingepast in de ruimte.
Het voornemen om een extra druk doorgaand fietspad en een fietsbrug aan te leggen door de wijk Zuilen en over de Vecht doet, naar mijn mening, ernstig afbreuk aan de invulling van de ruimte en levert tevens een aantal andere bezwaren op. Deze bezwaren heb ik ook geuit naar aanleiding van de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan Utrecht.
De stukken waarin de voorgenomen route en locatie van het fietspad en de brug zijn af te leiden, zijn oudere onder de begroting liggende stukken die zijn gebruikt om de “fietsbruggen” discussie te voeren (o.a. het verkennend onderzoek fietsbruggen). In de Ruimtelijke Strategie Utrecht zijn de doorgaande route en de fietsbrug over de Vecht, zoals aangegeven, ingetekend zonder nadere uitleg en duiding. En

ook in het Mobiliteitsplan Utrecht was de locatie niet heel duidelijk. Omdat de route en de brug wel worden meegenomen in beide plannen en omdat er geen aparte inspraak ten aanzien van de wenselijkheid van fietsbruggen in Utrecht is geweest, reageer ik naar aanleiding van de Ruimtelijke Strategie op de voornemens en de onwenselijkheid daarvan.
De voorgenomen locatie voor de doorgaande fietsroute en de fietsbrug over de Vecht lijkt nu in het hoekje van het Niftarlakepark te liggen, vlakbij het haventje dat daar nu is ongeveer ten hoogte van de vissteiger die daar ligt en druk gebruikt wordt. Het aanleggen van een, naar verwachting drukke, fietsroute en fietsbrug over de Vecht voldoet mogelijk aan het belang van het in betere banen leiden van de fietsmobiliteit, maar doet op veel punten af aan de andere belangen die genoemd zijn in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, namelijk:
Groen (en vooral het reeds geconstateerde gebrek daaraan in Zuilen)
Recreatiemogelijkheden
In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is aangegeven dat de langzame mobiliteit en groen en recreatie eventueel naast elkaar zouden kunnen bestaan, maar naar mijn mening wordt dat op deze locatie wel heel ingewikkeld. Het Niftarlakepark is altijd al, maar nu tijdens corona zeker, een gewilde plek geweest om rustig op een bankje te zitten, te picknicken, te wandelen en/ of hard te lopen. Indien er vanuit de Zwanenvechtlaan een doorgaand fietspad en een fietsbrug door dit park gelegd worden doet dat afbreuk aan de rust en beleving van het groen, in een wijk waarvan de strategie en de wethouder aangegeven hebben dat daar al een gebrek aan is. Dit nog los van het feit dat de voorgenomen locatie dwars dor het ecologische deel van het park gaat en er een bouwverbouw op dat deel van het park heerst volgens de geldende beheerverordening. Het feit dat een dergelijk verbod in een algemeen verbindende verordening is opgenomen zegt genoeg over de belangen en waarden van het Niftarlakepark. Een

fietspad en een fietsbrug komen ook haaks te liggen c.q. staan op de bestaande druk gebruikte wandel- en fietspaden. Dat levert zou veel verkeersonveilige situaties opleveren, vooral bij het kruisen van de wandelaars direct langs de Vecht aan de kant van Zuilen en het kruisen van het bestaande doorgaande fietspad met veel snel fietsers aan de kant van Overvecht. Een laatste bezwaar is nog dat een fietsbrug of laag is en dan het vaarverkeer op de Vecht belemmert (en zwemmers/duikers aantrekt) of dat de fietsbrug hoog is om kruisend verkeer niet te hinderen en dan afbreuk doet aan het mooie zicht op de Vecht. Terwijl de Ruimtelijke Strategie Utrecht er ook voor staat om de groenblauwe corridors te willen handhaven vanuit oogpunt van ecologie, groen en rust/ recreatie.
De aanleg van doorgaande fietsroutes en de daarbij behorende fietsbruggen zijn uberhaupt nog een punt van discussie in uw gemeenteraad. Ik verwijs hierbij naar de discussie en de pers over het aanleggen van rood asfalt op de Weerdzijde en het aanleggen van de “megalomane” brug over de Weerdsluis.

Ik hoop dat u het voornemen van een doorgaande fietsroute door het Niftarlakepark en het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht wilt heroverwegen en de ingetekende doorgaande fietsroute en fietsbrug uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht wilt schrappen. Ten eerste, omdat er nog geen inspraak en besluitvorming over de route en de brug hebben plaatsgevonden, maar beiden nu wel als voldongen feiten in het plan lijken ingetekend. Ten tweede, omdat u weliswaar aangeeft dat er een aantal belangen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht staan die kunnen botsen en afgewogen moeten worden maar er op de voorgenomen locatie duidelijk al invulling is gegeven aan het belang van groen en recreatie. Het zou vreemd zijn om de ambitie die dan in een deel van het plangebied al is bereikt teniet te doen middels een

| | | |
|---|---|---|
| | voornemen waarvan nut en noodzaak en locatie niet vaststaan en duidelijk nog afweging en discussie behoeven. | |
| **33** | zie inspraakreactie 25<br>In de bijlage geef ik nog eens aan dat ik het niet eens ben met een fietsbrug over de historische Vecht. Vooral omdat het niet nodig, er zijn al voldoende bruggen. | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |
| **34** | zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |
| **35** | zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |
| **36** | zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |
| **37** | Ik wil graag reageren op de omgevingsvisie. Alleen dan niet zo positief, terwijl ik wel positief ingesteld ben. Dat komt omdat ik in deze mooie gevarieerde agrarische omgeving woon en werk. Ik woon en werk in het mooie dorp Haarzuilens, een echt dorp binnen de gemeente Utrecht. Ik ben hier heel trots op. De laatste jaren is hier heel veel veranderd. Er is nog een heel mooi gebied ongeschonden gebleven. Dit gebied wordt Ockhuizen genoemd. Dit gebied is aangewezen als zoeklocatie voor bos, recreatie en zonnevelden. | De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Wij zien kansen om in Ockhuizen drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is. Het gebied zal hierdoor veranderen. Het gebied heeft een cultuurhistorische beschermde status waarmee we rekening zullen houden bij de verdere planvorming van dit gebied. Deze afweging zullen we zorgvuldig doen en hierbij zullen we ook rekening houden met de aanwezige natuurwaarden. |

Ik vind het werkelijk belachelijk om deze gronden te misbruiken voor zonneweide. Werkelijk van de zotte. En dat terwijl er nog zoveel daken te gebruiken zijn of geluidschermen langs de wegen en nog zoveel meer van dit soort plekken waar men creatief mee om kan gaan. En dus niet op z'n mooie gevarieerde oer Hollandse weide, zoals tussen de Thematerkade en de Ockhuizerweg. Deze weide is een mooie open landschap. Dit gebied zal eerder als Unesco erfgoed moeten worden bestempeld.
Het gebied valt binnen het Rijksbeschermd dorpsgezicht Haarzuilens. Dit is zo'n gebied dat een zeldzaamheid is geworden en hoe je ook je best doet, mooier kun je het op deze plek niet maken. Zoek liever een nieuwe boer die dit gebied voor € 0,00 wil beheren en er ook nog een goede boterham aan heeft. Alles leeft in dit gebied. Er is een hele mooie hazen stand (naar het schijnt zeldzaam). Er leven wilde konijnen, een bever, reeën, fazanten en vele soorten weidevogels. Het is een zeldzaam mooi rustig stukje in deze omgeving. Laat dit gebied met rust. Elke verandering is ongewenst (ook het plaatsen van bomen zal hier niks toevoegen en zeker het plaatsten van zonnepanelen (lees stukken metaal) in de mooie stukje natuur niet. Laat nu eens een weide landschap onaangetast voor het nageslacht en zeker op deze plek. Elke m² die verandert is een zonde. Plaats bij dit gebied op al jullie stukken een term: "Pas op, kwetsbaar" Ik weet zeker dat velen, zeer velen het met mij eens zijn!



zie inspraakreactie 25

Zie antwoord bij inspraakreactie 25

**39**

Graag willen wij een zienswijze indienen betreffende het concept Ruimtelijke Strategie 2040.
Wij, als stichting Hoor de Haar, zijn al ruim 20 jaar een spreekbuis namens de bewoners van het dorp Haarzuilens. Haarzuilens, een klein dorpje Het ligt aan de westzijde van Utrecht, naast Vleuten. Het is klein, maar bezit alles om van te houden. Het RSU2040 betreft het stedelijk concept. Graag willen wij erop wijzen dat wij een klein dorp zijn binnen de gemeente Utrecht. Hier zal niet met dezelfde maatstaven kunnen worden gemeten als in de stad.
In het concept RSU 2040 hebben jullie het over veel meer groen en water aanleggen, dat is onder andere nodig voor de leefbaarheid en de klimaatverandering. En jullie willen gaan voor duurzame energie. Jullie kiezen voor duurzame energie geven jullie aan. Door de groei van het aantal inwoners, bezoekers en bedrijven is meer energie nodig. Tegelijk moeten we er met elkaar voor zorgen dat er minder $CO_2$ in de lucht komt. Daarom werken we aan energiebesparing en gaan we meer duurzame energie opwekken. We gebruiken steeds meer zonne-energie, windenergie, aardwarmte en warmte die bij bedrijven overblijft. Woningen en gebouwen krijgen op een andere manier warmte, waardoor geen aardgas meer nodig is.
Uiteraard is het harstikke goed om minder CO2-uitstoot te produceren alleen zijn hier diverse methodes voor om dit te realiseren. In het plan zoals op onderstaande plattegrond zoeken jullie gebieden om zonnevelden te realiseren. Hier staat ook ingetekend Haarzuilens, wij vinden dit stukje groen zonde om af te staan aan zonnevelden terwijl er voldoende panden, gemeentegebouwen, overheidsgebouwen daken etc. beschikbaar zijn die wellicht ook voorzien kunnen worden van zonnepanelen.
Wij als inwoners van Haarzuilens vinden dit gedeelte van Utrecht erg belangrijk juist om zijn landschap. Het gebied, genaamd Ockhuizen is

Onze prioriteit heeft het besparen van energie en het benutten van daken om zoveel mogelijk energie op te wekken. Dit is echter niet genoeg om de stad duurzaam te kunnen voorzien van energie. Er is ook ruimte nodig voor zonnevelden. De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Wij zien kansen in Ockhuizen om drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is. Het gebied zal hierdoor veranderen. Wij zullen daarbij rekening houden met de aanwezige natuurwaarden en wij zien ook kansen om nieuwe natuurwaarden toe te voegen door de combinatie van bos, zonnevelden en de geleidelijke opbouw van recreatieve waarde voor het gebied.

een heel mooi weidelandschap. Er leven hier heel veel hazen, konijnen, fazanten, een bever en verschillende weidevogels. Dit gebied moet onaangetast blijven en behouden worden voor het nageslacht. Wij zien de zonnevelden dan ook niet passen in dit landinrichtingsgebied.
Graag vernemen wij uw reactie!

---

**40**

De voorgelegde strategie roept bij ons ernstige bezwaren op. Deze betreffen de aannames over de groei en de samenstelling van de bevolking, de stedelijke in plaats van de regionale strategie, de intensieve verstedelijking bij verkeersknooppunten, in het byzonder bij Lunetten-Koningsweg- Maarschalkerweerd en de voorziene overlast bij realisering daarvan.

Groei en samenstelling van de bevolking
In de RSU wordt uitgegaan van een bevolkingsgroei van 350000 naar 455000 in 2040. Alle andere variabelen, zoals het benodigde aantal woningen en andere voorzieningen worden hiervan afgeleid. Deze bevolkingsgroei lijkt een doel op zichzelf te zijn, maar in de digitale informatieavond op 16  februari 2021 werd toegelicht dat het om een prognose gaat die gebaseerd is op de groei tot nu.
Sinds 2000 is de bevolking inderdaad gegroeid met ca. 100.000 inwoners. Het is ons inziens echter onjuist een dergelijke groei als basis te nemen voor de prognose tot 2040. In de afgelopen 30 jaar zijn de gemeenten De Meern en Vleuten geannexeerd en is het stadsdeel Leidsche Rijn gebouwd. Zonder die uitbreiding zou de bevolking veel minder gegroeid zijn. Utrecht is niet voornemens opnieuw buiten de huidige gemeentegrenzen groei te realiseren. Door woningbouw binnen de stad moet de geprognosticeerde bevolkingsgroei worden opgevangen.

Groei en samenstelling van de bevolking
De aannames van de ontwikkeling komen voort uit landelijk onderzoeken van PRIMOS. Deze zijn ook regionaal opgesteld met een vertaling van programma naar de gemeente Utrecht. De verstedelijkingsopgave, maar wellicht nog meer de ruimtelijke uitstraling zal bij de gebiedsonderzoeken die volgen op de RSU scherper worden vertaald. Ook bij deze gebiedsonderzoeken zorgen we voor een participatietraject voor bewoners.

Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Omgekeerd is het ook geen keuze om te groeien, maar ook noodzakelijk om een stad voor iedereen te kunnen zijn. De gemeente ziet groei ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad,

In de RSU zijn alle voorzieningen afgeleid uit de groei van de bevolking met meer dan 100.000 inwoners. De bevolkingsgroei fungeert in de modellen als de onafhankelijke variabele, waar alle andere variabelen van zijn afgeleid. Als niet onder ogen wordt gezien of een dergelijke groei wel wenselijk is en als geen rekening wordt gehouden met groei-beperkende factoren zet dit axioma de hele strategie op losse schroeven.
- Is sterke groei wenselijk? Het is mogelijk een wens is van gemeentebestuurders om tot de- 4G-gemeenten te (blijven) behoren, of inwoners dit willen is zeer de vraag. Zeker over de consequenties zoals verdichting van bebouwing, multimodale mobiliteit, beperking van ruimte voor parkeren op straat etc is een brede raadpleging van de bevolking wenselijk.
- Welke factoren zijn van invloed op de groei? De corona-pandemie leert dat de toekomst veel minder voorspelbaar is dan gedacht. Nieuwe manieren van werken, andere woonwensen en mobiliteitswijzigingen zijn het gevolg van de herorientatie waar de pandemie toe noopt. Die zullen deels blijvend zijn. Dienstverlening, onderwijs en zorg zijn belangrijke sectoren in de Utrechtse economie. Werken, leren en zorgen zullen meer digitaal, decentraal en ook thuis plaatsvinden. Grote kantoren, dagelijkse forensenstromen en gestapelde, kleine en relatief dure woonvormen lijken achterhaald als mensen meer vanuit huis hun werk doen. Een stad als Utrecht wordt meer dan nu een plaats voor ontmoeting dan om te wonen.
Dat geldt in het bijzonder voor gezinnen met kinderen. Wonen met meer ruimte in en om het huis in regiogemeenten en buiten de Randstad wordt waarschijnlijk de trend in het post-corona tijdperk. Daardoor zal de samenstelling van de bevolking in de stad veranderen (meer een zandloper dan een pyramide). De vergrijzing van de bevolking zal toenemen. Wie in Utrecht een opleiding volgt zoekt er woonruimte, velen blijven er na het afstuderen nog enkele jaren wonen.

met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.

Woningbouw zoals in de Merwedewijk kan voorzien in woonwensen van recent afgestudeerden zonder kinderen en van gepensioneerden, mits tegemoet wordt gekomen aan hun behoeften op het gebied van betaalbaarheid en mobiliteit. Voor gezinnen is een dergelijke hoogstedelijke woonomgeving niet aantrekkelijk.

---

**40**

De stad en/of de regio
Waar de veronderstelde groei van de bevolking als onafhankelijke variabele in de stad de strategie bepaalt, blijft uit het zicht wat de rol van gemeenten in de omgeving kan zijn. Terwijl daar meer mogelijkheden zijn om aan de woonbehoeften van vooral gezinnen te voldoen.
De gemeente Utrecht droomt zich een metropool te zijn, maar denkt klein als het op ruimtelijke planning aankomt. De buurgemeenten zullen voor de Omgevingswet ook toekomstvisies opstellen. Die moeten met elkaar worden afgestemd. In de RSU staat vermeld dat de regio met de Utrechtse strategie instemt. Daarmee is het nog geen strategie op regionaal niveau. De verwijzing naar Utrecht10.nl levert alleen op dat alle gemeenten binnenstedelijk zullen bouwen. Het betekent zeker niet dat deze strategie van de tien gemeenten de juiste is en dat de gemeente Utrecht dit had moeten accepteren (misschien zijn de bestuurders van randgemeenten blij dat de gemeente Utrecht nieuwe annexaties achterwege laat).
Wij bepleiten een strategische planning die uitgaat van de regio/agglomeratie. Als de aangrenzende gemeenten Maarssen, Nieuwegein, Houten, Bunnik, Zeist en De Bilt ieder tot 2040 ongeveer 2000 á 3000 gezinswoningen bijbouwen hoeft de stad Utrecht nauwelijks te groeien. Bovendien zal een deel van de gezinnen nog verder, buiten de regio of buiten de Randstad voor hen geschikte woningen vinden.

De stad of de regio
De bevolkingsgroei en de groeiende behoefte om in steden te wonen speelt overal en dus ook in onze regio. Daarbij zien we ook dat veel mensen naar de grote steden trekken omdat zij de grootstedelijke voorzieningen aantrekkelijk vinden. De gemeente Utrecht en de regiogemeenten hebben hierin een gezamenlijke opgave. We benutten daarbij de agglomeratie voordelen voor een zo groot mogelijke sociaal-ruimtelijke en economische kwaliteit. De regio maakt gezamenlijk een integraal ruimtelijk perspectief (IRP), een soort omgevingsvisie voor de gehele regio. Daarin worden de gezamenlijke ambities uitgewerkt en regionaal worden afspraken gemaakt over de verdeling van het programma. De RSU 2040 is voor de gemeente Utrecht het uitgangspunt bij de totstandkoming van het IRP.

Het wiel met spaken voor de mobiliteit kan ook regionaal toegepast worden. Verkeersknooppunten liggen dan niet in de stad maar in de ring daarbuiten, met als voordeel dat ze vanuit een groter gebied de bereikbaarheid vergroten. Bijvoorbeeld: niet Overvecht en Lunetten worden dan intercitystations, maar Bilthoven en Bunnik (of Driebergen-Zeist, zoals vroeger). Vereist is dan wel een tramnetwerk dat doorgetrokken wordt naar deze stations. Een regionaal tramnetwerk had er allang moeten zijn.

---

**40**

Het gebied Koningsweg-Lunetten-Maarschalkerweerd
In onze zienswijze mbt het Mobiliteitsplan 2040 hebben wij er al op gewezen dat een verkeersknooppunt in de driehoek van de sporen naar Arnhem, Den Bosch en de A27 in strijd is met het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd van juli 2020. Daarin staan bescherming van erfgoed, natuur, sport en recreatie centraal. Meer nog dan tegen een (of twee) station(s) waar Intercities halteren op zichzelf, maakten wij bezwaar tegen de aanwijzing van verkeersknooppunten als Alocaties voor de realisering intensieve bebouwing tbv wonen en werken. De RSU doet daar nog een schepje bovenop: gedacht wordt aan hoogbouw tussen 70 en 105 meter hoog. Op nieuwe locaties zouden relatief veel woningen moeten komen. En die bouw zal naast of tussen de sporen plaatsvinden.
Wij zijn bewoners van een naastliggende wijk en maken ook als direct belanghebbenden ernstig bezwaar tegen aantasting van dit gebied, waarvoor terecht nog zeer recent andere waarden centraal zijn gesteld. De gemeente schermt weliswaar met andere aspecten, zoals een groene scheg in verbinding met de bossen van Amelisweerd en de Kromme Rijn en met een Liniepark. Maar dat neemt niet weg dat grootschalige verstedelijking visueel en feitelijk zal domineren en de beleving van het groene gebied zal overheersen.

Het gebied Koningsweg-Lunetten-Maarschalkerweerd
De RSU is een plan op hoofdlijnen en gaat niet in detail in op specifieke gebieden. Voor Maarschalkerweerd is een Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd geschreven. Op pagina 23 van dat document wordt aangegeven dat de verstedelijkingsmogelijkheden van het gebied rond station Lunetten nader worden onderzocht. Het gebied “Tussen de rails” maakt daar onderdeel van uit. In het Ontwikkelperspectief wordt daarom geen definitieve bestemming van het gebied gegeven maar een richting voor tijdelijk gebruik en inrichting.

Het Mobiliteitsplan 2040 schetst een toekomst waarin multimodale verplaatsing centraal staat: om in de stad of naar elders te reizen moet bij voorkeur van de fiets of het OV gebruik gemaakt worden en er moet worden overgestapt, soms meerdere keren. Woningen blijven bereikbaar, maar met moeite en omwegen. Auto's zullen niet bij het huis kunnen parkeren.
De visie in het Mobliteitsplan is geschikt voor jonge mensen die met gemak vanuit de trein hun reis lopend of met een (ruil)fiets voortzetten. En is geënt op het précorona tijdperk. De NS gaat nu al de dienstregeling terugschroeven, ook omdat mensen ivm besmettingsrisico's minder met de trein en meer met de auto reizen.

---

**40**

Ouderen worden de dupe
Vooral voor de oudere bevolking heeft de multimodale mobiliteit grote nadelen (en dan doelen we niet alleen op mensen met ernstige beperkingen, voor wie invalidenvervoer te regelen is). Het gaat vooral om vitale ouderen, die in hun mobiliteit zullen worden gehinderd. Overstappen betekent lopen, fietsen komt voor hen minder in aanmerking, in fietsenstallingen zijn alleen hoge plekken vrij, etc.
Er zal minder bezoek komen van bevriende leeftijdgenoten, familie komt niet even langs als gezinnen met kinderen op het OV zijn aangewezen. De groeiende groep ouderen in de bevolking raakt meer geisoleerd. Dit zijn juist de mensen die verleid moeten worden kleiner en wellicht gestapeld te gaan wonen, om doorstroming uit gezinswoningen in de stad mogelijk te maken. Niet is in te zien waarom onder gestapelde woongebouwen geen parkeergarages kunnen worden gebouwd. De nieuwbouw bij het Merwedekanaal lijkt een voorbeeld hoe het niet moet, althans niet op grote schaal. De ideologie wint het van de ratio.

Ouderen worden de dupe
De Gemeente Utrecht maakt gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk. Daarvoor hanteren wij de uitgangspunten voor de RSU die op 18 juni 2020  door de gemeenteraad zijn vastgesteld, waaronder inclusiviteit. De strekking daarvan luidt: de gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waar maatschappelijke en fysieke barrières worden beslecht.
In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren.

| | | |
|---|---|---|
| **40** | De realisatie van de plannen<br>Grootschalige bouw van een nieuw station en van woningen en bedrijven met aan- en afvoerwegen zal in een aangrenzend gebied voor jaren overlast veroorzaken. Dat geldt voor de wijk Lunetten en ook voor de Impalastraat, die aan de Waterlinieweg grenst. Als de verbreding van de A27 wordt doorgezet of als deze op andere wijze wordt aangepast, wordt deze weg de omleidingsroute, zodat de overlast al vóór 2030 begint en tot 2040 zal voortduren. Er zal ook veel stikstof vrijkomen dat het groen in de parken en begraafplaatsen in het gebied aantast. | De realisatie van de plannen<br>Bij de ontwikkeling van de stad zal worden gebouwd en dat kan hinder geven op het gebied van geluid, trillingen en omleidingsroutes. De gemeente probeert dat zo veel mogelijk te beperken. |
| **40** | Al met al hebben wij ernstige bezwaren tegen de RSU 2040. Deze is gebaseerd op een bevolkingsgroei die niet waarschijnlijk of noodzakelijk is en die anders, beter gespreid over de regio kan worden opgevangen. Voorts is geen rekening gehouden met een bevolkingsopbouw met meer oudere bewoners, waarvan de mobiliteit volgens de gerelateerde plannen eerder beperkt dan verbeterd zal worden. De gevolgen van verstedelijking met grootschalige hoogbouw in het gebied Maarschalkerweerd-Koningsweg-Lunetten zullen in de belendende woonomgeving groot zijn. Op zowel korte als op lange termijn zal daar veel overlast ontstaan. | Zie hierboven |
| **41** | Zie inspraakreactie 40 | Zie antwoorden bij inspraakreactie 40 |
| **42** | Met interesse hebben we kennis genomen van uw Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. | Uw voorstel voor het ontwikkelen van een duurzaam ecologisch gebied juichen wij toe. Wij willen daarom in de aanloop van een mogelijke ontwikkeling van de polder dit als randvoorwaardelijk kader/ |

Ballast Nedam Development is op meerdere plekken in uw gemeente actief. Zo zijn wij ontwikkelaar van de Cartesiusdriehoek en bezitten wij al geruime tijd een kleine 18 hectare grond in Rijnenburg. Duurzaamheid is onderdeel van het DNA van Ballast Nedam Development. Alle ontwikkelingen die wij doen, worden ingericht om zoveel mogelijk impact te maken op de 17 doelen van de Verenigde Naties. Dat de gemeente Utrecht volop inzet op duurzaamheid en gezonde verstedelijking in de gebouwde omgeving onderstrepen wij dan ook zeer.
Uw visie omtrent Rijnenburg valt ons dan ook zwaar doordat er een strikte keuze wordt gemaakt om enkel een energielandschap mogelijk te willen maken voor de komende decennia. Deze keuze doet geen recht aan de woningnood in de regio en ook niet aan de gestelde ambities uit uw Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij zijn van mening dat juist energie opwek én het oplossen van woningnood hand in hand kunnen, in plaats van eenzijdig te kiezen voor een energielandschap.

Ballast Nedam Development staat klaar om woningnood, natuurherstel, energietransitie en circulariteit integraal op te pakken in de wijk van de toekomst. Willen we hier in 2030 wonen mogelijk maken, moeten we nu aan de slag gaan. Door nu te kiezen voor enkel een energielandschap wordt de energie in verkeerde zaken geïnvesteerd. De ontwikkeling van Rijnenburg tot een duurzaam woongebied sluit uitstekend aan bij de speerpunten uit uw Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Graag lichten wij ze toe:

- Rijnenburg geeft uitstekend de kans om de kwaliteiten van Utrecht te koesteren en versterken. Het succes van Leidsche Rijn is daarbij tekenend hoe een nieuw woongebied kan worden omarmd door de bewoners van Utrecht. Maar dan wel met de ambities van vandaag en morgen.

structuur graag met u ontwikkelen zodat op korte termijn de kwaliteit van het gebied, met name ook voor biodiversiteit, verbinding en recreatie versterkt wordt. Echter hebben we aangegeven dat ontwikkeling van woningbouw in de polder niet voor 2035 zal plaatsvinden. Onze inzet is eerst de binnenstedelijke brede opgave te realiseren in de volle breedte. Dit conditionerende raamwerk kan al wel een eerder ontwikkeling krijgen wat ons betreft en wordt bij de gebiedsverkenning van Rijnenburg dan ook meegenomen.

- Rijnenburg biedt de perfecte omgeving voor het aanleggen van leefbaar groen en water. Door actief maaibeleid in het huidige Rijnenburg levert de huidige situatie niet veel op voor biodiversiteit en natuurinclusiviteit. Er zijn voldoende concrete voorbeelden waarbij deze belangrijke items voor de leefbaarheid integraal in gebiedsontwikkeling worden opgenomen. Deze kans kan worden benut.
- Rijnenburg valt prima te ontsluiten. De Papendorplijn kan worden doorgetrokken over de bestaande busbaan Rijnvliet over de A2, en door de bestaande doorgang bij Strijkviertel onder de A12. De kosten hiervan kunnen (deels) gefinancierd worden uit de exploitatie van Rijnenburg.
- In Rijnenburg kan zeer goed een functiemening ontstaan waarbij meervoudig ruimte wordt gebruikt. Met alleen al de huidige stand van techniek is woningbouw die energie levert, bijdraagt aan biodiversiteit, hittestress voorkomt, leefbaarheid verbeterden zowel kwalitatief als kwantitatief bijdraagt aan de woningnood mogelijk. Deze ambities kunnen alleen maar verder uitgebreid worden in de tijd die deze gebiedsontwikkeling zal beslaan. De innovatiekracht van onze sector kan veel beter worden benut in het creëren van een toekomstbestendig plan voor Rijnenburg.
- Door functies goed te mengen en de ontsluiting te organiseren zoals hierboven omschreven is de 10 minuten maatschappij hier uitstekend te organiseren binnen het plangebied.
- De verbinding met het landschap kan bij uitstek plaatsvinden in Rijnenburg door zorgvuldige inpassing en hoge ambities op het gebied van natuurinclusiviteit en biodiversiteit. Onze samenwerkingen met organisaties als Vogelbescherming Nederland tonen aan dat het één allang het ander niet meer hoeft uit te sluiten.
- Utrecht wil een stad zijn voor alle inwoners. Juist Rijnenburg geeft de kans om niet alleen kwantitatief maar juist ook kwalitatief deze

ambitie in te vullen. Met een gevarieerd programma voor diverse doelgroepen kan hier een zeer inclusieve gebiedsontwikkeling ontstaan die voor velen beter zal aanpassen dan een woonvorm in het dicht bebouwde en financieel moeilijk bereikbare centrum.

Ons verzoek is om het huidige monotone landschap te verrijken. Laten we een nieuwe wijk maken waar biodiversiteit wordt versterkt en meer energie wordt opgewekt dan gebruikt. Een wijk die als voorbeeld fungeert voor de circulaire economie gebaseerd op een biobased economie, waar nieuwe mobiliteitsvormen tot succes worden gebracht. Rijnenburg bied het canvas om Utrecht nog verder op de kaart te zetten als de stad die vernieuwend en vooruitstrevend is in het concreet maken van Gezond Stedelijk Leven voor iedereen. Maar bovenal een wijk waar de woningnood op de kortst mogelijke termijn, zowel kwalitatief als kwantitatief kan worden opgelost.
Samen met de gemeente Utrecht, en met ieders energie kunnen we hier het verschil te maken op alle genoemde fronten, geheel passend in uw Ruimtelijke Strategie. Wij zijn er klaar voor. Wij zien uit naar uw reactie.

---

**43**

Enkele opmerkingen vooraf:
1. Geeft de gemeenteraad een verklaring dat hij de GRENS VAN HET GROENE HART VAST LIGGEND erkent?
2. Te weinig wordt aandacht besteed aan het fenomeen huis. Terwijl de televisie in vijftig jaar veel meer kan dan vroeger behoeft men veel minder uren te werken om hem te kunnen aanschaffen. Er dienen woningen te komen die van veel lichter materiaal gemaakt worden, die een levensduur van b.v. 50 jaar hebben, die in een fabriek geproduceerd kunnen worden en eenvoudig in elkaar gezet kunnen worden.
3. Is de door de gemeente Utrecht gewenste groei niet egoïstisch?

1. Als college van B en W erkennen wij alle bestaande grenzen.
2. Onze ambitie is om huizen circulair en duurzaam te maken (zie pagina 37 en 123 van de concept RSU), maar dergelijke details worden doorgaans vastgelegd in onderliggend beleid/wet en regelgeving als het bouwbesluit.
3. De voorziene groei is niet egoïstisch maar zijn toekomstvoorspellingen uit diverse onderzoeken van onderzoeks- en adviesbureaus SITE urban development, Primos, STEC en Companen. Zij berekenen de verwachte woningvraag in de toekomst.

| | | |
|---|---|---|
| | Grote delen van Nederland ontvolken of kunnen zich minder goed ontwikkelen. Gevolg van dat o.a. Utrecht woningen en werkgelegenheid creëert waardoor mensen van elders hierheen gezogen worden.<br>4. In uw stuk wordt het woord stad gebezigd, terwijl u de gemeente bedoelt. Utrecht bestaat namelijk uit de historische stad en een aantal dorpen.<br>5. De kaarten in het boekwerk van RSU zijn onduidelijk en vaag. Hierdoor wekt het egoïstisch idee dat bepaalde ontwikkelingen vaag gehouden worden. Kunt u de kaarten duidelijker maken? | 4. Het klopt inderdaad dat in de gemeente Utrecht een historische stad en enkele oude dorpskernen liggen. Tegenwoordig is het functioneren van deze elementen zodanig met elkaar verbonden dat wij spreken over één stad (volgens de definitie van Van Dale is dit een uitgebreid, samenhangend geheel van huizen en gebouwen).<br>5. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. Daarom zijn de kaarten bewust van een hoger abstractieniveau. Bij verdere uitwerkingen in gebieden of thema worden deze kaarten nader uitgewerkt. |
| **43** | Uitgangspunten<br>De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde:<br>(1) verdichten binnenstedelijk rondom knooppunten, (2) verdichten binnenstedelijk, (3) verdichten aan de randen van de stad rondom knooppunten, en (4) buiten de stad;<br>Wat wordt bedoeld met buiten de stad?<br>De gemeente Utrecht kiest voor groen, landschap en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaat-bestendige stad;<br>Heel mooi en goed. Maar als je dan in de nota leest dat sportvelden als wadi’s moeten gaan functioneren (en daarmee mogelijk schade op lopen en tijdelijk niet gebruikt kunnen worden) denken we dat er op dat gebied beleid moet komen rondom de woningen Daar wordt door de sterk toegenomen verharding de mogelijkheid om af te voeren via de aarde belemmerd. Hier dient beleid op te komen. | Uitgangspunten<br>De prioriteitsvolgorde is anders dan u beschrijft; deze vindt u In hoofdstuk 2.<br>Met buiten de stad bedoelen we buiten bestaand bebouwd gebied. In de RSU staat nergens vermeld dat een sportveld als wadi moet dienen. We onderschrijven het tegengaan van verharding en schenken hier ook aandacht aan in paragraaf 5.2.1 |

| | | |
|---|---|---|
| **43** | Vragen nav de RSU<br>1. De Utrechtse bevolking groeit de komende twintig jaar met 100 duizend inwoners; van 350 duizend. Dit is onjuist. De werkelijke groei is beperkt, maar Utrecht zuigt ze door het creëren van woningen en werk naar deze gemeente. | 1. Utrecht is van oudsher een populaire stad. Door o.a. de kwaliteit van de stad en de centrale ligging willen veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. Daarnaast hebben we te maken met een prognose van demografische ontwikkeling. De gemeente ziet groei niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van. |
| **43** | 2. De toename van het aantal inwoners brengt verantwoordelijkheid en opgaven met zich mee; de groeiende bevolking versus de bouw van extra woningen (60.000), een toenemende mobiliteits-vraag, behoefte aan extra arbeidsplaatsen (70.000), klimaatverandering, energietransitie, gezonder leven en goed onderwijs.<br>Deze verantwoordelijkheid wordt de gemeente gecreëerd door de nagestreefde groei. Wij stellen het op prijs wanneer de gemeente Utrecht eerst zelf orde op zaken zou stellen voor de eigen inwoners. In Utrecht  is de luchtkwaliteit matig, op sommige plekken worden de Europese grenzen overschreden. Maar ook op andere gebieden is er veel te doen. Dat wordt allemaal weggedrukt door dat de gemeente te druk wordt met de nieuwbouw. | 2. Zie het antwoord op uw punt 1 hierboven |
| **43** | 3. Ook moeten verdichting en vergroening met elkaar in evenwicht zijn.<br>Indien we het goed begrepen hebben is voor 10.000 woningen 200 hectares nodig voor groen, etc. naast de ongeveer 300 hectares voor | 3. Er is een programma van 60.000 woningen voor de stad. Deze vragen per woning niet 300 m2. Met de barcode laten we zien wat naast het perceel de opgave voor de stad is. Functies die we nodig hebben om in evenwicht te groeien. Omdat de ruimte beperkt is in de stad |

| | | |
|---|---|---|
| | de woningen. Met andere woorden voor de 100.000 woningen is ongeveer 5000 hectares nodig. Of te wel 50 km2. De gemeente heeft in totaal 99,21 km2. Dat betekent dat de helft van het grondgebied zou dan ingezet worden voor de 100.000 woningen. En wat gebeurt er dan met de rest? | wordt er gezocht naar slimme manieren om met deze beperkte ruimte om te gaan. Dat kan door functies te combineren in ruimte, tijd, gebruik en nabijheid. Zie hiervoor paragraaf 5.3 voor meer toelichting.<br>Zie ook het antwoord op uw punt 1 hierboven |
| **43** | 4. We staan stil bij het borgen van leefbaarheid in een groeiende stad en hoe we voldoende ruimte bieden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen. En daarbij de voorzieningen op peil willen houden; sport, groen/recreatie, gezondheidszorg, onderwijs en cultuur groeien evenredig mee.<br>Om aan die zaken te kunnen voldoen gaat ten koste van de huidige inwoners. | 4. Groei geeft ook mogelijkheid tot toevoegen van nieuwe voorzieningen voor bestaande inwoners. Wij denken dat er nog ruimte is om woningen inclusief de hele barcode toe te voegen. Bij toevoegen woningen voegen we ook nieuwe voorzieningen toe. Waarmee we de druk verdelen.<br>Zie ook het antwoord op uw punt 1 hierboven |
| **43** | 5. De RSU 2040 laat de integrale samenhang zien van grote opgaven waar onze stad voor gesteld staat. Het betreft hier een zelf opgelegde opgaaf. Deze gaat ten koste van de eigen bevolking en van de ontwikkelingsmogelijkheden van het noorden, zuiden en oosten van Nederland.<br><br>6. We zien daarmee grote parallellen in de discussie rondom de indeling van schaarse ruimte op nationaal niveau. De discussie in Nederland worden door de grote gemeente gedomineerd. Daardoor worden de belangen van de overige gebieden te kort gedaan. Langs de railinfrastructuur liggen zoveel mogelijkheden om snel en goed aan de schaarste het hoofd te kunnen bieden.<br><br>7. De kracht van Utrecht is de korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht spreekt tot de verbeelding van onze inwoners én bezoekers aan onze stad. | 5. 6. 7. Zie het antwoord op uw punt 1 hierboven |

| | | |
|---|---|---|
| | Behoud die kracht en werkt het zonder de grootschalige woningbouw hier verder uit. | |
| **43** | 8. Wij willen Utrecht dichtbij hebben; de belangrijkste voorzieningen voor dagelijks gebruik moeten 'binnen 10 minuten' bereikbaar zijn vanaf de woon- of werkplek.<br>Een goed streven voor de huidige bestaande gemeente.<br><br>Wij willen dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen, openbaar vervoer en groen overal in Utrecht dichtbij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken. Een goed streven voor de huidige bestaande gemeente. Dit levert al werk genoeg voor de bestaande gemeente Utrecht op. | Dat ligt ook ten grondslag aan de visie Utrecht Dichtbij, de tien-minutenstad. |
| **43** | 10. Om de 10-minuten stad te bereiken kiest de gemeente ervoor om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar hogere bouwvolumes worden gerealiseerd.<br>Onduidelijk is of hogere bouwvolumes eigenlijk betekenen hogere gebouwen. Indien zo, in hoeverre zitten de woningzoekenden op hoogbouw te wachten? Zijn daar onderzoeksrapporten van? | 10. Het bouwen in hoge dichtheden kan op verschillende manieren, waar hoogbouw er een van in. In de RSU, zie hoofdstuk 5.2.7, zijn gebieden aangewezen waar hoogbouw is toegestaan. Aanvullend op de RSU wordt er een hoogbouwvisie opgesteld waar deze gebieden nader worden uitgewerkt en waarin randvoorwaarden worden opgesteld onder welke condities hoogbouw gerealiseerd mag worden. |
| **43** | 11. Hiermee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen. Heel goed. De fixatie op de Utrechtse (binnen)stad door de raad en bestuur is bijna ziekelijk geweest. Echter de vraag doet zich voor in hoeverre de eigenaar van Hoog Catharijne | Dank |

| | | |
|---|---|---|
| | akkoord gaat met het wegsluizen van de koopkracht. Maar het is goed dat eindelijk er betere verspreiding van voorzieningen gaat plaatsvinden. Ook de culturele!<br><br>12. De binnenstad blijft weliswaar het hart van Utrecht, maar er komen wel meerdere nieuwe centra met knooppunten bij: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen, Overvecht, Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg, De A12 zone: Papendorp, Galecop, Westraven en Laagraven. Op zich een goede ontwikkeling. Helaas te laat. Het had het Utrechtse tramdebacles heel veel geld kunnen besparen. | |
| **43** | 13. Het bouwen van meer woningen dan wat nu als ondergrens is omschreven, biedt meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie (het wiel met spaken).<br>Wat wordt bedoeld met ondergrens? Betekent dit dat de ondergrens 100.000 woningen is en dat daar nog meer woningen bovenop kunnen komen? | 13. Door ondergrenzen te hanteren kunnen we ons verzekeren van voldoende draagvlak voor de voorzieningen die we voor de stad nodig achten. Dat betekent dat er bijvoorbeeld meer woningen gerealiseerd kunnen worden, maar altijd in balans met de andere ruimtelijke programma's zoals aangegeven in de barcode. |
| **43** | 14. Op basis van de huidige programmering zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het mogelijk zwaarder laden van de knooppunten de extra benodigde ruimte voor sportvelden en energieopwekking. Betekent dit dat er de mogelijkheid bestaat dat als deze extra ruimte niet gevonden kan worden omdat woningen de voorkeur hebben niet aldaar gerealiseerd worden? | 14. Voor een aantal zaken treden wij in overleg met de regio, zoals ook over energieopwekking. Naast de RSU 2040 maken we met de regio een Integraal Regionaal Perspectief, waarin we daarover keuzes maken. |

| | | |
|---|---|---|
| **43** | 15. Een groei van het aantal inwoners betekent een grotere behoefte aan woningen, banen, voorzieningen en groen. Utrecht heeft hierop de Utrechtse Barcode ontwikkeld die in één oogopslag de onderlinge verhoudingen laat zien tussen deze elementen en vooral wat dit betekent voor de ruimte in de stad. Het zou de gemeente sieren om deze barcodes reeds nu al op de bestaande gemeente los te laten nog voordat ze verdere plannen rond de woningbouw maakt. | 15. Uiteraard hebben wij gekeken naar de huidige tekorten op het gebied van wonen, arbeidsplaatsen, voorzieningen, groen, energie en mobiliteit. Deze analyse vormt de basis voor de RSU 2040. Woningbouw is slechts één van de aspecten daarin. |
| **43** | 16. De barcode maakt bijvoorbeeld zichtbaar dat 10.000 woningen circa 180-200 hectare extra ruimte vraagt voor benodigd groen, werklocaties, infrastructuur en energie. Met deze unieke barcode werkt Utrecht aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Aan de hand van de barcode is te zien of er een gezonde en evenwichtige verdeling is van woningen, werk, mobiliteit, groen, energie en voorzieningen voor onderwijs, winkels, zorg, sport, cultuur en recreatie. Deze elementen zijn cruciaal voor het dagelijkse leven van onze inwoners Indien we het goed begrepen hebben is voor 10.000 woningen 200 hectares nodig voor groen, etc. naast de ongeveer 300 hectares voor de woningen. Met andere woorden voor de 100.000 woningen is ongeveer 5000 hectares nodig. Of te wel 50 km2. De gemeente heeft in totaal 99,21 km2. Dat betekent dat de helft van het grondgebied zou dan ingezet worden voor de 100.000 woningen. En wat gebeurt er dan met de rest? | 16. Er worden in de stad 60.000 woningen toegevoegd. Daarnaast is er inderdaad veel ruimte nodig voor de andere functies die we nodig hebben om in evenwicht te groeien. Omdat de ruimte beperkt is in de stad wordt er gezocht naar slimme manieren om met deze beperkte ruimte om te gaan. Dat kan door functies te combineren in ruimte, tijd, gebruik en nabijheid. Zie hiervoor paragraaf 5.3 voor meer toelichting. |
| **43** | 17. De visie op de toekomst van de stad vraagt ook om een aanscherping van de Utrechtse visie op bouwvormen die passen bij Utrecht. Momenteel wordt gewerkt aan een dergelijke visie, mede naar aanleiding van uw verzoek om een hoogbouwvisie. Het opstellen van de visie vraagt meer tijd. Dat heeft te maken met vele raakvlakken | 17. We kenmerken Utrecht als gematigde hoogbouwstad, vanwege de omliggende waardevolle landschappen en onze historische binnenstad. We erkennen dat hoogbouw veel impact kan hebben op de stad en daarom gaan we zorgvuldig met hoogbouw om. De effecten |

| | | |
|---|---|---|
| | ervan in het ruimtelijke en sociale domein. Zitten de woningzoekenden wel te wachten op hoogbouw? Vanwaar komt die drang om een New York te worden aan de Oudegracht. Sinds de hoogbouw van Utrecht oprukt, heeft Utrecht zijn mooie skyline verloren. | van de hoogbouw op het silhouet van de stad zullen in de hoogbouwvisie worden behandeld. |
| **43** | 18. In de RSU 2040 is een aantal principes opgenomen zoals onderscheid in locaties tussen hoogbouw met een stedelijk-regionale betekenis, vanaf 70 tot maximaal 105 meter, en hoogbouw van 30 tot 70 meter, en principes betreffende het maaiveld (openbare ruimte, plinten). Zitten de woningzoekenden hierop te wachten. Of wenst de gemeente (mis)gebruik te maken van het feit dat woningzoekenden alles accepteren. | 18. Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Deze vraag kan (deels) via hoogbouw ingelost worden. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote) maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. De RSU benoemt plekken waar nieuwe woningen tot 2040 gerealiseerd kunnen worden en ook aan welk woonmilieu gedacht kan worden. Vanwege de lange termijn is in deze fase nog onduidelijk welk type woningen precies gebouwd gaan worden. Dat wordt duidelijk als de locaties in ontwikkeling worden genomen. Daarbij worden steeds de dan actuele woonwensen betrokken. Wel is duidelijk dat bij een aantal van deze locaties relatief veel woningen op een klein oppervlak zullen gebouwd worden, maar dat betekent niet dat dit enkel hoogbouw is. |
| **43** | 19. Eind vorig jaar lag het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage. De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 liggen in elkaars verlengde. De hoofdlijnen van de RSU 2040 zijn gelijk aan de hoofdlijnen van Utrecht Nabij, het ontwikkelperspectief voor de Metropool Regio | Dank voor uw constateringen. Het College en de Raad van de gemeente Utrecht hebben hun teleurstelling over het tracébesluit verbreding A27 overgebracht aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. |

Utrecht (bijlage bij de raadsbrief over de uitkomsten van BO Mirt). Uit dit perspectief vloeien drie verdiepende gebiedsstudies voort (Utrecht Science Park/Koningsweg, Lunetten, A12 zone, Leidsche Rijn/Zuilen/Overvecht). Deze studies worden uitgevoerd in samenwerking met de regio, provincie en Rijk. De stad zal hierbij een belangrijke rol spelen.
Graadmeter voor alle plannen is de verbreding van de A27 Amelisweerd. Realisatie daarvan is een overwinning voor het asfaltkapitalisme en laat zien dat de overheid totaal geen oog heeft voor twee majeure ontwikkelingen, namelijk het intreden van gedeeltelijk en geheel zelfsturende auto's waardoor minder auto meters voor en achter de auto nodig is (zie voorspelling van de futurologen gebroeders Das in de zeventiger jaren) en het oprukken van het thuiswerken. Hierdoor is er minder asfalt nodig.

---

**43** Motie 2020/114 Energie opwekken met ambitie
Uw raad heeft ons met motie 2020/114 verzocht om bij de uiteindelijke Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) een voorstel te doen voor de hoeveelheid energieopwekking in TWh waar de gemeente Utrecht in 2040 ruimte voor wil bieden. U wordt in de brief met kenmerk 8491346/20210118/HK geïnformeerd op welke wijze wij zijn gekomen tot de in de concept RSU opgenomen zoekgebieden voor windmolens en zonnevelden. Ook is aangegeven hoeveel duurzame energie in deze zoekgebieden geproduceerd kan worden. In de RSU2040 is hierover het volgende opgenomen: "Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af de mate waarin het lukt om bestaande woningen te

| | | |
|---|---|---|
| | isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit."<br>De energietransitie is heel belangrijk. Het is goed dat daaraan gewerkt wordt. Maar wel met gezond boerenverstand.<br><br>1. Geen grasland gebruiken voor zonnecollectoren. | 1. Dit kunnen we niet uitsluiten. |
| **43** | 2. In plaats van woningen van dakpannen te voorzien wordt gekozen voor zonnecollectoren. Per m2 levert dat 125 kWh. Bij realisatie van 10.000 woningen met een dakoppervlakte van 50 m2 62.500.000 kWh of te wel 62,5 GWh. De energie is geen probleem maar het feit dat er gezocht wordt naar de makkelijkste oplossing. | 2. De RSU zal uitgewerkt worden in een Energievisie en een dakenvisie waarin maximale benutting van daken voor onder andere energieproductie het doel zal zijn. Zonnevelden zien wij niet als een makkelijke oplossing, maar wel als een noodzakelijke oplossing, omdat alleen met daken onvoldoende duurzame energie geproduceerd kan worden. |
| **43** | 3. Wat het stoppen van aardgas betreft, zorgt eerst dat je betaalbare alternatieven hebt voor dat je met ontkoppeling begint. Politiek is te veel gebaseerd op veronderstellingen zonder gezond boerenverstand. | 3. De RSU wordt uitgewerkt in een Energievisie (waaronder de die recent door het college in concept is vastgesteld). In de concept transitievisie warmte is aangegeven dat niet eerder begonnen wordt met het afkoppelen van aardgas dan dat er een betaalbaar alternatief beschikbaar is. |
| **43** | 4. Warmtenetten blijken in het verleden veel duurder te zijn dan lokale verwarming. Zolang de prijs hiervan niet lager wordt is het geen reële richting. | 4. V0or de Transitievisie warmte is onderzocht welke warmteoplossingen, als alternatief voor aardgas, de laagste maatschappelijke kosten hebben. In veel wijken hebben warmtenetten de laagste maatschappelijke kosten. |

| | | |
|---|---|---|
| **43** | 5. Rijnenburg was twintig jaar geleden een stiltegebied. Toen moest het ingezet worden voor de woningbouw. Nu wenst de gemeente dit gebied en Reijerscop als plaatsen voor de opwekking van energie te willen inzetten. Het plaatsen van windmolens langs de snelweg lijkt reëel daar het geluidsoverlast van de auto's mogelijk dezelfde volume heeft.<br><br>6. Rijnenburg gebruiken waarvoor het bedoeld is, namelijk woningbouw. | 5. en 6. 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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan. |
| **43** | 7. Waarom geen zonneveldprojecten langs de geluidswal van de A2? | 7. Langs de A2 ligt geen geluidswal. Wel langs de A12 bij Veldhuizen. Begin dit jaar hebben we een ontwikkelaar geselecteerd die zonnepanelen mag realiseren op deze geluidwal |
| **43** | 8. Geen zonnepanelen langs de Haarrijnseplas en in de grasgebieden in het Groene Hart rond Haarzuilens. Zorg ervoor dat dit gebieden zijn voor ontspanning en niet dissonanten voor ontspanning. | 8. De zonne-eilanden zijn (naast de zonnepanelen op de daken van de woningen) nodig om een energieneutrale wijk te kunnen maken. Deze zonne-eilanden worden omzoomd met een groene rand. Daarnaast blijft voldoende ruimte over om te kunnen recreëren en ontspannen. |
| **44** | Houtstook<br>Er wordt steeds gesproken over duurzaamheid, windmolens en zonnepanelen.<br>In de stad Utrecht stoken we nog steeds op biomassa en ook zijn de houtkachels (in allerlei varianten pallet of allesstoker) in de stad aanwezig. Dit vervuilt de stad enorm. Zeker omdat je wel een gemiddelde | Houtstook<br>Via voorlichting en bewustmaking willen we houtstook terugdringen en voorkomen dat mensen overstappen naar houtkachels als alternatief voor gas. In het zogenaamde Schone Lucht Akkoord is er een pilot houtstook waarbinnen de mogelijkheden voor houtstookvrije en -arme wijken worden onderzocht. |

| | | |
|---|---|---|
| | kunt berekenen van de luchtkwaliteit maar lokaal door zo dicht op elkaar te wonen, je buren vergiftigt. Helaas is houtstoken en het stopzetten van dit nog een taboe. Wanneer betrekt de gemeente o.a. woningbouwverenigingen e.d. erbij om houtkachels te verbieden? | |
| **44** | Biomassa<br>En gaan we stoppen hele wijken te voorzien van de zgn. duurzame stadsverwarming die drijft op biomassa. Door de consument zelf te laten kiezen ontstaat er meer bewustwording. Als je nu een (nieuwbouw)huis huurt kan je doorgaans geen keus maken voor 100% schone energie. Bedrijven die op de lijst staan van Greenpeace duurzaamheidsmeter doen het beter. | Biomassa<br>De thematische visie op de energietransitie wordt nader uitgewerkt in de nog op te stellen energievisie en de Transitievisie Warmte. In deze visie zal aangegeven worden hoe wij om willen gaan met de energievoorziening van nieuwbouw en bestaande bouw. |
| **44** | Regenwatergebruik nieuwe huizen<br>Verder wordt ook het gebruik van regenwater en juist aanbieden van vuil verwaarloosd. In de grote flats van Leidse Rijn komt de gemeente niet eens een groen container ophalen. Word deze zelfs niet uitgegeven. Net als het gebruik van regenwater en daarmee een toilet doorspoelen. Als elk huis een ton krijgt zal dit enorm veel water besparen. | Regenwatergebruik nieuwe huizen<br>Wij willen neerslag zoveel mogelijk nuttig gebruiken en vasthouden op de plek waar het valt. Dit doen we aan de hand van een voorkeursvolgorde. Als eerste willen we neerslag vasthouden op daken (groene daken) en in regentonnen. Vervolgens willen we het infiltreren in tuinen en groenstroken. Als dit niet lukt dan willen we het ondergronds infiltreren via technische voorzieningen. Als dat niet lukt gaat het regenwater rechtstreeks naar oppervlaktewater. Regenwater infiltreren leidt over het algemeen tot wat hogere grondwaterstanden, wat niet overal wenselijk is vanwege de overlast die dit kan geven, met name in de winter. We zullen bij de uitwerking dus maatwerk per gebied leveren. Uitgangspunt daarbij is dat extra infiltreren niet leidt tot schade aan bebouwing. |

| | | |
|---|---|---|
| **44** | Tegels<br>En ook tegeltax. De invloed op de aarde afkoelen in de steeds vollere stad kan beter. Nu zijn tegels gewenst. waarom niet elke tuin van een woningbouw opleggen een aantal meters grond vrij te maken. Als elke tuin dit doet dan levert dit heel vele rendement op. Zeker bij de nieuw te bouwen huizen. Het vrijlaten werkt niet omdat mensen die geen bewustwording hebben voor gemak kiezen en dat is dichtstraten. | Tegels<br>De gemeente Utrecht verplicht bewoners niet om tegels uit hun tuin te verwijderen. Wel stimuleren we dit via het programma Waterproof030. De gemeente helpt bewoners om hun buurt waterproof te maken. Dat doen we op verschillende plekken in de stad. Ook combineren we nieuw- en verbouwprojecten met het aanleggen van groen of het verwijderen van asfalt of tegels. zie ook: https://www.utrecht.nl/wonen-en-leven/duurzame-stad/wateroverlast-voorkomen/ |
| **44** | Inclusief fietsenrek<br>Meerdere malen heb ik een plan doorgegeven aan gemeente voor iets als een inclusief fietsenrek waar elke fiets een eigen plek heeft. Helaas komt daar nooit een antwoord op. Al zijn de mensen enthousiast die ik spreek. Dit zou het gebruik van de ruimte voor elke fiets verbeteren. En hoef je geen aparte zones te maken. Kleuter, bakfiets, driewieler, racefiets het kan er allemaal keurig gestald worden.<br>Waarom hoor ik nooit iets terug? | straat<br>De gemeente gaat een werkwijze ontwikkelen om samen met bewoners actief op zoek te gaan naar mogelijkheden hun eigen straat of buurt anders in te richten. Door bijvoorbeeld kansen te creëren voor meer groen, het toevoegen van fietsenstallingen, ruimte voor voetgangers, verblijven en/of spelen (zie ook het mobiliteitsplan). |
| **44** | Dieren in de stad<br>Meerder dieren hebben het zwaar in de stad. Mussen zitten graag in lage heggen. helaas zijn deze uit het stadsbeeld verdwenen terwijl een aantal vogels wel op lijst van verdwijnen staan. Nu worden er wel bomen geplaatst maar daar heb je weinig aan voor dit soort vogels. Net als haas en konijn verdwijnen op de lijst van bedreigd staan. Bij het weghalen van bomen word trouwens vaak gezegd 'we plaatsen er toch nieuw voor terug? 'Dat daarbij hele ondergrondse ecosystemen verdwijnen lijkt er niet toe te doen. | Dieren in de stad<br>We houden rekening met de bijzondere plant- en diersoorten die in Utrecht voorkomen en vragen ontwikkelaars en initiatiefnemers om te onderzoeken of er planten of dieren in het gebied zijn die zijn opgenomen in de nota Utrechtse soortenlijst. Alle ruimtelijke plannen moeten een bomenparagraaf hebben die genoeg informatie geeft zodat het bestuur een zorgvuldige afweging kan maken. Als bomen weg moeten en niet verplant kunnen worden, dan moeten er nieuwe bomen worden geplant. Om een boom te kappen is het meestal verplicht een vergunning aan te vragen. |

| | | |
|---|---|---|
| **44** | Verloedering wijken<br>Bij het bouwen van nieuwe huizen zijn deze met de nieuwe wet passend toewijzen onbereikbaar voor mensen met een laag inkomen. Waardoor je wijken creëert waar straks alleen nog een groep mensen woont, vaak laag opgeleid omdat daar nu eenmaal een laag inkomen bij hoort. Passend toewijzen zorgt voor minder schulden maar ook voor het nog dunner maken van de spoeling van huizen en het onbereikbaar maken van een nieuw huis.<br>Passend toewijzen is trap van inkomen ten aanzien van een huur 23600 > maximaal euro 633 ,- en zo verder. Zo gaan wijken verloederen en krijg je weer 'Vogelaar 'wijken | Wijken<br>In onze woonvisie hebben wij onze doelen voor 2040 benoemd. Een van deze doelen is het werken aan gemengde wijken waarbij we streven naar meer gedifferentieerde woningvoorraad. We benutten daarbij. Concreet betekent dit dat we in wijken met een laag aandeel sociale huurwoningen streven naar het vergroten van de betaalbare woningvoorraad, en in wijken met een hoog aandeel sociale huurwoningen precies andersom. In samenhang daarmee willen we dat - op niveau van de stad - 35% van alle woningen sociale huurwoningen zijn en 25% midden categorie. Daarmee beogen we ook een stad te blijven waar mensen met een kleinere portemonnee een woning kunnen vinden met wijken waar het prettig wonen is. Ook hebben we in de Woonvisie vastgelegd dat (op het niveau van de hele stad) minimaal 70% van de sociale huurwoningen van de corporaties behoort tot de kernvoorraad. |
| **45** | Zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |
| **46** | Zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |
| **48** | Een aantal jaren geleden was ik commissaris bij een groot bouwbedrijf. Eén van mijn collega’s kwam uit de politiek. We moesten een vijfjarenplan hebben. Een duur bureau werd ingeschakeld. Iedereen in het bedrijf werd bevraagd en uiteindelijk kwam het rapport tot stand. | Voor de eerste periode is er voldoende plancapaciteit in de stad zelf beschikbaar die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte. In de RSU hebben we deze als ondergrens plancapaciteit benoemd. Voor het toevoegen van plancapaciteit volgen we de verstedelijkingsstrategie |

Na een half jaar lag het rapport in een lade. Er is nooit meer over gesproken, laat staan naar verwezen. Het gaat al vele jaren fantastisch met dit bedrijf. Omzet: bijna 1 miljard.

Die herinnering kreeg ik toen ik Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 las. Een dichtgetimmerde rapportage over de toekomst in deskundigendialect geschreven en al achterhaald op het moment dat de inkt nog niet droog is.

Een prachtige visie: een gezonde stad voor iedereen. Iedereen? De wethouder hoopt dat in zijn voorwoord. Hij schrijft: [ … ]

Ik zou bijna zeggen: wat een naïviteit. De stad is allang niet meer van iedereen. Je moet een dikke portemonnee hebben om hier te kunnen wonen en het wordt alleen maar erger. Volg een paar jaar de wachtlijsten bij Woningnet en je ziet precies wat er gebeurt. De wachtlijsten groeien alleen maar. Ga naar de Belastingdienst en vraag naar de inkomensontwikkeling in de stad en je ziet dat de armen moeten vertrekken. Als Sebastiaan in 2040 nog in Utrecht woont, dan komt dat door pa Verschuure. Die moet dat dan financieren of Sebastiaan woont nog bij pa thuis. Sebastiaan heeft dan geen woningkeuze, zeker niet als je beslissingen neemt, waardoor jongeren en armen niet aan de bak komen. Kijk naar de feiten. De woningproductie in Utrecht is dramatisch en al helemaal bereikbaar voor Sebastiaan. Ik heb een eigen onderzoeksbureau en dat noem ik: “de straat”. Ik praat met mensen en hoor van alles. Meer en meer valt mij op dat bouwen tegen een betaalbare prijs voor jongeren als Sebastiaan niet plaatsvindt. Een kamer kost zo’n € 400 tot € 600. Middengroepen, zoals verplegers, politieagent, de stratenmaker of de postbezorger, u kent ze wel, komen ook niet meer aan de bak. Wil je een woning huren, dan sta je op een wachtlijst van 15 à 20 jaar.

Door omstandigheden kon ik in Utrecht een terrein aanbieden waar 2.000 á 3.000 wooneenheden gebouwd kunnen worden tegen mid huurprijzen, dat wil zeggen € 750 tot € 900 voor 50 tot 80 m2 meter. zoals deze al door de raad is vastgesteld in de uitgangspunten van de RSU.

De Utrechtse woningmarkt is momenteel niet in balans en een betaalbare woning vinden is erg lastig. Ons beleid uit de woonvisie is erop gericht om de woningmarkt - stapje voor stapje - beter in balans te brengen. Als onderdeel daarvan en hebben daarom ijkpunten geformuleerd; we willen dat in 2040 de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt sturen we in gebieds-en locatieontwikkelingen fors op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Parallel bereiden we momenteel als uitwerking van de woonvisie een actieplan Betaalbare koop voor. Het actieplan wordt rond de zomer naar buiten gebracht. We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen.

Al 10 jaar bied ik die optie aan. De burgemeester heeft zich er nog mee bemoeid. We zijn geen stap verder gekomen. Pieter Boelhouwer, ja, inderdaad de professor, legt de vinger op de zere plek. Gemeentelijke besturen en ambtenaren kunnen alleen maar in bezwaren denken, maar niet in oplossingen.
Een ander voorbeeld: Rijnenburg. 22.000 woningen. Nee, de gemeente maakt er trots een pauze landschap van want er moeten drie windmolens komen.

Geachte raad, die molens komen er niet. Het verzet, niet alleen in Nederland, maar in heel Europa is zo immens, omdat de burger al jaren klaagt over gezondheidsproblemen sinds de windmolens in hun achtertuin staan. Inmiddels blijkt uit medisch onderzoek dat ze levensgevaarlijk zijn vanwege infrasone trillingen. Ik verwijs onder andere naar de DEI-rapportage.
Verder blijkt dat Nederland in strijd handelt met Europees recht en dat de Raad van State er ook achter komt dat het Battenoord arrest al zwaar achterhaald is. Inmiddels bereidt de Raad van State zich voor om prejudiciële vragen te stellen aan het Hof van Justitie in Europa. In de Nederlandse wetgeving wordt geen bescherming geboden tegen gezondheidsschade.
Terug naar het concept rapport. Het is totaal disfunctioneel, omdat alleen maar micro gedetailleerd in geheimtaal en niet macro noodzakelijk gefilosofeerd wordt.
Iedere prognose in het rapport is achterhaald. In stedelijke gebieden kun je geen windmolens plaatsen. Let wel: op dit moment worden windmolens gebouwd van 287 m. En dat in je achtertuin!
Er moeten in 2030 1 miljoen woningen bij. Utrecht is een magneet dat een enorme bouwopdracht krijgt. Op geen enkele wijze blijkt deze

Wij houden ons aan de afspraken uit het nationale klimaatakkoord. Op dit moment ligt de verantwoordelijkheid voor voldoende productie van duurzame energie bij de RES-regio's en leveren wij daaraan een bijdrage als gemeente door ruimte te bieden voor zonnepanelen èn windmolens. Bij het plaatsen daarvan hebben wij ons te houden aan de Nederlandse en Europese wetgeving.

| | | |
|---|---|---|
| | sense of urgency. Daarnaast worden de burgers misleid door de suggestie dat de stad van iedereen is, terwijl de stad feitelijk een eiland van geprivilegieerden wordt, onbereikbaar voor het nieuwe precariaat. Samengevat: een stad die niet in staat is opties te pakken, waardoor iedereen in de stad een plek kan krijgen, verkoopt sprookjes. Naar sprookjes luister of kijk je geamuseerd, maar daar ga je niet op inspreken. Om het met Henk Vonhoff te zeggen: sprookjes zonder inzicht, is uitspraak zonder uitzicht. | |
| **49** | Zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord inspraakreactie 25 |
| **50** | Zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord inspraakreactie 25 |
| **51** | Zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord inspraakreactie 25 |
| **52** | Onze reactie betreft de te bouwen verbindingsbrug tussen de wijken Overvecht en Zuilen, ongeveer ter hoogte van Zwanenvechtlaan<br>Vanwege het feit dat voor fietsverkeer deze brug niet strikt nodig is naast de twee bestaande ruime bruggen (1) en vanwege de verkeersonveiligheid op de dijk en in de aangrenzende wijken (2) verzoek ik u vriendelijk de plannen rond deze Vechtbrug te laten vervallen. Ik zal een en ander toelichten.<br>1 Geen noodzaak | Zie antwoord inspraakreactie 25 |

Waar je ook in Overvecht bent je hebt altijd een brug naar Zuilen binnen 0.8 km. De Marnixbrug en de Muinck Keizerbrug liggen 1.7 km van elkaar. Beide bruggen hebben aan weerszijden goede ruime fietspaden in twee richtingen. Dus in totaal 4 richting Zuilen en 4 richting Overvecht. Ook zijn die fietspaden van beide bruggen niet druk, ook in de spits niet. En de wegen die erop aansluiten hebben ook aparte fietspaden. Dus er is geen noodzaak voor een vijfde fietsroute op deze 2 km.

2 De verkeersveiligheid

Als de brug aansluit op de Vechtdijk ontstaat een kruising. De Vechtdijk is een van de grote fietsroutes naar groen gebied en aangrenzende dorpen en is druk. Mijn zorg is deze: Gaan de racefietsers die hier vaak aardig doorfietsen stoppen voor een fietser van rechts. En andersom hebben mensen die van de helling van de brug af komen een vaartje waarmee ze op de vechtdijk aankomen. Veel gebruikers op een smalle dijk. Onveilige situaties!

Als de brug toch hoger wordt met fly-over aan beide zijden zal deze meer ruimte in beslag nemen door op- en afrit. Gaat ten koste van groen en loopt aan beide kanten dwars door de parken. Moeten huizen of woonboten wijken?

In de aansluitende woonbuurten gaat dit fietsverkeer verder zonder dat dit hierop berekend is. Hoe gaan die stromen en hoe veilig is dat recht door een woonbuurten heen?

Als laatste. Er zijn groepen jeugd uit Overvecht  en aantal Zuilense jongeren die met elkaar overhoop liggen. Dit kan zeker een plek worden waar deze ontmoetingen kunnen plaatsvinden.

Hopelijk neemt u deze punten in uw afwegingen mee.

**53**

Voor de derde keer moeten de bewoners van de Vechtdijk en omstreken in verweer komen tegen een nieuwe brug over de Vecht! Waar geen behoefte aan is.

- Een brug die precies tussen twee goed begaanbare bruggen komt te liggen. Op een afstand van iets meer dan 500 meter!
- Voor een fiets route die doodloopt in de woonwijk Overvecht.
- Een brug die een gevaarlijke situatie creëert op de Vechtdijk.
- Een brug die het pittoreske landschap rondom de vecht gaat vervuilen.
- Zoals het nieuw aangelegde park de Vechtzoom.
- Zoals de prachtig op nieuw aangelegde Vechtdijk met zijn historische panden.
- Bovendien valt de keuze op een bocht in de rivier tevens het breedste en mooiste stuk.
- Wat gebeurt er met de woonboten die daar liggen?
- Hoe gaat het verder met het scheepvaart verkeer op de druk bevaren vecht? Worden er plekken aangelegd om af te meren.
- Is er rekening gehouden met het risico van ongelukken op het water.
- Is er rekening gehouden met de overlast voor de woonboot bewoners.
- Waarom nutteloos veel geld uitgeven voor iets wat echt niet nodig is!

- Er ligt blijkbaar al jaren een notitie bij ambtenaren die nog nooit ter plaatse zijn geweest en in ieder geval ook geen navraag hebben gedaan.

Even iets over mijzelf, ik ben een enthousiaste fietser. Ik doe alles op de fiets zo'n 8000 km per jaar en zal waarschijnlijk nooit gebruik maken van deze brug omdat het geen logische verbinding is.

Zie antwoord op inspraakreactie 25

| | | |
|---|---|---|
| **54** | Graag maken wij gebruik van de gelegenheid om u onze opmerkingen kenbaar te maken over het concept van de Ruimtelijke strategie Utrecht 2040 (RSU):<br>Voor Huurdersnetwerk Mitros (HNM) is het van essentieel belang dat er in de komende decennia voldoende sociale huurwoningen worden gebouwd om wachtlijsten weg te werken en Utrecht bereikbaar te houden voor iedereen die hier wil blijven of komen wonen. Hiervoor zijn in de afgelopen jaren veel plannen op papier gezet, zoals de woonvisie en het stadsakkoord. Tot op heden zien wij dat de planning niet gehaald dreigt te worden omdat het aantal nieuwbouw sociale huurwoningen dat wordt opgeleverd achterblijft bij de verwachtingen. En dat terwijl het concept ruimtelijke strategie Utrecht de ambitie nog verder opschroeft door te stellen dat er nog vele duizenden woningen bij moeten komen. | De plannen die HNM benoemt zijn onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt. De RSU faciliteert de opgave door gebieden te benoemen waar woningen gebouwd kunnen worden én te benoemen welke betekenis deze keuze heeft voor andere ruimtevragers (voorzieningen, groen, bedrijven etc.).<br>De concrete maatregelen zijn vervolgens onderdeel van individuele gebiedsuitwerkingen. Pas hierin wordt daadwerkelijk inzichtelijk welke keuzen worden gemaakt en welke consequenties voor andere ruimtevragers of financiële middelen dit heeft. |
| **54** | Hoe wordt in dit concept geborgd dat die woningen ook werkelijk gerealiseerd gaan worden voor 2040? Wij missen de concrete inspanningen die de gemeente gaat leveren opdat die aantallen gebouwd gaan worden zoals in de RSU staat aangegeven. Wij krijgen uit de tekst het gevoel dat de gemeente Utrecht vooral een mooi plan presenteert maar missen commitment. Het wordt ons niet duidelijk of de gemeente zich verantwoordelijk voelt om partijen (lees vooral corporaties) die sociale huurwoningen kunnen bouwen volop de ruimte te geven om de doelstellingen uit deze RSU te gaan halen. Welke middelen gaat de gemeente inzetten om te zorgen dat bouwers van sociale huurwoningen ook daadwerkelijk kunnen gaan bouwen. Of zullen de commerciële investeerders toch weer vaker ruim baan krijgen?<br>In de RSU staat dat er van de 60.000 woningen 35% in de sociale huursector moet vallen en 25% in de middenhuur. Dat zijn dus 36.000 | Het bouwtempo waar in de reactie ook naar gevraagd wordt is geen onderdeel van de RSU zelf, maar wordt gemonitord via het Meerjaren Programma Ruimte en de gesprekken met de corporaties die wij hierover voeren. Uw huurdersorganisatie wordt hier via de Stuurgroep Huren ook over geïnformeerd en bij betrokken.<br>Wij delen overigens uw ambitie dat de bestaande plannen voor de komende jaren zo snel mogelijk gerealiseerd moeten worden. Daarom sturen wij op een duurzaam hoog bouwtempo, ook in samenwerking met de woningcorporaties. Dat doen wij op verschillende manieren, bijvoorbeeld via het productieoverleg met de woningcorporaties, de samenwerking in het Stadsakkoord wonen en vooral via de vele gebiedsontwikkelingen die lopen |

| | | |
|---|---|---|
| | van de 60.000 woningen. Hoe gaat de gemeente haar inwoners nu ervan overtuigen dat dit doel ook werkelijk gehaald gaat worden? En ten koste van wat? | |
| **54** | Goed om te lezen dat nieuw te bouwen sociale huurwoningen over de stad verdeeld worden. Maar hoe hard is dat doel. Voor ons zou het onacceptabel zijn als deze woningen uit de binnenstad verdwijnen richting de randen van de stad. Utrecht moet Utrecht blijven en diversiteit moet in de hele stad gehandhaafd blijven. | Wij vragen van onze partners om juist in wijken met een laag aandeel sociaal, zoals in het bijzonder de binnenstad, noordoost, oost en west, het relatieve aandeel sociale huurwoningen te laten toenemen. De beweegrichting hiervoor is vastgelegd in de Woonvisie. Daar maken we periodiek ook afspraken over met de woningcorporaties en huurdersorganisatie via de prestatieafspraken. Daarnaast wordt de ontwikkeling hiervan in beeld gebracht via de wijkenstrategie (die dit jaar wordt geactualiseerd).<br>Tegelijkertijd mogen wijken (mogen) verschillen. Er zijn vele factoren van invloed op de diversiteit van de verschillende wijken en buurten in de stad. Dat laat zich lastig in een cijfer uitdrukken. |
| **54** | Er is te weinig beschikbare ruimte om door te bouwen op de manier zoals het tot nu toe gaat, en inderdaad, er zal dus verdichting moeten gaan plaatsvinden. Omhoog bouwen. Dat lijkt de enige manier om de doelstellingen te halen. Tegelijk constateren wij dat een groot gebied dat geschikt is voor bebouwing nu bestemd wordt voor zonnepanelen en windmolens. Wij vinden dat onbegrijpelijk en onverantwoord. Waarom wordt vastgehouden aan dit plan? En is er ook onderzoek uitgevoerd om te bekijken of er elders in de provincie gebied beschikbaar is om deze schone energie op te wekken zodat een dergelijk energiepark niet ten koste gaat van broodnodige woningbouw? | 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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan. |

| | | |
|---|---|---|
| **54** | Al deze plannen gaan handenvol geld kosten. Leefbaarheid, duurzaamheid, infrastructuur, milieu etc. Welke middelen heeft de gemeente beschikbaar om te voorkomen dat zij via gemeenteheffingen wonen in Utrecht onbetaalbaar maakt voor inwoners met lage inkomens? In het plan worden al allerlei mogelijkheden voor tariefsverhogingen (afvalstoffen, riool, parkeergeld etc.) aangekondigd. Wij moeten voorkomen dat Utrecht een stad wordt voor de beter bedeelden en dat de huidige en potentiële sociale huurders in de verdrukking komen. | In de investeringsstrategie in hoofdstuk 8 wordt beschreven welke dekkingsbronnen denkbaar zijn om de ambities te kunnen bekostigen. Daarbij is het uitgangspunt dat de baathebber (mee)betaalt, zodat partijen die geen gebruik maken van of baat hebben bij een investering daar ook niet aan hoeven bijdragen. De haalbaarheid en effectiviteit van de diverse dekkingsmogelijkheden zal nader worden onderzocht. Daarbij zal betaalbaarheid, juist voor mensen met lage inkomens een belangrijk uitgangspunt zijn. |
| **54** | Resumerend:<br>Welke waarborgen zijn er dat er alles aan gedaan wordt om de doelstellingen uit deze RSU te halen?<br>Welke garanties biedt de gemeente dat er in 2040 daadwerkelijk ruimte is voor inwoners uit alle lagen van de bevolking?<br>Welke invloed hebben alle leefbaarheidsplannen en duurzaamheidsplannen op het betaalbaar houden van huren binnen de gemeente Utrecht?<br>Waarom wordt vastgehouden aan het inrichten van een energiegebied in Rijnenburg in plaats van hier de zo nodige extra woningen te bouwen? | Zie hierboven |
| **55** | De gemeente Utrecht heeft een Ruimtelijke Strategie 2040 opgesteld. Het plan geeft de keuzes weer die het college voorstelt voor het toekomstige gebruik van de ruimte in de stad. Voorop staat dat het gemeentebestuur de verwachte groei van het aantal inwoners van 350.000 nu naar 455.000 over 20 jaar wil faciliteren. De gemeente wil ervoor zorgen dat alle inwoners gezond en prettig kunnen wonen en leven.<br>Onze reactie | Hartelijk dank voor de uitgebreide reactie op de RSU en de suggesties in uw beantwoording. Veel van uw reacties hebben betrekking op de uitwerking van de RSU2040. Die uitwerking krijgt onder meer gestalte in het mobiliteitsplan 2040. Daarom verwijzen wij u ook graag naar dat plan. In deze beantwoording gaan wij in op de hoofdboodschappen aan het einde van uw brief. |

We waarderen het dat de gemeente ons de mogelijkheid geeft om te reflecteren op de voorgestelde keuzes. Met  genoegen gaan we daarom in op de mogelijkheid om een reactie te geven op de voorgestelde keuzes. De gemeente geeft in de RSU aan dat de fiets een belangrijke rol speelt in het bereikbaar en aantrekkelijk houden van de stad. In het navolgende werken we verschillende thema's uit, die uitmonden in een aantal boodschappen voor de gemeente. Aan het eind van deze brief vatten we de boodschappen in één paragraaf samen, voor de lezers die te weinig tijd hebben om de achterliggende argumenten te lezen.
Dit zijn samengevat onze hoofdboodschappen voor de RSU:

| | | |
|---|---|---|
| **55** | Behoud de maat van Utrecht: bouwplannen moeten gerealiseerd worden binnen de huidige 'rode' contouren en niet in nieuwe uitleggebieden. Dan blijft alles per fiets bereikbaar | Wij volgen voor de verstedelijking de volgorde die is staat in de nota van uitgangspunten die op 18 juni 2020 zijn vastgesteld. Deze luiden:<br>1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten.<br>2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is.<br>3 Buiten de stad |
| **55** | Wonen en werken moeten beter met elkaar in balans worden gebracht: we willen meer bedrijven in west en meer wonen in oost om de binnenstadsas niet nodeloos druk te maken | We zullen zowel in oost en als in west een gemend programma toevoegen. Door nabijheid te creëren voor functies zodat de druk op de binnenstadsas afneemt. |

| | | |
|---|---|---|
| **55** | Groei van het gemotoriseerde verkeer moet worden voorkómen, om de leefbaarheid, bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad te behouden en te vergroten; | Het totale mobiliteitsbeleid is erop gericht dat er géén groei van het autoverkeer in, van en naar de stad plaatsvindt binnen de Ring plaatsvindt t.o.v. 2015. In de mobiliteitstransitie ligt de nadruk op lopen, fietsen en het openbaar vervoer. |
| **55** | Verkeerslichten moeten zoveel mogelijk worden verwijderd; | Kruispunten tussen verkeersstromen worden bij voorkeur ‘zelfsturend’ geregeld, zodat verkeersdeelnemers hun weg vinden met bepaalde basisregels (voorrang, oogcontact, aangepaste snelheden). Bij drukke situaties waar de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid, een goede verkeersafwikkeling en/of de leefkwaliteit (milieu) in het gedrang komen, zijn verkeerslichten een geschikt instrument. |
| **55** | De fiets moet voor alle verplaatsingen binnen de gemeente het meest aantrekkelijke vervoermiddel zijn en blijven, zodat ook de toekomstige groei van de verplaatsingen opgevangen kan worden door de fiets; | De fiets is en blijft belangrijk voor de verplaatsingen in de stad. Om de groei op te vangen zetten we in een fijnmazig fietsnetwerk (zie ook f). Lopen en gebruik ov hebben ook een belangrijke plek in de mobiliteitstransitie. |
| **55** | Het fietsgebruik groeit, de fiets moet de ruimte krijgen om te groeien, zowel rijdend als stilstaand. Dat vraagt om voldoende breedte van fietsroutes, met name naar alle economische kerngebieden zoals het centrumwinkelgebied, al-le bedrijventerreinen, de stedelijke OV-knooppunten en de onderwijsinstellingen; | We willen zorgen voor meerdere alternatieve fietsroutes zijn, waardoor fietsstromen gespreid worden over meerdere routes. Door het fijnmazige netwerk heeft de fietser zoveel mogelijk keuzevrijheid en voorkomen we een te grote druk op fietsroutes en kruispunten in het stedelijk fietsnetwerk. |
| **55** | De toename van duurdere fietsen en e-bikes vraagt om overal voldoende veilige stallingen. Op stations en de knooppunten van het Wiel moeten er bewaakte stallingen zijn, die de 1e 24 uur gratis zijn; | Dit komt aan bod bij de verdere uitwerking van de knooppunten. Daarnaast is fietsparkeren onderdeel van de parkeervisie. De uitwerking ervan landt in de module fietsparkeren die naar verwachting de tweede helft van dit jaar beschikbaar is. |

| | | |
|---|---|---|
| **55** | We willen drie herkenbare fietsnetwerken, overal in rood asfalt, die uitnodigen tot het juiste gebruik voor ‘zware en snelle’ fietsen, doorfietsnetwerk met voldoende capaciteit en veilig 8 tot 88 netwerk; | De gemeente maakt onderscheid tussen hoofdfietsroutes en doorfietsroutes. Hoofdfietsroutes vormen het fijnmazige fietsnetwerk door de stad. Voorkeur gaat uit naar asfaltverharding en de maaswijdte van het netwerk bedraagt 400 meter, soms langs drukke straten. Zie voorbeeld Vleutenseweg. Doorfietsroutes zijn bedoeld als exclusieve, snelle verbindingen voor langere afstanden langs routes met minder autoverkeer (en om de binnenstad heen). Het gaat om extra brede paden met asfaltverharding. Zie voorbeeld Troelstralaan.<br>Het hoofdfietsnetwerk is het fijnmazige, stadsbrede fietsnetwerk: veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. Verschillende soorten fietsers vragen om een gedifferentieerd aanbod aan fietsvoorzieningen. Dit vergt een fietsnetwerk met onderscheid in fijnmazige, rustige bestemmingsroutes en snelle fietsroutes. Een deel van de hoofdfietsroutes is geschikt voor dikke stromen vanuit de regio en tussen de wijken en knooppunten, met minimale stops (verkeerslichten) en korte wachttijden bij verkeerslichten. Het verbindt de regio met de economische kerngebieden in de stad, maar het biedt ook lange afstandsrelaties binnen de stad. Ook vrachtvervoer per fiets maakt voornamelijk gebruik van deze voor grote stromen fietsers geschikte routes. Een ander deel van de hoofdfietsroutes is rustiger en niet primair gericht op een vlotte doorstroming en bestemmingen in de wijken. Deze routes faciliteren vaker lokaal fietsverkeer en zijn aantrekkelijk voor langzamere fietsers (‘8-80 jaar’). |
| **55** | Binnen de bebouwde kom overal maximaal 30 km/u, ondersteund door Intelligente Snelheids Adaptatie (ISA). Als er geen vrijliggende fietspaden zijn geldt dit ook voor bus- en hulpdienstroutes | Wij hebben de ambitie om in de stad 30 km inrichting door te voeren met uitzondering van de verbindingswegen die als stadsboulevard ingericht worden. |

| | | |
|---|---|---|
| **55** | Spoorlijnen, snelwegen en kanalen doorkruisen de gemeente en vormen barrières voor het fietsverkeer; bruggen en tunnels vormen al snel bottlenecks in het fietsnetwerk. We willen een voldoende kleine maaswijdte, zodat omrij-afstanden beperkt blijven | Om de barrierewerking voor het fietsverkeer te verminderen hebben we een bruggen en tunnelstudie gedaan waarin 9 bruggen/tunnels zijn geprioriteerd. Op de kaart staan de tunnels en bruggen uit deze studie aangegeven plus bruggen en tunnels die wenselijk zijn voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling van afzonderlijke gebieden. |
| **55** | Fietsen is aantrekkelijker in een schone, groene omgeving, voeg groene gebieden toe in de stad en maak er fijne fietsroutes langs of doorheen. | In de RSU 2040 betreft een van de uitgangspunten Groen. Groene fiets- en wandelverbindingen naar groene recreatiegebieden maken deel uit van dit uitgangspunt. Zie hoofdstuk 2. |
| **55** | Verbind alle wijken met alle buitengebieden met veilige fietsroutes met een recreatief karakter. Van Zuilen naar het rivierengebied, van de Limes naar Lunetten etc. | Het ontsluiten van de buitengebieden door veilige fietsroutes die verbonden zijn met de stad wordt door de gemeente onderschreven. |
| **55** | De fiets is het goedkoopste vervoermiddel voor zowel de overheid als de gebruikers. De fiets vangt tot nu toe het leeuwendeel van de mobiliteitsgroei op en heeft de potentie om dat ook te doen tot 2040. Daarom moet er voldoende geld worden uitgetrokken om alle fietsambities te realiseren. | De schaalsprong fiets maakt deel uit van de Investeringsstrategie. |
| **55** | Fietsstimulering vormt het sluitstuk van een optimaal ruimtegebruik in de stad | In Goedopweg verband wordt fietsgebruik gestimuleerd. Als gemeente richten wij ons op kinderen en nieuwkomers. Qua belonen van fietsers ondersteunen wij de Ik-fiets-app van de provincie Utrecht. Hiermee spaar je punten per fietskilometer die je kunt inleveren voor leuke beloningen. |

| | | |
|---|---|---|
| **56** | Mijn naam is [ … ] en ik  werk bij een bedrijf op Lage Weide. Dat bedrijf is Van den Heerik 's Int. Transportbedrijf B.V. aan de Sophialaan 5H. Wij zijn gespecialiseerd de logistiek van deuren, kozijnen, maar ook keuken en badkamers.<br>Ik heb kennisgenomen van de concept-RSU en wil gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.<br>Ik maak mij namelijk zorgen over de gevolgen voor mijn bedrijf. De RSU kent veel verschillende ambities: meer woningen, meer werkgelegenheid, meer opwekking van duurzame energie en de aanleg van een nieuw centrum op Lage Weide. Ik maak mij zorgen dat er teveel prioriteit bij woningbouw wordt gelegd en het bedrijfsleven en de bereikbaarheid in de knel komen.<br>Graag zie ik voor de toekomst van mijn bedrijf dat de concept RSU rekening houdt met de reeds gevestigde bedrijven op Lage Weide en de beheersbaarheid van verkeersstromen en natuurlijk de verkeersveiligheid van alle weggebruikers.<br><br>Kunt u het concept herzien op deze punten?<br>Bij voorbaat dank! | In de RSU ligt voor Lage Weide de focus op behoud van de bedrijvenfunctie en expliciet ook het behouden van ruimte voor bedrijven in de zwaardere milieucategorie. Met de vestiging van 800 bedrijven en ruim 16.000 arbeidsplaatsen heeft dit terrein een belangrijke functie voor de stad . In het belang van de gevestigde bedrijven, en specifiek ook voor de bedrijven in de zwaardere  milieucategorieën, is woningbouw op LW uitgesloten.<br>Om de groei van de beroepsbevolking gelijk op te laten gaan met de groei van de werkgelegenheid hebben we als stad een grote werkgelegenheidsopgave. Deze opgave, in combinatie met de schaarste aan ruimte, maakt dat we op de bestaande werklocaties, daar waar mogelijk, sturen op intensivering van de ruimte voor werkgelegenheid.  We zien op Lage Weide kansen voor intensivering van de werkgelegenheid in het 4e kwadrant Leidsche Rijn /lage Weide nabij Station Leidsche Rijn.<br>Belangrijke voorwaarde voor deze intensivering is dat dit gepaard moet gaan met slimme mobiliteitsoplossingen. Niet alleen voor het 4e kwadrant maar ook voor de rest van Lage Weide is het belangrijk dat ov en fietsbereikbaarheid wordt verbeterd. |
| **57** | Zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord bij inspraakreactie 25 |
| **58** | Het is een goede zaak dat de contouren van de toekomst van Utrecht zijn geschetst in de ruimtelijke strategie Utrecht. Namens de roeiverenigingen Viking, Triton en Orca spreken wij de hoop uit dat de door u aangehaalde Sebastiaan in 2030 - als hij 12 jaar jong is - kan gaan roeien in Utrecht. En dat hij dat ook na 2040 kan blijven doen. | Wij zien het grote belang van roeiwater voor de roeisport in Utrecht. Het roeiwater van het Merwedekanaal in Utrecht is op dit moment het enig beschikbare trainingsroeiwater.<br>Er zijn veel ontwikkelingen die het roeien op het Merwedekanaal onder druk zetten. Toevoeging van veel nieuwe woningen, recreatieve |

De realiteit is echter dat de roeisport in Utrecht onder grote druk staat en vermorzeld dreigt te worden door de groei van de stad. Het neveneffect van de inbreiding van de stad is dat het toch al krappe Merwedekanaal in hoog tempo wordt voorzien van allerlei bruggen die werken als een infarct: de doorstroming van het roeiverkeer wordt er ernstig door belemmerd.

De 2800 Utrechtse roeiers van nu, waaronder kinderen van 12 jaar, hebben niet de ruimte om te roeien. Hun veiligheid is in het geding, en dat geldt met name voor de roeiers en roeisters die trainen om succesvol deel te kunnen nemen aan (internationale) wedstrijden. Roeien is de meest succesvolle olympische sport van Utrecht; zonder twijfel kan worden gesteld dat de roeisport heeft bijgedragen aan de aantrekkingskracht van de stad en bovenal aan de gezondheid van de circa 100.000 Utrechtse roeiers die de stad sinds 1880 kent. Het belang van de roeisport en de problematiek met betrekking tot het roeiwater wordt door B&W onderkend, zie de brief met het kenmerk 4808422 van 3 oktober 2017.

Positief
Wij zijn dan ook blij dat het lijkt alsof er roeiwater is opgenomen in de plannen voor Rijnenburg (pagina 153). Wij wijzen er nogmaals graag op dat een dergelijk watercomplex met tal van andere functies kan worden gecombineerd. Sterker nog: het roeiwater in Rijnenburg kan de levensader worden van het nieuw aan te leggen Utrechtse Bos, dat het Amsterdamse Bos – bekend van de Bosbaan – zal overtreffen. Daarmee kan de Utrechtse barcode als beleidsformule om de hele stad leefbaar te houden, ook echt betekenis krijgen.

Verbaasd
druk, en toevoeging van bruggen die noodzakelijk zijn voor de mobiliteit. Het Merwedekanaal kan echter niet exclusief voor het roeien bestemd worden. Wij zullen zoveel mogelijk rekening houden met de roeibelangen bij deze ontwikkelingen. Een concreet voorbeeld hiervan is de uitvoering van de bruggen zonder pijlers. Ook zal er intensief afstemming met de roeiverenigingen plaatsvinden in de realisatiefase.
Verder blijven we zoeken naar mogelijkheden voor nieuw trainingswater. In de planvorming voor het Energielandschap Rijnenburg wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van roeiwater. Er is nog geen locatie of ontwerp, de impressies in de RSU zijn indicatief. Ook ondersteunen wij het initiatief roeien in Vianen. In de op te stellen watervisie voor de stad Utrecht zal het roeibelang ook een plek krijgen.
We blijven graag we met u in gesprek om de roeisport een zo goed mogelijke plek te geven in Utrecht.

Ronduit verbazend is echter de opmerking (op pagina 106) als het gaat over sport:
“Bij verdere groei van de stad onderzoekt de gemeente of op termijn uitbreiding nodig is van overdekt zwemwater en een roeibaan in Rijnenburg.”

Al 25 jaar geleden hebben de Utrechtse roeiverenigingen Viking, Orca en Triton de Stichting Watersportbaan Midden Nederland opgericht om naar extra roeiwater te streven. In die tijd (1996) telde Utrecht 234.254 inwoners, inmiddels zijn we de 350.000 inwoners gepasseerd en zijn er gemeentelijke plannen om het water naast de Kanaalweg zowat geheel te overkappen met alle gevolgen van dien. In de tussentijd heeft de gemeente meerdere onderzoeken laten doen naar nut, noodzaak en haalbaarheid van een roeibaan. Als roeiers hebben we daaraan meermaals onze bijdrage geleverd. Tevens hebben we daarbij herhaaldelijk geconstateerd dat dit een nogal tijdrovende wijze van benadering is. Immers, het staat reeds als een paal boven water dat:
a) de Utrechtse bevolking zal groeien naar 450.000 inwoners;
b) extra roeiwater al ruim 30 jaar nodig is;
c) aanvullend roeiwater enkel en alleen in Rijnenburg kan worden gerealiseerd;
d) dergelijk water vrijwel kostenneutraal kan worden aangelegd indien er in Rijnenburg ook woningbouw wordt gepleegd; dit omdat 15 procent van de te bebouwen oppervlakte gecompenseerd moet worden met nieuw oppervlaktewater.

Wij vinden dat de volgende formulering meer recht doet aan de realiteit en gewekte verwachting. De gemeente Utrecht zal extra roeiwater in Rijnenburg gaan aanleggen en zoveel als mogelijk rekening houden

met de roeisport op en rond het Merwedekanaal zodat de Utrechtse roeisport niet volledig wordt verbannen uit het stadscentrum.

Schrik
Wij zijn geschrokken van de tekening op pagina 154 (paragraaf 6.6). Wij zien daar de mogelijke contouren van een wel heel kleine “roeivijver”, gesegmenteerd door 4 dammen of bruggen met bijbehorende pijlers. In een bijschrift staat ook nog eens “Nieuwe roeibaan met zwemwater”. Dat is geen goede combinatie. Het is zelfs levensbedreigend voor de zwemmers. Met een dergelijke “vijver” is niemand geholpen.
Bovendien is de gekozen positie opmerkelijk: ongeveer in het midden van de polder, terwijl het waterschap en ingenieursbureau Sweco dringend hebben geadviseerd in het noorden van de polder een waterberging aan te leggen. Daar is namelijk het laagste punt van de polder te vinden.

Hoop
Gelet op de alsmaar toenemende druk op het Merwedekanaal is een aanvullende accommodatie wenselijk, waar de roeiers minimaal 4,5 kilometer (de lengte van het huidige stadsdeel van het Merwedekanaal) ongestoord kunnen roeien. In die 4,5 kilometer kan een deel – circa 2,2 kilometer - worden verbreed, zodat er ook (internationale) wedstrijden kunnen worden gehouden. We zien in de schets van Rijnenburg in de ruimtelijke strategie in het noordelijke van de polder een zogeheten groenblauwe-structuur getekend die uitstekend als uitgangspunt voor roeiwater kan dienen, zoals eerder ook is aangegeven in het Sweco-onderzoek, in 2019 uitgevoerd in opdracht van de gemeente Utrecht. Ook in het uitnodigingskader van het beoogde Energielandschap is deze positie door het stadsbestuur als wenselijk neergezet.

Kans
Er zal een overweging zijn om niet eerder dan 2040 te beginnen met woningbouw in Rijnenburg. Het lijkt echter verstandig om zo snel als mogelijk te beginnen met de aanleg van een park in het noorden van de polder. Energiewinning, bos, sport, recreatie, kunst, cultuur, geluidswallen en zeker ook een waterberging kunnen daar alvast een plaats krijgen zodat de klimaatbestendigheid van de nieuwe wijk en de stad is geborgd en alle inwoners van de stad alvast meerwaarde hebben aan de polder Rijnenburg.
Utrecht gaat een mooie stad voor meer dan 450.000 mensen worden. Hopelijk gaat de gemeente de historische kans niet missen om roeiwater annex een multifunctioneel sport- en recreatiegebied te realiseren . Dan hebben Sebastiaan en zijn generatiegenoten er zeker wat aan, of ze nou wel of niet gaan roeien.

---

**59**

Zie inspraakreactie 59 in de bijlage met een uitwerking van het profiel van de “Vertraagde stad”
Met grote belangstelling hebben wij het concept ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’
gelezen. We waarderen uw uitnodiging om te reageren op de RSU en de intentie uw plannen samen met inwoners nog beter te maken.
Onze initiatiefgroep bestaat uit ondernemende inwoners van de stad, de samenstelling is divers. We delen de ambitie van de gemeente om een gezonde stad te zijn en groei te benutten om waarden te versterken die aan gezondheid ten grondslag liggen. We zien juist als het gaat om gezondheid en inclusiviteit dat enkele cruciale basiselementen ontbreken. Het beeld dat de RSU oproept is een stad die bruist, dynamisch, snel, compact en efficiënt is.

Dank voor het aandragen van dit extra stadprofiel. We onderschrijven veel van de door u genoemde aspecten. Het stadprofiel dat u aandraagt hebben wij bewerkt en samengevat zodat het past bij de overige stadprofielen. Hieruit is de volgende tekst naar voren gekomen. Het profiel is toegevoegd aan de RSU 2040

De vertraagde stad
Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen. De gemeente wil dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook voldoende plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van

| | | |
|---|---|---|
| | Graag introduceren we als aanvulling op de ruimtelijke strategie een zesde stadsprofiel met de titel “DE VERTRAAGDE STAD”. Een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad van mensen. Dit stadsprofiel geeft begrippen als ‘inclusief’, ‘menselijke maat’, ‘ontmoeting’, ‘gezondheid’ en ‘samen maken we de stad’ nog meer handen en voeten. We hebben dit zesde stadprofiel globaal uitgewerkt in zeven ontwerpprincipes. Deze treft u aan in bijlage 1 en 2 van deze brief. We hopen dat deze invalshoek de RSU verrijkt en denken uiteraard graag met u mee over een verdere invulling ervan. | (woon-werk)verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen.<br>Een vertraagde stad betekent ook dat er ruimte is om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers. De bestaande stad is nooit af en maken we samen zodat deze als organisch geheel verder ontwikkelt. Onaffe plekken dagen mensen meer uit dan een gepolijste plek. Utrecht houdt daarom ook ruimte voor avontuurlijke plekken waar ruimte is voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft. |
| **60** | Zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord bij inspraakreactie 25 |
| **61** | Ik denk dat je moet beginnen met de vraag waarom mensen graag naar Utrecht komen. In vergelijk met andere grote steden. Om te wonen, als toerist of student, waarom Utrecht.<br>Naast de centrale ligging in het land, denk ik dat er 1 punt uitspringt. De grachten met de werven, die echt de sfeer van de stad bepalen. Maar dat trekt dus zoveel mensen van buitenaf dat de inwoners, in de zomer, de grachten mijden. Dus waarom worden er geen buitenwijken gecreëerd die precies die sfeer weergeven. Moderne huizen, allemaal met eigen karakter en die de sfeer van een grachtenpand uitstralen. Veel baksteen en trapgevels. Met als basis een slingerende gracht met de typisch Utrechtse werven met trappetjes en de grote bomen. Vol kleine bedrijfjes, een bootverhuur, muziek, ateliers, markt en horeca. Zo aantrekkelijk dat bewoners niet het gevoel hebben iets | Bij de uitwerking van de gebieden is er de mogelijkheid om mee te denken over de invulling daarvan.<br><br>Mbt de spanning op de woningmarkt delen wij u waarneming: er is sprake van grote druk en prijsstijgingen Tegelijkertijd moeten we vaststellen dat - behoudens het gereguleerde deel van de woningvoorraad - het voor een aanzienlijk deel aan de markt is om een 'prijs' te bepalen. De gemeente Utrecht probeert tegelijkertijd ook hier te sturen op betaalbaarheid. Zo doen we dat via het Actieplan Middenhuur (dat in 2017 door de raad is vastgesteld) en is een Actieplan Betaalbare koop in voorbereiding. |

te missen en elk weekend het centrum in willen. Gewoon omdat het in hun eigen wijk allemaal te vinden is.
Je ziet die behoefte eigenlijk al, een paar jaar, ingevuld worden in sommige wijken rond de binnenstad. Bewoners die er zelf wat van maken. Die nikszeggende straten omtoveren tot knusse wijkjes. Voorgevels met kleur, veel groen en bankjes en bloembakken op de stoepen.  De ondernemers die zich inzetten. Leuke hippe eettentjes, de bloemenwinkels met uitstallingen, de terrasjes. Zo bepalend voor het gevoel van een fijne stad. Die sfeer moet je zien te pakken. Geen moderne hoge gebouwen met schandalige prijzen voor veel te kleine woonruimte met alleen een raam dat open kan. Ik heb zelf 9 maanden naar een koophuis gezocht. 9 maanden, alle wijken gezien, door vele straten gefietst, veel bezichtigingen, biedingen en vooral....afwijzingen. Vol medelijden met de jongere stellen die elke keer teleurstelling te verwerken krijgen of ten einde raad met hulp van familie, geld bij elkaar scharrelen om een bezopen bedrag voor een paar vierkante meter neer te kunnen leggen. En waarvan je weet dat, zodra hun eerste kindje geboren wordt, ze het zo zwaar krijgen om die hoge schuld te kunnen aflossen. En waarvan ook nog statistisch 50% blijkt te scheiden en dan weer helemaal opnieuw kunnen beginnen en zeker niet in de stad kunnen blijven. Er wordt in de uitzending van de informatiebijeenkomst gezegd dat daar verandering in moet komen maar de gemeente doet er niets aan. Geeft toestemming voor nieuwbouw, appartementjes met te klein oppervlak, zonder balkon, voor veel te hoge prijzen. Ziet toe hoe woningbouwverenigingen te hoge vraagprijzen neerleggen bij huurders. Die huurders hebben geen kans, dus worden eigenlijk gewoon uit hun huizen gezet, waar ze al hun hele leven wonen. De zelfbewoningsplicht is volgens makelaars ook vrij makkelijk onderuit te komen. En als een koophuis verkocht wordt 20 tot 60.000,- boven de al extreem hoge vraagprijs, gaat het volgende huis in diezelfde straat ook voor zo'n bedrag weg.

Wij zijn als gemeente overigens gehouden aan de wettelijke ruimte die ons geboden wordt. Dat geldt zeker voor de WOZ-waarde. Deze volgt vervolgens uit de transactiewaarde (de wet Waardering Onroerende Zaak belasting laat ons geen ruimte om woningen lager te taxeren).

Ik heb bewoners gesproken die vertelden dat de gemeente vervolgens die hele straat een hoger WOZ-waarde toekende. Dus waarom zou de gemeente daar iets aan willen veranderen. Het wordt wel geopperd maar ze doen daar daadwerkelijk niets mee.
De prijzen blijven stijgen.
Pas als de overheid ingrijpt en eens een goede module neerlegt, dan kan er misschien wat veranderen.
Verder wel al zoveel positieve verandering merkbaar. De Singel, de Voorstraat, de stijlvolle afwerking van de walmuren en werven. En wat betreft het 'wiel', als dat echt gerealiseerd kan worden. Een hele goede vooruitgang.
Maar als de nieuwe buitenwijken aantrekkelijker worden en groeien dan hoop ik dat, zonder overstap op Centraal, reizen vanuit of naar bijv. Arnhem, Leiden of Amsterdam ook mogelijk is vanaf de knooppunten. Met de RSU al vele positieve ideeën neergezet.
Het zou heel mooi zijn als die allemaal werkelijkheid worden!

---

**62**

Scouting Utrecht en Scouting Salwega op de kaart
In onderstaande tekst onze reactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij hebben geconstateerd dat scouting (nog) niet specifiek vermeld staat in deze inspraakversie van de RSU2040, Wij vinden dat jammer, omdat scouting ons inziens wel degelijk een eigen plek verdient.
Op pagina 74 van de RSU2040 worden ‘scoutinglocaties’ wel opgenomen in de stedelijke barcode, echter zien we ze in de verdere uitwerking (op wijkniveau) nergens terugkomen. Uit de beantwoording van de vragen naar aanleiding van het webinar op 16 februari jl. blijkt zelfs dat het opnemen van de scoutinglocaties in RSU 2040 op een fout berust terwijl naar verwachting ongeveer 10 Utrechtse scouting-

Hartelijk dank uw uitgebreide inspraakreactie. We erkennen het belang van scouting voor de gezondheid en brede ontwikkeling van kinderen en jongvolwassenen, het bevorderen van de sociale cohesie en de ruimte die haar locaties bieden aan culturele en maatschappelijke initiatieven. Scouting heeft wat ons betreft een stedelijke functie die nodig is in de stad Utrecht en ook aanwezig moet blijven.
Daarom staat de functie ‘Scouting’ opgenomen in de afbeelding op pagina 74 (en zal daar ook onderdeel van blijven) en zullen we scouting opnemen op pagina 107 onder het kopje ‘overig’.
Daarmee geven we aan dat we verwachten dat met de groei van de stad ook groei nodig is op scouting. We gaan graag met u in gesprek over de manier waarop, waar en wanneer.

groepen direct of indirect te maken krijgen met veranderingen als gevolg van de geplande ontwikkelingen. Wij zien graag de diverse scoutinglocaties opgenomen in de wijken. In ons geval (Scouting Salwega) betekent dit een vermelding in het hoofdstuk 6.4 Oost en de bijbehorende kaart op pagina 148.

Huidige waarde van Scouting Salwega
In aansluiting op de RSU2040 geven wij graag met een aantal redenen op waarom Scouting Salwega meegenomen wil worden in de plannen:

- Met onze locatie in het Beatrixpark (en op Fort Lunet III) zijn wij uitstekend bereikbaar voor de aangrenzende wijken Lunetten en Hoograven. Wandelend of per fiets binnen 10 minuten. Een goed voorbeeld van Gezond stedelijk leven.
- Als sinds 2010 maken wij gezamenlijk gebruik van deze locaties. Doordeweeks overdag samen met de BSO van Ludens en op de avonden via verhuur beschikbaar voor diverse maatschappelijke en culturele organisaties. In het weekend en de vakanties veel scouting!
- Scouting is toegankelijk voor iedereen. Alle lagen van de samenleving zijn binnen Scouting Salwega vertegenwoordigd. Door te werken met uitsluitend vrijwilligers en met gebruikmaking van duurzame materialen staat de menselijke maat bij ons voorop.
- Iedereen is welkom en de lage contributie vormt geen barrière.
- Scouting Salwega is sinds 1950, dus ruim voor het ontstaan van het Beatrixpark, al in dit gebied gevestigd en ook zeer begaan met dit mooie stukje Utrecht. Wij zijn voorstander van de voorgestelde Groene Verbindingen tussen de diverse Utrechtse parken. In 2017 hebben wij als initiatiefnemer, samen met ZOMO (Fort Lunet IV), Kerngroep Buurtbudgetten Lunetten en Ludens Kinderopvang, het stuk ‘Placemaking Beatrixpark’ op laten stellen. Een

Over de specifieke locaties die u noemt zijn wij al met elkaar in gesprek. Het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd heeft uitgangpunten benoemd voor de inrichting en gebruik van Vier Lunetten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en hun omgeving. Deze uitgangspunten worden verder uitgewerkt in de plannen voor het nieuwe Lunettenpark. Wij vervolgen graag met u de gesprekken over het toekomstig gebruik van de forten waaronder Lunet III en de locatie in het Beatrixpark.

studie naar herinrichtingsmogelijkheden van het Beatrixpark. Inmiddels zijn wij nauw betrokken bij de initiatieven rondom het Groen OntwikkelPlan Lunetten en hebben wij onze bijdrage en zienswijze meegegeven bij de Omgevingsvisie Lunetten.

- Scouting staat als geen andere organisatie bekend om de brede ontwikkeling die wij de jeugd meegeven. Onze jongste leden zijn 5 jaar oud en binnen Scouting staat de ontwikkeling van ieder individu centraal. Wij leren om te gaan met een toenemende verantwoordelijkheid, voor jezelf en voor de mensen en de omgeving om je heen. Sport, spel en beweging nemen hier een belangrijke plaats in.
- Ook wij zien als geen ander dat het goed is om het Lunettenpark meer toegankelijk te maken (onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie). Echter zien wij ook de bedreiging van de culturele én ecologische waarde van dit gebied wanneer we de
- poorten ‘gewoon’ open zouden zetten. Daarom denken wij graag mee over vernieuwende vormen van een meer optimaal gebruik van deze forten en in het bijzonder Fort Lunet III. Hieronder een korte toelichting hierop.

Fort Lunet III: het kind centraal in natuur en cultuur
De forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie herbergen een enorme ecologische waarde. Door de tot dusver rustige en afgesloten ligging komt er een enorme diversiteit van flora en fauna voor. Wij willen dat graag beschermen en tegelijkertijd ook zichtbaar maken. Daarnaast herbergt deze plek ook een waardevolle geschiedenis. Het verleden laat zich hier gemakkelijk vertellen.
Wij zouden graag het Fort Lunet III specifiek willen inrichten voor gebruik door kinderen en jong-volwassenen. Wij brengen hen in contact met ecologische en culturele waarde van deze locatie. Wij denken dat

dit mogelijk gemaakt kan worden door samenwerkingen aan te gaan met diverse andere partijen, zoals:

- organisatie die natuurexcursiemogelijkheden op het fort aanbiedt voor scholen
- organisatie die de culturele waarde op kind-niveau laat zien
- Ludens die ruimte biedt voor de buitenschoolse opvang op deze avontuurlijke locatie
- Scouting Salwega als gebruiker in het weekend
- creëren van bv. een blote-voetenpad, vlindertuin, geocaches, trekpont, etc.)
- organisatie die op kleinschalig niveau outdooractiviteiten aanbiedt voor jongeren

De kazemat aan de noordzijde van Fort Lunet III wordt de komende jaren opgeknapt en klaargemaakt voor gebruik. Wij willen graag met de gemeente Utrecht bespreken hoe we hier een nadere invulling aan kunnen geven. Te denken valt aan partijen zoals boven genoemd. Of wellicht een herindeling van het huidige gebruik.

Groei Scouting Salwega

We zien een continue stijgende lijn in de ledenaantallen van Scouting Salwega in de afgelopen 10 jaar. Zo werken we inmiddels met een centraal georganiseerd wachtlijstsysteem waar gemiddeld 80 potentiele nieuwe leden op staan. Er is de afgelopen jaren hard gewerkt binnen onze organisatie om meer kinderen de mogelijkheid te bieden om lid te worden van onze vereniging. En met succes: door de oprichting van diverse nieuwe onderdelen ligt ons ledenaantal inmiddels rond de 250
jeugdleden (tot 2013 lag het ledenaantal stabiel rond de 160 jeugdleden). We verwachten dat we nog verder kunnen groeien (qua vrijwilligers en organisatie geen probleem), maar dan wordt onze locatie krap. Graag gaan we in gesprek over de groeimogelijkheden op onze

locatie in het Beatrixpark, zodat we op een verantwoorde wijze het scouting-spel kunnen blijven aanbieden. We lichten onze visie en standpunten graag ook persoonlijk toe, indien u ons daartoe de mogelijkheid en gelegenheid biedt.

---

**63**

Gaarne willen wij hierbij een reactie geven op het concept ruimtelijke strategie Utrecht 2040. Hierin wordt gesproken over een invulling betreffende het stuk ten noorden van de Ockhuizerweg te Haarzuilens. Het is nog enigszins vaag wat de specifieke invulling hiervan zal zijn, maar naar wij begrijpen gaat het hierbij mogelijk om de plaatsing van zonnepanelen en/of mogelijk het planten van bomen.
Haarzuilens is gelegen in een zeer landelijk gebieden en is een dorp met een relatief klein aantal inwoners. De Ockhuizerweg, met name het gedeelte wat nabij de thematerkade ligt is een oudste wegen in de provincie Utrecht en is gelegen in een zeer pittoreske omgeving. Niet voor niets is er rondom Haarzuilens sprake van een beschermd dorpsgezicht. Direct ten westen van het beoogde zoekgebied ligt een natuur/recreatiegebied.
Wij willen hierbij een aantal bezwaren bij u voor het voetlicht brengen.
Ten eerste vallen de percelen onder een van rijkswege beschermd dorpsgezicht. Dit geeft al aan dat er sprake is van een gebied met een bijzonder cultuurhistorisch karakter. Niet alleen de gebouwen zijn van belang, doch ook de directe omgeving waarin deze gesitueerd zijn dient beschermd te worden voor de volgende generaties. Ons inziens is er binnen een dergelijk cultureel belangrijk gebied geen plaats voor zonneweides.Hieronder ziet u een afbeelding van het gebied met de vastgestelde grenzen en globaal het zoekgebied in het groen. U ziet duidelijk dat deze zich binnen de grenzen van het beschermd dorpsgezicht bevindt.

De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Inderdaad is ligt er bij Ockuizen een zoekgebied voor zonnevelden en boscompensatie. Bij de invulling hiervan zal ook de omgeving betrokken worden dus wij nodigen u van harte uit om initiateven en gedachten hierbij in te dienen.

Ten tweede gaat het hierbij om een prachtig stuk landelijk gebied, wat naast gebruik voor landbouw en leefgebied voor hazen, konijnen en reeën  ook een toevluchtsoord is voor een scala aan weidevogels. Door recente bouw van huizen in de nabije omgeving, het realiseren van watergebieden ontstaan na zandwinning ten behoeve van de nieuwbouw, zijn er reeds in de zeer nabije omgeving van dit zoekgebied een aanzienlijk aantal hectare weidegebied opgeofferd gedurende de laatste 10-15 jaar (locatie Haarrijnse plas, bedrijventerrein de Wetering, bouw rondom Thematerweg(Haarzicht), Leidsche rijn enz. enz)  Weidevogels  hebben het toch al bijzonder zwaar in Nederland, het effect van het plaatsen van panelen op deze groep vogels is nog onvoldoende onderzocht. Er zijn onderzoeken bekend die een negatief effect op de weidevogels signaleren. Zonder evident onderzoek lijkt ons een nieuwe aanslag op deze habitat onwenselijk.

Naast bovenstaande kan het plaatsen van panelen een nadelig effect hebben op het grondwatersysteem. Door plaatsen van de zonnevelden wordt er verwacht dat het een negatief effect heeft op bodem gerelateerde ecosystemen ( zonneparken en bodemafdekking van L.Kok, N van Eekeren, W van der Putten et al). Ook hierbij is er onvoldoende bekend wat de effecten op langere termijn zijn.
Het RVO geeft daarom in een “cascade ladder” aan dat landbouwgronden zo veel mogelijk dienen te worden vermeden. Ook de LTO zelf voelt weinig voor gebruik van landbouwgronden voor dit specifieke doel. Provincie Noord-Holland heeft in zijn wijsheid een ontwerpkader opgesteld, waarbij de aanleg van zonneparken in het open landschap zo veel mogelijk dient te worden vermeden.
Zijn er dan geen andere opties om toch groene stroom in de regio te realiseren? Natuurlijk zijn deze er!  Er zijn in Utrecht nog vele opties

om zonnepanelen te plaatsen zonder het toch al schaarse groen hiervoor op te hoeven offeren. Op internet zijn er berekeningen te vinden, dat 58% van het dakoppervlak in Utrecht voor stroomproductie te benutten is, het gaat hierbij nota bene om 4.651.048 m² aan zonnepanelen (Rooftoprevolution.nl). Daarbij zijn er ook vele industrieterreinen waarbij het dakoppervlak bijna geheel onbenut blijft, hier is bijvoorbeeld te denken aan de Industrieterrein de Wetering, industrieterrein Ouderijn, bedrijventerrein Lage weide en bijvoorbeeld Papendorp. De afwezigheid van zonnepanelen aldaar is duidelijk te zien op luchtfoto's, landelijk gezien is 90% van alle bedrijfsdaken ongebruikt. Als wij verder in beschouwing nemen dat per 2022 het plaatsen van zonnepanelen op het dakoppervlakte van bedrijfspanden door gemeentes verplicht kan worden gesteld, lijkt dat een reëlere en natuurvriendelijkere oplossing dan het gebruik maken een stuk natuur, waarbij de negatieve effecten op langere termijn nog onduidelijk zijn ( https://groenleven.nl/nieuws/vanaf-2022-gemeenten-mogen-zonnepanelen-op-industriele-daken-verplichten).

Mocht de gemeente uiteindelijk besluiten om toch in dit gebied zonnepanelen te plaatsen, dan zullen wij dit proces nauwlettend volgen en indien er enige vorm van overlast ontstaat, zullen wij niet zullen schromen om een procedure ten behoeve van de aansprakelijkheid hiervan op te starten.

---

**64**

Uit een schets in paragraaf 6 blijk dat er rekening wordt gehouden met een brug over de Vecht, ter hoogte van de zwanenvechtlaan.
Ik verzoek u dit plan uit RSU2040 te verwijderen, om onder meer de volgende redenen.

- Er zijn al 2 bruggen die de wijken Overvecht en Zuilen verbinden.

Zie antwoord inspraakreactie 25

- De vechtdijk is  een heel drukbezochte route. Er kunnen door de vorming van een  kruising gevaarlijke situaties ontstaan.
- Beide wijken hebben overlast van criminaliteit.
- De brug zal gebruikt worden als vluchtroute. De politie kan per auto niet volgen.
- In het verleden is er ook onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor een 3e brug, maar dat is afgewezen. Misschien een idee om de rapporten hierover te raadplegen.
-

---

**66**

Op 29 januari jl. ontvingen AWN samen natuurlijk tuinieren (hierna AWN) en het Overleg Volkstuinen Utrecht (hierna: OVU) via de heer M. Schulz, beleidsadviseur en projectleider Maatschappelijke ontwikkeling van de gemeente, de uitnodiging om een reactie te geven op de conceptnota Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Op die uitnodiging gaan het OVU en AWN graag in. Wij brengen hierbij de mogelijkheden die de volkstuinen nu al bieden en de bijdrage die zij verder kunnen leveren aan uw doelstellingen, graag onder uw aandacht.

Onze zienswijze
In de conceptnota RSU 2040 staat dat de gemeente -naast meer woningen - ook meer groen wil realiseren binnen de stadsgrenzen en dat er meer ingezet gaat worden op biodiversiteit, klimaatbestendigheid en ecologisch beheer. Volkstuinparken bieden daarvoor een uitgelezen mogelijkheid. Het is evident dat de huidige volkstuinen nu reeds bijdragen aan de uitgangspunten voor een gezonde en klimaatbestendige stad en leefomgeving. En hierin is nog een grote winst te maken. Wij pleiten er daarom voor om het bestaande groen te versterken en een deel van het nieuwe groen te bestemmen voor de aanleg van meer tuinenparken dan wel uitbreiding van de bestaande tuinenparken.

Wij erkennen met u de waarde die de volkstuinparken hebben voor een gezonde, biodiverse en klimaatbestendige stad. We voorzien dat Utrecht stevig gaat groeien en dat meer inwoners gebruik gaan maken van het bestaande én het nieuwe groen. We zetten daarom onze inzet voort om  tegemoet te komen aan de vraag voor door nieuwe vormen van gezamenlijk tuinieren te ondersteunen, die de schaarse tuingrond beter benutten voor meer Utrechters. Nieuw te ontwikkelen klassieke volkstuinparken kennen immers een relatief grote ruimtelijke vraag, terwijl er maar relatief weinig mensen kunnen tuinieren.
Het afgelopen jaar is gewerkt aan de oprichting van een Platform Stadstuinieren. Samen met diverse groene partijen uit de stad hebben we een voorstel gemaakt over hoe het platform eruit zou kunnen zien (doel, inhoud, betrokkenen, organisatie, middelen, planning). Wij zullen uw AVVN en het OVU, in het platform betrekken om hedendaagse vormen van stadstuinen verder te ontwikkelen

Onze motivatie

Volkstuinverenigingen beheren en onderhouden in totaal 15 tuinenparken in Utrecht. Dat doen zij op ecologische wijze, volgens de principes van het Nationaal Keurmerk Natuurlijk Tuinieren. Zij betrekken verder de omgeving bij het natuurrijke groen door bijvoorbeeld het organiseren van plantenruilbeurzen, informatiebijeenkomsten over tuinieren en excursies voor scholen . De volkstuinen bieden bewoners en bezoekers van Utrecht oriëntatie, variatie, ruimte en buitenbeleving. Het volkstuingroen vormt een belangrijke ecologische broedplaats in de stad en levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid van Utrecht. En dat alles op een voor de gemeente kostenvriendelijke wijze - Het onderhoud wordt immers grotendeels vrijwillig door de volkstuinders verricht.

Het samen tuinieren op de tuinenparken is van belang voor de leefomgeving én de samenleving. Dat komt terug in deze thema's, die aansluiten bij de doelstellingen in uw conceptnota.

- Tuinenparken bieden groen in woonwijken. bij kantoren en bedrijven
- Tuinieren bieden natuurkennis en ontwikkeling
- De volkstuinen bieden zelf geteeld voedsel
- Tuinenparken dragen bij aan klimaatbestendigheid
- Tuinenparken voorzien in een sociaal-maatschappelijke behoefte
- Tuinieren is goed voor de volksgezondheid.

De belangstelling voor een tuin is de laatste jaren sterk gestegen en we verwachten dat die alleen nog maar zal toenemen. Bij de meeste volkstuinverenigingen is de wachttijd voor een tuin inmiddels opgelopen tot meer dan 4 jaar - de helft van de verenigingen heeft daarom

een voorlopige stop op de wachtlijst moeten zetten. De huidige populatie tuinders is veel gevarieerder qua leeftijd dan enkele jaren geleden en de instroom bestaat nu voor het grootste deel uit jongvolwassenen en gezinnen, die thuis geen of een (te) kleine tuin hebben. In toenemende mate betrekken deze nieuwe tuinders vrienden en familie bij hun tuin, waardoor indirect nog veel meer mensen plezier beleven aan de volkstuinen.

Ons voorstel
Wij hopen dat uw gemeentebestuur met onze inbreng de tuinenparken van Utrecht op zijn juiste waarde weet te schatten en deze wil helpen te versterken door waar mogelijk en gewenst het aanbod met nieuwe tuinenparken of met uitbreiding van de huidige tuinenparken te verbeteren. Het OVU en AWN treden daartoe graag met u in overleg over de rol die de volkstuinverenigingen bij uw plannen kunnen spelen en de mogelijkheden toelichten die dit voor de gemeente Utrecht biedt. Ook willen wij uw bestuur of een afvaardiging uitnodigen om, zodra de Covid-19 situatie het weer toelaat, de Utrechtse tuinen parken te bezoeken en te bezien hoe de volkstuinen (kunnen) bijdragen aan uw doelen en ambities.

---

**67**

Na de RSU 2040 te hebben bestudeerd, merken wij op dat de Gemeente Utrecht mooie ambitieuze plannen voor "ons stadsjie" heeft ontwikkeld.
Compliment daarvoor.

Wij hebben uit voornoemde stukken navolgende ambities gefilterd:
• Tussen nu en 2040 zal de stad Utrecht er circa 100.000 inwoners bij krijgen.
• Dat houdt een groei in van 350.000 naar 455.0000 inwoners.

Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte in de regio en stad Utrecht uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen

• Tussen nu en 2040 zullen er 60.000 woningen moeten worden gerealiseerd
• In 2040 zou van de woningvoorraad 35% een sociale huurwoning en 25% een middeldure huurwoning en/of een goedkopere en betaalbare koopwoning moeten zijn.
De Gemeente "zet in" op binnenstedelijke verdichting en kiest voor meervoudig gebruik van ruimten en gebouwen en gemengde en leefbare wijken.
Op zich een goed streven.

Het daadwerkelijk ontwikkelen en realiseren van woningen binnen de gestelde kernwaarden zal er hoogstwaarschijnlijk toe leiden dat een groot deel van het aantal toe te voegen woningen niet grondgebonden zal zijn.

Wij als marktpartijen en (we mogen wel zeggen toonaangevende) NVM (nieuwbouw)makelaars die de woonconsument en bewoners van Utrecht (en de omringende gemeenten) iedere dag in de praktijk spreken en onze diensten verlenen kennen als geen ander de woonwensen en mogelijkheden van de desbetreffende doelgroepen. Derhalve vragen wij ons af of er bij het ontwikkelen van De Ruimtelijke Structuur Utrecht 2040 niet alleen naar data, cijfers en de demografische samenstelling van de huidige en te verwachte bevolking van Utrecht is gekeken maar ook naar de daadwerkelijke woonwensen van die inwoners van nu en over 20 jaar. Als er iets is dat we van de huidige (corona) crisis hebben geleerd is dat de woonwensen en behoeften binnen alle lagen van de bevolking behoorlijk en op een heel korte termijn radicaal gewijzigd zijn.
"Een huis met een tuin c.q. een representatieve buitenruimte".
"Een huis in het buitengebied met veel omringende ruimte".

woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens.

De uiteindelijke effecten van de huidige situatie op de woningmarkt en woonwensen van consumenten vinden wij nog lastig inschatten. Wel is de inschatting en verwachting dat ook de op langere termijn de aantrekkelijkheid van Utrecht (en daarbij behorende krapte op de woningmarkt en forse woningbehoefte) zal blijven bestaan. Daarbij is het van groot belang veel aandacht te hebben voor diverse woonmilieus (binnen de hoofdcategorien centrum-stedelijk en groen stedelijk), de kwaliteit van de openbare ruimte, bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen.

We zien in de verhuisbewegingen dat er al sinds lange tijd een uitwisseling plaatsvindt tussen stad en regio. Er is een trek van jongeren naar de stad om te studeren of werken. Vervolgens verbeteren zij hun positie op de arbeids- en woningmarkt en voor een deel verlaten zij uiteindelijk de stad – vaak in het kader van gezinsvorming – naar een randgemeente of groeikern. Dat is een gegeven, maar geen nieuwe trend. Aanvullend daarop zien we inmiddels ook weer ouderen, waarvan de kinderen het huis verlaten hebben, ook weer naar de stad trekken om daar van de voorzieningen en de centrale ligging van de stad te profiteren. Onze inzet is om in toekomstige gebiedsontwikkeling een variatie aan woonmilieus en woning-typologieën op te nemen die aansluiten op de kwalitatieve woonbehoeften en een verhuisketen op gang brengen. Hierbinnen worden ook woningen voor gezinnen, maar ook ouderen geprogrammeerd.

Voor het woningbouwprogramma tot 2030 (de periode waarin de woningen worden gebouwd die nu als ‘hard’ in het MPR staan en waarvoor de richting al is vastgelegd) kijkt de gemeente met name naar

"Een huis met voldoende ruimte voor werken (en onderwijs) aan huis".
"Binnenstedelijk wonen is voor een steeds kleiner wordende doelgroep het ideaal".
"Ruimte en vrijheid is voor een steeds groter wordende groep belangrijker dan, kroegen, theater, bioscopen en grote winkelcentra onder handbereik".
"Forenzen is door het in toenemende mate deels structureel thuiswerken veel minder een bezwaar".
"De (elektrische) auto onder handbereik (met eigen laadpaal) wordt door een redelijk grote groep toch wel als "eerste levensbehoefte" gezien".
Dit zijn woonwensen die wij in toenemende mate iedere dag van onze (aankoop)cliënten vernemen en eigenlijk, ondanks de krapte op de markt een voorwaarde om te verhuizen zijn.

Onze vraag is dus:
Kunnen we binnen de gestelde ambities voorkomen dat bepaalde groepen mensen nog meer uit de stad naar het buitengebied wegtrekken?
De Funda index die vandaag gepubliceerd is toont overduidelijk aan dat dit nu op forse schaal plaatsvindt.
Zouden de wijken zo leefbaar en gemengd blijven/worden?
Bereiken we met het realiseren van relatief veel hoogbouw en niet grondgebonden woningen niet het omgekeerde effect en creëren we niet een woningvoorraad die in verhouding "incourant" is of wordt?
Is het met de huidige grondprijzen, bouwkosten die door de steeds strengere milieu eisen steeds verder stijgen en de schaarste op de woningmarkt mogelijk om de ambitie van een woningvoorraad met 35% sociale huurwoningen en 25% midden huur* en goedkope koopwoningen überhaupt waar te maken?

wensen op het gebied van woningprijs en woningtype (woningcategorieën) zonder daarbij de andere ambities te laten varen en de lange termijn uit het oog te verliezen. In de periode na 2030 ligt, vanwege onzekerheden, de focus op de behoefte aan woonmilieus waarin de aanwezigheid van werkmogelijkheden, voorzieningen, groen en de (kwaliteit van) de openbare ruimte een rol spelen. De wens naar verschillende woonvormen kan over een langere periode bovendien onvoldoende voorspeld worden. Het periodiek monitoren van de bewegingen in de woningmarkt, zoals al in de woonvisie is opgenomen, is onderdeel van deze aanpak. Waar dat past stuurt de gemeente tijdig bij in (en met) het nieuwe aanbod. Binnen een woonmilieu in een toekomstige gebiedsontwikkeling kan immers nog gevarieerd worden met typologie.

Utrecht wil een stad zijn voor iedereen. Daarom streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden- categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Het overige deel zal in de duurdere segmenten worden gerealiseerd. Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Hoe we sturen op deze ambities is onderdeel van onze aanpak binnen de opgave Wonen. De Ruimtelijke strategie is opgesteld in de lijn van onze ijkpunten en faciliteert deze. Hoe wij op deze ijkpunten sturen is onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt (Woonvisie en uitwerkingen)

(*Door indexatie lopen de absolute huurprijzen van midden dure huurwoningen ook relatief snel op waardoor de kans aanwezig is dat deze woningen wellicht binnen een redelijk afzienbare termijn toch weer op de koopwoningmarkt terecht komen...)
Moet je voor het bereiken van dat doel niet juist ook aan de bovenkant van de woningmarkt ontwikkelen om doorstroming in alle gelederen op gang te brengen?

Kortom een aantal vragen die bij ons rijzen naar aanleiding van de opgestelde Ruimtelijke Structuur Utrecht waarbij de vraag "juiste afstemming aanbod op de vraag  gedurende een periode van 20 jaar" voor ons als een "rode draad" door deze door ons ingediende inspraak loopt.

---

**68**

Met belangstelling heb ik de RSU 2040 bekeken en vooral het onderdeel natuur. Wat mij opvalt is dat er veel aandacht is voor het belang van de natuur voor de bewoners (meer groen om te wandelen, sporten, ontspanning, etc.); wilde planten en dieren kunnen hier dan vervolgens op meeliften. Ik mis echter nog het belang van de intrinsieke waarde van de natuur voor de natuur zelf in de RSU. De intrinsieke waarde van natuur zou naar mijn idee ook een plek moeten krijgen in de RSU 2040.

Met name in het groen rond de stad zie ik kansen om de intrinsieke waarde van de natuur een plek te geven. Dit zou naar mijn idee gerealiseerd kunnen worden door het instellen van een bosreservaat in een deel van Amelisweerd. Uw collega-gemeente Arnhem heeft hier overigens al ervaring mee; onlangs hebben ze zelfs hun tweede bosreservaat ingesteld ( zie: Koningsheide bij Arnhem wordt bosreservaat - Omroep Gelderland  ).

Een prima idee om ook de intrinsieke waarde van groen een plek te geven in de RSU. Dit doen wij in paragraaf 5.2.1 met de volgende zin: Daarnaast heeft groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad.  De gemeente Utrecht gebruikt straks de RSU 2040 om samen met partners om de stad meer (recreatief) groen en natuur aan te leggen. De omvang van de regionale opgave voor groen en natuur is groter dan onze inzet van nieuw groen aan onze stadsranden. De aanleg van nieuwe bossen is een aandachtspunt binnen die grotere, regionale opgave. Bedankt voor de aangedragen voorbeelden en suggesties

Daarnaast lees ik in de RSU dat er 250 hectare nieuw groen rond stad bij komt, binnen de gemeentegrenzen. Het zou heel mooi zijn als er ergens binnen die 250 hectare plek is voor een (nieuw) bosreservaat. Het zou heel passend zijn omdat bosreservaat dan ook (deels) vanzelf te laten ontstaan. Dat kan heel eenvoudig: plant wat inheems struweel/bos langs de rand van het gebied en vanuit daar zaaien ze zich vanzelf uit in het nieuwe bosreservaat.

In die 250 hectare is er wellicht ook plek voor een stuk struinnatuur a la de Lange Bretten bij Amsterdam (https://www.oerij.eu/bewoners-en-bezoekers/ontdek-het-gebied/natuurgebieden/lange-bretten/). Dit is ook natuur die niet/nauwelijks beheerd en waar de natuur haar eigen gang gaat. Wat struinnatuur ook bijzonder en aantrekkelijk maakt is dat je als bezoeker daar ook van de paden af mag. Dit zou ook een aanwinst zijn voor de regio Utrecht omdat er nu nog nergens struinnatuur is.
Hopelijk kunt u bovenstaande suggesties meenemen in de definitieve versie van het RSU 2040.

---

**69**

Algemeen
De Werkgroep Wonen heeft veel waardering voor de nota, waarin het complex van vele belangrijke beleidsuitgangspunten en doelen (geformuleerd in verschillende zeer relevante koersdocumenten) in ruimtelijke zin zijn samengebracht tot een integrale samenhangende toekomstvisie op de inrichting van de stad. Het ziet er volledig uit, in een mooie vormgeving, met heldere en verduidelijkende illustraties.
Positief is ook dat er enkele malen specifiek aandacht wordt besteed aan de toename van het aantal ouderen en de betekenis hiervan voor wonen en woonomgeving, zoals toegankelijkheid van de openbare

Dank

ruimte, woningen voor ouderen en woonzorginitiatieven. Maar de concrete uitwerking hiervan komt niet aan de orde, wat (deels) verklaarbaar is, omdat het een ander detailniveau betreft dan de ruimtelijke hoofdlijnen in de RSU. Onze aandachtspunten betreffen met name de garanties of voorwaarden die van belang zijn voor ouderen bij de uitwerking van het voorgenomen beleid.

---

**69** Specifieke aandachtspunten:

Voldoende verpleeghuiszorg in Utrecht
De RSU is onder meer de ruimtelijke vertaling van meerdere belangrijke koersdocumenten. De ruimteclaim vanuit het koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen is opgenomen in de barcode. De Wlz-zorg maakt hier echter geen onderdeel van uit en de ruimtereservering hiervoor in de barcode ontbreekt (of is niet gespecifieerd). Bij een dermate grote concurrentie om ruimte als in Utrecht baart dit ons ernstig zorgen.

Benutting kansen locaties rondom bestaande zorgvoorzieningen
Om de druk op de verpleeghuiszorg zo laag mogelijk te houden zijn er voor senioren en mensen met beperkingen verschillende woonvormen nodig. Denk aan combinaties van woonvoorzieningen, waar op verzoek zorg kan worden verleend. Denk aan wooncomplexen in de buurt van verpleeghuizen. Dit gedachtengoed staat in de RSU verwoord op pg. 89 en 90. Bij voorkeur hebben deze wooncomplexen een gezonde mix van bewoners/leeftijden. Dit vraagt om een inclusieve ontwerpstijl.

Wij delen de zorgen rond het beschikbaar houden en krijgen van voldoende WLZ-locaties in de stad. Daarom is dit onderdeel van het programma (T)huis voor iedereen. Ook het realiseren van kleinschalige woonvoorzieningen voor zelfstandige wonen en voor wonen met een zorgcomponent is een onderdeel van dit programma. Een aandachtpunt hierbij is dat de WLZ zorg niet door de gemeente word gefinancierd en de gemeente afhankelijk is van initiatieven van zorg instellingen. De verwachting is dat de capaciteit voor verpleeghuiszorg met ongeveer 40% moet groeien. Het voorzieningenaanbod voor ouderen is onderdeel van de barcode. Door de verwachte groei van het aantal ouderen in de stad zal dit aanbod ook groeien. In het voorzieningenaanbod specifiek voor ouderen is de norm een afstand van max 500 meter. Er is binnenkort een monitor beschikbaar die de ontwikkeling van de groei van ouderen per leeftijdsgroep per wijk en hun afstand tot de voorzieningen bij houdt.

De RSU maakt helder dat verschillende woonvormen voor senioren en mensen met een beperking wenselijk zijn en dat de kansen moeten worden benut rond locaties waar al zorgvoorzieningen zijn. De ruimtelijke vertaling hiervan ontbreekt echter.

Nabijheid van voorzieningen/woonservicezone.
Ouderen willen graag in hun eigen wijk blijven wonen. Belangrijk voor hen is dat er voldoende voorzieningen (voor zorg en welzijn) in de buurt van hun woning zijn, zoals: huisarts, gezondheidscentrum, ondersteuning van mantelzorgers en intramurale zorg. Maar ook een buurt- of wijkcentrum (sociale contacten), een sociaal makelaar en een informatieloket zijn nodig. Voorzieningen die zich overigens niet alleen op ouderen richten. Het is van belang dat deze voorzieningen integraal tot stand komen, in de vorm van een soort ‘woonservicezone’. Hierbij gaat het om een deel van een wijk waarin diverse woonvormen voor ouderen (van levensloopbestendige woningen tot en met een woonzorgcentrum), bovengenoemde voorzieningen en winkels op loopafstand bereikbaar zijn.
De RSU onderschrijft deze gedachte (pg. 89). Echter, er wordt te grootschalig gedacht over deze voorzieningen. Zo gaat de stedelijke barcode (pg. 74) ten aanzien van zorg en welzijn over onder meer kleinschalige woonzorgvoorzieningen en een seniorencomplex. In de wijkbarcode ontbreekt dit onderwerp. Wel staat op pg. 104 dat onder buurt en wijkvoorzieningen ook zorg voor ouderen valt, maar er wordt niet gespecificeerd wat die inhoudt. Wel staat er dat door de relatief sterke stijging van het aantal ouderen er in bestaande wijken extra zal moeten worden ingezet op voorzieningen voor ouderen. Indien wordt aangegeven welke voorzieningen worden bedoeld, kan dit beter beoordeeld worden.

De 10-minutenstad biedt o.i. geen garantie voor voldoende nabijheid van voorzieningen. Tien minuten lopen en fietsen voor een jonger, gezond persoon betekent iets heel anders voor een oudere of iemand met een handicap. Voor deze laatste groepen is bijvoorbeeld een afstand van 100-300 meter naar een bushalte en winkel vaak het maximale. Bij de verdere uitwerking vragen we hier speciale aandacht voor.

---

**69**

Levensloopbestendige wijken
Levensloopbestendigheid geldt voor de gehele woonomgeving; denk aan voetpaden, parken, openbare gebouwen, winkels, zorgvoorzieningen enzovoort. Het spreekt voor zich dat de openbare ruimte toegankelijk moet zijn voor senioren, maar ook voor mensen met een functiebeperking, ouders met een kinderwagen, enzovoort.
Het betekent onder meer dat er voldoende parkeerruimte in de buurt is voor bewoners die aangewezen zijn op een auto, bijvoorbeeld mantelzorgers (voor boodschappen en bezoek ziekenhuis) en mensen die in een rolstoel zitten. Tevens moet het OV toereikend en op loopafstand bereikbaar zijn, wegen en trottoirs obstakelvrij en veilig zijn, er groene ruimte (met voldoende bankjes) in de buurt is om te wandelen, te bewegen en elkaar te ontmoeten, er voldoende stallingsruimte en oplaadpunten zijn voor scootmobielen, elektrische fietsen en auto's, en dat er een variatie van woningtypen is die is afgestemd op de te verwachten bevolkingsopbouw van de wijk. De RSU bevat niet de garantie dat bij de concretisering van de plannen levensloopbestendige wijken de uitkomst zullen zijn.

Levensloopbestendige wijken
De RSU 2040 is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsterreinen; het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Op basis van de RSU is verdere uitwerking nodig voor de concrete gebiedsontwikkelingen. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In deze RSU staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. De gemeente gaat bij alle ruimtelijke plannen uit van deze kaders.

**69**

Aantrekkelijkheid woonmilieu voor ouderen.
De stedelijke dichtheid rondom de nieuwe knooppunten wordt hoog. Waarschijnlijk nog hoger dan die bij de nieuwe wijk Merwede. In de RSU wordt er vanuit gegaan dat dit woonmilieu aantrekkelijk is voor de ‘empty-nesters’. Bij onze inspraakreactie op de omgevingsvisie II van de MWKZ hebben wij onze zorg uitgesproken over de aantrekkelijkheid hiervan voor ouderen (o.a. vanwege de parkeernorm). Het is nu nog onbekend of ouderen (empty nesters) zich laten verleiden daar te gaan wonen. Gevolg zou kunnen zijn dat grote delen van de stad niet aantrekkelijk zijn voor ouderen en daardoor de doorstroming niet op gang komt.

Betaalbare woningen nodig voor doorstroming
De RSU omschrijft de "Centrumstedelijke nieuwe wijk" en het gebied rondom het OV-knooppunt in de groene wijk, als geschikt voor ‘empty nesters’. Onze verwachting is dat juist daar de grondprijzen erg hoog zullen zijn en de huizen dus niet betaalbaar zullen zijn voor ouderen en anderen met lage inkomens. Onze zorg is dat Utrecht, door te verdichten, steeds meer een stad zal worden voor de rijken en veel ouderen niet zullen kunnen doorstromen in hun eigen wijk.

Onze inzet om in toekomstige gebiedsontwikkeling een variatie aan woonmilieus en woningentypologieën op te nemen die aansluiten op de kwalitatieve woonbehoeften en een verhuisketen op gang brengen. Deze nieuwe woonmilieus zijn niet allemaal gelijk aan bebouwingsdichtheid zodat we ook aantrekkelijke woonomgeving creëren voor starters, gezinnen, maar zeker ook voor ouderen.

Betaalbare woningen voor doorstroming
We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden- categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Hoe we sturen op deze ambities is onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt. De Ruimtelijke strategie is opgesteld in de lijn van onze ijkpunten en faciliteert deze. Hoe wij op deze ijkpunten sturen is onderdeel van onze aanpak op de woningmarkt (Woonvisie en uitwerkingen). Een van onze aandachtspunten betreft het zorgdragen voor geschikt woningaanbod voor ouderen, ook binnen de eigen wijk.

---

**69**

Mobiliteit
Mobiliteit is een belangrijk onderdeel van de RSU. De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het OV en deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto. Dit maakt het mogelijk om verkeers- en parkeerruimte anders in te richten en het OV een kwaliteitsimpuls te geven.
SOLGU en COSBO hebben gereageerd op het Mobiliteitsplan 2040, de Parkeervisie en Vervoer voor Iedereen. Veel van de daarin genoemde zorgpunten gelden ook voor de RSU, zoals:

In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar met de auto.

- Nabijheid van de bushalte: omdat bussen steeds meer langs de rand van een wijk gaan rijden neemt de nabijheid van de bushaltes af, terwijl de afstand voor mensen met een beperking verkleind zou moeten worden tot maximaal 300 meter); Beperking van noodzakelijke overstappen: het idee van de transversale buslijnen zorgt voor veel overstappen en dat maakt het lastig voor ouderen en mensen met een beperking;
- Het vervoer van deur tot deur: De regiotaxi wordt afgebouwd en het nieuwe vervoer van deur tot deur is nog niet ingevuld. De RSU spreekt in deze situaties van maatwerk. Zolang niet duidelijk is wat dit precies inhoudt zijn wij bezorgd over de invulling; Veiligheid van de voetganger en de fietser: geen ‘shared spaces’, voldoende verkeerslichten en middeneilanden, dubbelzijdige witte belijning, concurrentie met de auto in de fietsstraten;
- Voldoende parkeerplaatsen voor fietsen: De parkeerdruk van fietsen zal toenemen en mag niet leiden tot foutparkeren, waardoor de doorgang voor voetgangers wordt belemmerd, Toegankelijkheid en comfort: zowel wat betreft het OV als de laadinfrastructuur, de noodzaak van het inclusief ontwerpen van voorzieningen; dit in samenwerking met de doelgroepen, zodat niet achteraf gecorrigeerd hoeft te worden.

Conclusie: Oplossingen van bovenstaande zorgpunten brengen ruimtelijke claims met zich mee en zijn daarmee mogelijk van invloed op de barcode. Onze zorg is of de RSU voldoende rekening houdt met ruimte voor oplossingen voor bovengenoemde aandachtspunten. Graag zouden wij zien dat oplossingen hiervoor juist opgenomen worden in de RSU.

| | | |
|---|---|---|
| **69** | Opbouw barcode<br>Utrecht wil in balans groeien volgens het principe gezond stedelijk leven. Een barcode voor gebalanceerde groei is een goed idee. Het is moeilijk in te schatten in hoeverre de barcode zelf gebalanceerd is. Er wordt niet aangegeven wat de belangrijke accentverschuivingen zijn ten opzichte van eerdere barcodes. Graag zouden we dit willen kunnen beoordelen. Voor ons is bijvoorbeeld van belang of in de Utrechtse barcode verhoudingsgewijs de ruimteclaim voor maatschappelijke voorzieningen, inclusief Wlz-zorg hoog, laag of gemiddeld is en of deze in verhouding staat tot de behoefte.<br><br>Tot slot<br>Utrecht wordt pas echt een stad voor iedereen, als in de plannen vanaf het begin rekening wordt gehouden met ouderen en andere kwetsbare groepen. Wij zijn graag bereid om over deze punten in overleg te blijven met de gemeente. | Dit is de eerste keer dat we met een barcode werken, dus we kunnen geen vergelijking maken met eerdere barcodes. Voorzieningen voor ouderen is onderdeel van het programma (T)huis voor ouderen, wat momenteel in ontwikkeling is. Binnen dit programma onderzoeken we welke behoefte er is aan voorzieningen.  Door de verwachte groei van het aantal ouderen in de stad zal dit aanbod ook groeien. |
| **70** | Op dit moment ligt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage. Graag denk ik met u mee over deze strategie en daarom deel ik mijn mening over een van de voorgestelde fietsroutes en het zoekgebied dat is aangewezen voor deze fietsroute en een mogelijke brug over de Vecht. Deze inspraakpunten heb ik eveneens ingediend bij de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan gemeente Utrecht.<br><br>De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is gericht op de tien minuten stad, waarbij alles voor bewoners binnen handbereik is. In de concept ruimtelijke strategie is aangegeven dat uw gemeente daarbij voor keuzes komt te staan en dat de vraag naar ruimte in de stad groter is dan de beschikbaarheid van die ruimte. Een belangrijk punt is daarbij de noodzakelijke ruimte voor groen en recreatie. | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |

Een belangrijk concept dat in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wordt genoemd is “Groen groeit mee”. Het uit de strategie naar voren komende beeld, is dat er in Utrecht meer groen moet komen en dat nu bestaand groen gehandhaafd moet worden. Dit vanwege het creeren van een klimaat adaptieve stad met genoeg ruimte voor de opvang van regenwater, het voorkomen van hitte stress en het behouden en maken van voldoende mogelijkheden voor recreatie (samengevat in het principe groen, tenzij.....). Een ander belangrijk concept is een doorlopende fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht om de fietsmobiliteit te bevorderen. Dit concept wordt niet zozeer besproken in dit plan, maar was een onderdeel van het Mobiliteitsplan Utrecht dat recent ter inzage heeft gelegen. In het kader van die terinzagelegging heb ik al veel bezwaren geuit tegen het voorgenomen fietspad en de locatie die nog niet vaststaat, maar waarvan de mogelijke locaties afgeleid moeten worden uit andere stukken.
Het bewerkstelligen van meer groen en een doorlopende fietsroute leveren botsende belangen op. Dit uit zich concreet bij de plannen op de pagina's 136 en 142-143 van de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht in relatie tot een nog niet bestaande (!) en wel als vaststaand gegeven (!) ingetekende fietsbrug (p. 143 concept) over de Vecht. De fietsbrug levert zowel een belangenstrijd op bij de plannen voor Noord-West als bij de plannen voor Overvecht
Zo wordt binnen de zone langs de Vecht en binnen Zuilen vooral ingezet op het bewerkstellingen van meer groen. Op pagina 136 staat namelijk dat er in Zuilen geïnvesteerd moet worden in “een raamwerk van groenblauwe en of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad". Het feit dat er weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad is nogmaals nadrukkelijk bevestigd door wethouder Van Hooydonk in Trouw van 27 februari jl. In het artikel “Utrecht haalt de natuur binnen” staat namelijk: “We

moeten van onze tegelverslaving af. Verblijfsruimte boven verkeersruimte”.  En op de pagina's 142 en 143 de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht staan ook een flink aantal groene plannen voor de zones en parkdelen langs de Vecht aan de kant van Overvecht.

Dit verhoudt zich slecht tot het aanleggen van een fietspad dwars door het ecologische deel van een park in datzelfde deel Zuilen. Zeker, omdat uit de verschillende stukken die al bestaan over een mogelijke doorgaande fietsroute fietsbrug over de Vecht is aangegeven dat het gaat om een route die voorziet in een behoefte van 5000 fietsbewegingen per 24 uur. Er wordt dus niet aangestuurd op zomaar een route, maar er ontstaat een hele drukke route in een rustige groenstrook die nu wordt gebruikt voor rustige recreatie (wandelen, picknicken).
Voordat ik verder in ga op de botsende belangen op de voorgenomen locatie, wil ik eerst aangeven dat überhaupt twijfels heb bij nut en noodzaak van een (extra) doorgaande fietsroute van Leidsche Rijn naar Overvecht en de noodzaak om daarvoor een extra brug aan te leggen over de Vecht. Er zijn al een tweetal echt doorgaande (fiets-)routes vanuit Ondiep/ Zuilen aar Overvecht, namelijk over de Marnixbrug en over de J.M. Muinck de Keizerbrug. Deze bruggen liggen hemelsbreed nog geen 1.5 kilometer van elkaar verwijderd. De ene brug leidt via de Cartesiusweg en de Marnixlaan direct richting winkelcentrum Overvecht (wat een extra centrum moet worden). De andere weg leidt vanuit de Demkabrug, via de Norbruislaan, direct richting het industrieterrein van Overvecht en daarna verder het groen van de polder in.  Beide bruggen maken reeds deel uit van de bestaande infrastructuur en zijn ingepast in de ruimte.

Het voornemen om een extra druk doorgaand fietspad en een fietsbrug aan te leggen door de wijk Zuilen en over de Vecht doet, naar

mijn mening, ernstig afbreuk aan de invulling van de ruimte en levert tevens een aantal andere bezwaren op. Deze bezwaren heb ik ook geuit naar aanleiding van de terinzagelegging van het Mobiliteitsplan Utrecht.
De stukken waarin de voorgenomen route en locatie van het fietspad en de brug zijn af te leiden, zijn oudere onder de begroting liggende stukken die zijn gebruikt om de “fietsbruggen” discussie te voeren (o.a. het verkennend onderzoek fietsbruggen). In de Ruimtelijke Strategie Utrecht zijn de doorgaande route en de fietsbrug over de Vecht, zoals aangegeven, ingetekend zonder nadere uitleg en duiding. En ook in het Mobiliteitsplan Utrecht was de locatie niet heel duidelijk. Omdat de route en de brug wel worden meegenomen in beide plannen en omdat er geen aparte inspraak ten aanzien van de wenselijkheid van fietsbruggen in Utrecht is geweest, reageer ik naar aanleiding van de Ruimtelijke Strategie op de voornemens en de onwenselijkheid daarvan.

De voorgenomen locatie voor de doorgaande fietsroute en de fietsbrug over de Vecht lijkt nu in het hoekje van het Niftarlakepark te liggen, vlakbij het haventje dat daar nu is ongeveer ten hoogte van de vissteiger die daar ligt en druk gebruikt wordt. Het aanleggen van een, naar verwachting drukke, fietsroute en fietsbrug over de Vecht voldoet mogelijk aan het belang van het in betere banen leiden van de fietsmobiliteit, maar doet op veel punten af aan de andere belangen die genoemd zijn in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, namelijk:
- Groen (en vooral het reeds geconstateerde gebrek daaraan in Zuilen)
- Recreatiemogelijkheden

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is aangegeven dat de langzame mobiliteit en groen en recreatie eventueel naast elkaar zouden kunnen bestaan, maar naar mijn mening wordt dat op deze locatie wel heel ingewikkeld. Het Niftarlakepark is altijd al, maar nu tijdens corona zeker, een gewilde plek geweest om rustig op een bankje te zitten, te picknicken, te wandelen en/ of hard te lopen. Indien er vanuit de Zwanenvechtlaan een doorgaand fietspad en een fietsbrug door dit park gelegd worden doet dat afbreuk aan de rust en beleving van het groen, in een wijk waarvan de strategie en de wethouder aangegeven hebben dat daar al een gebrek aan is. Dit nog los van het feit dat de voorgenomen locatie dwars dor het ecologische deel van het park gaat en er een bouwverbouw op dat deel van het park heerst volgens de geldende beheerverordening. Het feit dat een dergelijk verbod in een algemeen verbindende verordening is opgenomen zegt genoeg over de belangen en waarden van het Niftarlakepark. Een fietspad en een fietsbrug komen ook haaks te liggen c.q. staan op de bestaande druk gebruikte wandel- en fietspaden. Dat levert zou veel verkeersonveilige situaties opleveren, vooral bij het kruisen van de wandelaars direct langs de Vecht aan de kant van Zuilen en het kruisen van het bestaande doorgaande fietspad met veel snel fietsers aan de kant van Overvecht. Een laatste bezwaar is nog dat een fietsbrug of laag is en dan het vaarverkeer op de Vecht belemmert (en zwemmers/duikers aantrekt) of dat de fietsbrug hoog is om kruisend verkeer niet te hinderen en dan afbreuk doet aan het mooie zicht op de Vecht. Terwijl de Ruimtelijke Strategie Utrecht er ook voor staat om de groenblauwe corridors te willen handhaven vanuit oogpunt van ecologie, groen en rust/ recreatie.
De aanleg van doorgaande fietsroutes en de daarbij behorende fietsbruggen zijn uberhaupt nog een punt van discussie in uw gemeente-

raad. Ik verwijs hierbij naar de discussie en de pers over het aanleggen van rood asfalt op de Weerdzijde en het aanleggen van de “megalomane” brug over de Weerdsluis.

Ik hoop dat u het voornemen van een doorgaande fietsroute door het Niftarlakepark en het aanleggen van een fietsbrug over de Vecht wilt heroverwegen en de ingetekende doorgaande fietsroute en fietsbrug uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht wilt schrappen. Ten eerste, omdat er nog geen inspraak en besluitvorming over de route en de brug hebben plaatsgevonden, maar beiden nu wel als voldongen feiten in het plan lijken ingetekend. Ten tweede, omdat u weliswaar aangeeft dat er een aantal belangen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht staan die kunnen botsen en afgewogen moeten worden maar er op de voorgenomen locatie duidelijk al invulling is gegeven aan het belang van groen en recreatie. Het zou vreemd zijn om de ambitie die dan in een deel van het plangebied al is bereikt teniet te doen middels een voornemen waarvan nut en noodzaak en locatie niet vaststaan en duidelijk nog afweging en discussie behoeven.

---

**71**

Namens cliënte, de besloten vennootschap met beperkte aansprakelijkheid Urban Interest Vastgoed B.V., statutair gevestigd te ’s-Gravenhage en kantoorhoudende te (2517 KC) ’s-Gravenhage aan de Tobias Asserlaan 2 (Urban Interest), die in deze kwestie woonplaats kiest te ’s-Gravenhage aan het Lange Voorhout 3 (Postbus 30457, 2514 EA Den Haag), ten kantore van BarentsKrans Coöperatief U.A., van welk kantoor mr. R.J.G. Bäcker als advocaat-gemachtigde zal optreden en als zodanig deze zienswijze zal ondertekenen, bericht ik u als volgt.

Dank voor uw inspraakreactie. Wij gaan hieronder in op de afzonderlijke punten van uw zienswijze.

Urban Interest heeft kennisgenomen van de terinzagelegging van de Concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (de RSU) van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht (het College). Uit de vrijgave voor inspraak van de RSU volgt dat een ieder tot en met 10 maart 2021 schriftelijk of mondeling een zienswijze betreffende de RSU kan indienen.

Urban Interest kan zich als belanghebbende om de hiernavolgende redenen niet met de RSU verenigen en wenst om die reden gebruik te maken van de gelegenheid een zienswijze in te dienen. In het hiernavolgende zullen in onderdeel I van deze zienswijze eerst de achtergrond en feiten worden beschreven. In onderdeel II van deze zienswijze worden vervolgens de bezwaren ten aanzien van de RSU uiteengezet. Ten slotte wordt in onderdeel III afgesloten met een conclusie.

## I ACHTERGROND EN FEITEN

Urban Interest is eigenaar van en verhuurt winkels en winkelcentra (kantoren en woningen) in heel Nederland en investeert gericht in kwaliteitsverbetering van bestaande winkelpanden en winkelcentra en overig vastgoed. Daarmee voldoet zij aan de vraag van haar huurders en hun klanten.

Urban Interest heeft in de gemeente Utrecht onder meer Winkelcentrum NOVA (inclusief de bovengelegen woningen, kantoorruimte, en parkeergarage) in de wijk Kanaleneiland in eigendom. Urban Interest heeft de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in herontwikkeling en mo-

dernisering van winkelcentrum NOVA en de bijbehorende parkeerfaciliteiten. De volledige uitstraling van het winkelcentrum heeft een uitgebreide upgrade en renovatie ondergaan om het een warme en uitnodigende uitstraling te geven. Met deze grote investering van Urban Interest
zijn aanzienlijke financiële middelen gemoeid. Bovendien is Urban Interest mede-eigenaar van het winkelcentrum The Wall, gelegen nabij Leidsche Rijn.

De RSU is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsterreinen. De gemeente Utrecht zou bij alle ruimtelijke plannen uitgaan van deze kaders. De RSU voorziet onder meer in het realiseren van zogenaamde nieuwe stedelijke knooppunten. De nieuwe stedelijke knooppunten zouden hun plek gaan vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht.

De RSU voorziet onder meer in de realisatie van “vitale winkelgebieden”. In de komende twintig jaar zouden er ingevolge de RSU onder meer 1.000 arbeidsplaatsen binnen de detailhandel bijkomen. Zoals Urban Interest hierna zal toelichten, vreest zij dat door een toevoeging van detailhandel een overaanbod aan detailhandel ontstaat, waardoor de verhuurbaarheid van haar (winkel)panden zal worden aangetast.



Overcapaciteit detailhandel

Overcapaciteit detailhandel
We onderschrijven de algemene trend van afnemende behoefte aan vierkante meters detailhandel. Het college baseert zich voor de

Urban Interest wenst allereerst te benadrukken dat winkelcentra over het algemeen de afgelopen jaren zijn geconfronteerd met een constante daling van bezoekersaantallen. De Corona-crisis heeft dit beeld helaas enkel versterkt. Daar komt bij dat vele detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht beschikken over een overcapaciteit. Naast winkelcentra NOVA en The Wall wijst Urban Interest in dit verband onder meer ook op Hart van Hoograven, Woonboulevard Utrecht, Leidsche Rijn Centrum en de detailhandelsvoorzieningen aan het Smaragdplein en de Rijnlaan.

In de RSU wordt door het College bevestigd dat een landelijke trend is dat online winkelen blijft doorgroeien, hetgeen betekent dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel afneemt. Urban Interest kan zich echter geenszins verenigen met het standpunt van het College, dat de gemeente Utrecht zou afwijken van deze trend. Urban Interest herkent zich niet in het standpunt dat door de inwonersgroei, de goede uitgangspositie en trends onder consumenten het aantal vierkante meters detailhandel stabiel zou blijven.

Urban Interest heeft wel degelijk ervaren dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel de afgelopen jaren ook in de gemeente Utrecht is afgenomen. In de provincie Utrecht is het aantal fysieke winkels in de periode 2010-2019 mede door de opkomst van online winkelen met 8,7% afgenomen.2 Gedurende de Corona-crisis is online winkelen in nog sterkere mate gegroeid, met een nog grotere afname van de behoefte aan detailhandel in de nabije toekomst tot gevolg.

Indien in het licht van het bovenstaande desondanks de komende twintig jaar vier-kante meters winkelruimte zouden worden toegevoegd in de gemeente Utrecht, wordt de concurrentiepositie van de Utrechtse situatie o.a. op het uitgebreide en gedegen onderzoek naar toekomstbestendige winkelgebieden van Stec Groep. Door in de RSU de hoofdwinkelstructuur vast te leggen, ontstaat er focus op een beperkt aantal winkelgebieden van bepaalde minimum-omvang. De RSU is als abstract en op de lange termijn gericht koersdocument vooral op de hoofdlijn van de stedelijke ontwikkeling gericht. Hoe dit precies per winkelgebied uitpakt is een kwestie van nadere uitwerking en ook van maatwerk per winkelgebied. Daarbij wordt uiteraard rekening gehouden met en ingespeeld op eventuele overcapaciteit.

huurders van winkelpanden in onder meer winkelcentra NOVA en The Wall op een, gelet op het voorgaande, onnodige en daardoor onaanvaardbare manier benadeeld, hetgeen tot (meer dan de huidige) leegstand in deze winkelcentra zal leiden. Dit heeft op zijn beurt nadelige gevolgen voor de verhuur(baarheid) van winkelruimte door Urban Interest. De investeringen die Urban Interest heeft gedaan om winkelcentrum NOVA weer aantrekkelijk te maken voor bezoekers zouden daardoor weer teniet worden gedaan.

Uit de RSU blijkt dat slechts op zeer globaal niveau is onderzocht in hoeverre er behoefte bestaat aan detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht. Zoals Urban Interest in het bovenstaande heeft toegelicht, bestaat naar haar oordeel in de nabije toekomst geen behoefte aan de toevoeging van winkelruimte in de gemeen-te Utrecht, maar eerder aan een consolidatie en versterking van de bestaande de-tailhandelsvoorzieningen.

Urban Interest verzoekt het College dan ook nadrukkelijk om allereerst nader onderzoek te verrichten naar de op dit moment in de gemeente Utrecht bestaande behoefte aan vierkante meters detailhandel en aan de hand daarvan te bezien hoe de reeds bestaande detailhandelsvoorzieningen kunnen worden versterkt. Boven-dien verzoekt Urban Interest het College om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen in elk geval de reeds bestaande overcapaciteit aan detailhandelsvoorzieningen in overweging te nemen.



Spreiding van winkelgelegenheden
Aangezien vele bestaande winkelgebieden reeds te kampen hebben met overcapaciteit, baart het Urban Interest zorgen dat het College

Spreiding winkelgebieden
De spreiding van winkelgebieden is een belangrijk element van de hoofdwinkelstructuur, die in de concept RSU is vastgelegd. Deze

voornemens is om nieuwe stedelijke knooppunten te realiseren met daarin mogelijk nieuwe winkelgelegenheden.

Urban Interest hecht waarde aan een evenwichtige spreiding van winkels, hetgeen bovendien ook is vereist op grond van een goede ruimtelijke ordening. Urban Interest sluit zich aan bij het standpunt dat het College in de RSU inneemt, te weten dat concentratie van winkels in een beperkt aantal gebieden noodzakelijk is om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Bovendien kan Urban Interest zich verenigen met het standpunt dat aanvulling met andere publieksgerichte functies zoals horeca, cultuur, sport en maatschappelijke functies, de transformatie naar voorzieningenclusters met voldoende aantrekkingskracht van een breed publiek ondersteunt.

Naar aanleiding van de hierboven toegelichte overcapaciteit aan detailhandel in de gemeente Utrecht geeft Urban Interest het College in overweging om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen acht te slaan op de reeds bestaande detailhandelsvoorzieningen en de wijze waarop middels dit potentieel reeds in de behoeften van de bewoners en bezoekers van de gemeente Utrecht kan worden voorzien. Eventuele nieuwe vitale winkelgebieden en nieuwe stedelijke knooppunten kunnen naar het oordeel van Urban Interest worden gerealiseerd rondom reeds bestaande clusters van winkelgelegenheden, zoals winkelcentra NOVA en The Wall. Hierdoor zal de concurrentiepositie van thans in de gemeente Utrecht gevestigde winkeliers niet onnodig worden benadeeld en zal door handhaving van de huidige evenwichtige spreiding van winkels in de gemeente Utrecht ook de goede ruimtelijke ordening worden gediend.

spreiding draagt immers bij aan een fijnmazige winkel- en voorzieningenstructuur, die bijdraagt aan een goed woon- en leefklimaat. De hoofdwinkelstructuur is hiërarchisch van opbouw, met de binnenstad en het centrum als top van de piramide. Daaronder de bovenwijkse centra: Leidsche Rijn Centrum, Nova en Shopping Center Overvecht. En tot slot als fundament van de piramide de wijk- en buurtcentra incl. de stadstraten. Een bijzondere categorie betreft de perifere clusters: de woonboulevard, The Wall en Franciscusdreef, vanwege hun grootschalige volumes.
De nieuwe stedelijke knooppunten hangen hoofdzakelijk samen met de beoogde verbetering van de bereikbaarheid van de stad en de regio. Deze 4 knooppunten zullen dan ook geen centrum- of winkelgebieden zijn als in de definitie van een winkel- of koopcentrum. Een knooppunt is een plaats waar veel wegen en lijnen van het openbaar vervoer bij elkaar komen. Het is ook een plek waar we daarom meer bouwen in de vorm van woningen, voorzieningen, kantoren, zorg. Detailhandel in deze knooppunten zal met name gefocust zijn op het boodschappen doen (m.u.v. knooppunt Leidsche Rijn waar Leidsche Rijn Centrum momenteel al als bovenwijkse voorziening voor Leidsche Rijn fungeert). Doordat het in de toekomst knooppunten zijn waar veel verschillende doelgroepen bijeen komen zien we echter ook ruimte voor horeca en andere passende voorzieningen. We zijn net als u van mening dat het toe te voegen aanbod op deze knooppunten niet ten koste mag gaan van de aantrekkelijkheid van bestaande winkelgebieden.

III CONCLUSIE
Urban Interest geeft het College op grond van het bovenstaande met klem in overweging om in het kader van toekomstige ruimtelijke plannen nader grondig te onderzoeken in hoeverre er behoefte bestaat aan detailhandel in het betreffende ontwikkelgebied c.q. de gemeente Utrecht in zijn geheel. Urban Interest verzoekt het College daarbij in elk geval acht te slaan op de reeds bestaande overcapaciteit van detailhandelsvoorzieningen in de gemeente Utrecht en de wijze waarop middels dit potentieel reeds in de behoeften van de bewoners en bezoekers kan worden
voorzien. Zodoende zal de concurrentiepositie van thans in de omgeving gevestigde winkeliers niet onnodig worden benadeeld en zal door handhaving van de huidige evenwichtige spreiding van winkels in de gemeente Utrecht ook de goede ruimtelijke ordening worden gediend.
Gelet op het voorgaande verzoekt Urban Interest de Raad om haar zienswijze gegrond te verklaren, rekening te houden met de inhoud van deze zienswijze en de RSU dusdanig vast te stellen zodat tegemoet wordt gekomen aan de geuite zorgpunten.

---

**74**

1. De 10-minuten centra zijn die binnen 10 minuten te fiets of openbaar vervoer nu al te bereiken? En in de toekomst?.

2. Een compleet overzicht van in het gehele document gebruikte pictogrammen en hun betekenis ontbreekt.

1. De 10-minutenstad is een ruimtelijk concept en geen harde eis. Niet alle knopen zullen vanuit elk deel van de stad binnen 10 minuten te bereiken zijn, maar door het nieuwe OV-netwerk zijn de knopen onderling snel en comfortabel met elkaar verbonden.

2. In het document is ervoor gekozen om per afbeelding een eigen legenda te maken.

3 t/m 7. De barcode is een methode om de stad in evenwicht te laten groeien. Onder de cijfers liggen diverse normen om het ruimtegebruik

3. De barcode die op p.74 staat, komt in niet dezelfde volgorde terug in de barcode op p. 126. De derde barcode op die pagina is nog een keer gemengd; is deze de nieuwe barcode?
4. Voor de ondergrond staat een barcode op p. 121, erboven staat een bovengrondse barcode. Ook die wijkt af van de eerder genoemde barcodes in punt 3. Verzoek om helder te maken per genoemde pagina en positie of dit oude barcodes zijn of nieuwe en waarom deze qua lengte en per bestemming afwijken van elkaar? Reden voor dit punt is: Willen burgers en huurders de planologische herindelingen van de stad kunnen volgen en daarop kunnen reageren of corrigeren, dan moet echt helder zijn welke barcode van toepassing is en hoe de onderlinge verhoudingen zijn van de bestemmingen.
5. De barcodes zijn gebaseerd op grondgebruik (hectares als percentage van het betreffende ontwikkelingsgebied in m2). Is de lengte van elke kleurige staaf  (de bar, met de bijbehorende bestemming) in samenhang met de hectares van (sub)buurt, wijk of stad?
6. De samenvatting op p.6-9 gaat uit van groei in groen en woningen. Ook dat groen, landschap en water het startpunt vormen voor verstedelijking. Maar dat de gemeente eerst 2 hoofdstructuren het wil uitwerken: groen en mobiliteit; pp. 93, 95 en 97 geven een 3D weergave. Tendens is hoger en groter bouwen, grotere groen-oppervlakte en alle voorzieningen in alle 10 minuten centra. Hoe is die koppeling van de diverse planologische bestemmingen, groen, water, kantoren etc. tot stand gekomen in de huidige barcodes en de nieuwe barcodes (bovengronds en ondergronds)?
7. En waarom zijn de verschillen in lengte en kwalificatie per bestemming in de barcodes op pp. 74, 121 en 126? Duidelijke communicatie is essentieel.

Algemeen: Ruimtelijke ontwikkeling in de gemeente is beslaat een periode van eeuwen. Achteraf ijken of alle bestemmingen per (sub)buurt, per functie te berekenen. De lengte van de balken geven aan hoeveel ruimte er aan een bepaalde functie nodig is als je 10.000 woningen realiseert. De methode wordt bij planontwikkeling gebruikt maar vereist altijd maatwerk, aangezien elke situatie anders is. Ook kunnen de normen en daarmee het ruimtegebruik in de toekomst veranderen. De barcode is nadrukkelijk een methode en er kunnen geen rechten aan ontleend worden. De uitleg over de barcode-methodiek kunt u terug vinden in hoofdstuk 5.1 en 5.3. We zullen naar aanleiding van uw zienswijze de verschillende varianten van de barcode in het document controleren op de diverse lengtes, zodat daar geen verwarring over kan ontstaan.

| | | |
|---|---|---|
| | wijk en stad in goede verhoudingen aanwezig zijn, is een kostbare en langdurige manier van werken. Het is niet anders, want dan zou planologie vanaf het Romeinse fort en de 2 buurten links en rechts 'a priori hoogtij vieren. | |
| **75** | Zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |
| **76** | U heeft de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 ter inzage gelegd. In deze brief geeft de Huurdersraad van Portaal regio Utrecht haar reactie op de visie.<br><br>1. Neem percentages sociaal en middencategorie op<br>Wij onderstrepen net als u dat de Utrechtse woningmarkt op dit moment niet in balans is en dat het ijkpunt in 2040 moet zijn dat de woningvoorraad bestaat uit 35% sociale huur en 25% middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). Vanuit dit vertrekpunt stuurt de gemeente in gebieds-en locatieontwikkelingen op het toevoegen van woningen in deze categorieën. Wij zien deze percentages graag expliciet opgenomen in de visie RSU 2040 en dan niet als verwijzing naar de woonvisie. | 1.De gemeente Utrecht heeft deze streefpercentages reeds vastgelegd in de woonvisie. Per wijk hebben we aangegeven wat de gewenste beweegrichting van de gehele woningvoorraad van de betreffende wijk is. In de RSU wordt uitgebreid aan de Woonvisie gerefereerd. |
| **76** | 2. Spreidingsnorm per wijk<br>Wij onderschrijven de ambitie om een evenwichtige spreiding van betaalbare koop, dure huur, middenhuur en sociale huur over de stad te hebben. Wij adviseren voor elke wijk een spreidingsnorm op te ne- | 2.We werken aan het beter mengen van wijken vanuit het vertrekpunt dat wijken (mogen) verschillen. Er zijn vele factoren van invloed op de leefbaarheid van wijken. De opbouw van de woningvoorraad is daar één van. Daarvoor hebben we in de woonvisie via een pijlenschema de gewenste beweegrichting gegeven. Het vastleggen van een norm |

| | | |
|---|---|---|
| | men, met een duidelijke ondergrens. Dit om te voorkomen dat mensen met een bescheiden inkomen verdreven worden naar de randen van de stad. | voor spreiding  is daarom niet nodig. Bovendien past het niet bij onze methodiek. (zie hierboven). |
| **76** | 3. Verhoog de plancapaciteit<br>Bouwprocessen zijn een kwestie van lange adem. Om te voorkomen dat het daadwerkelijk aantal gerealiseerde sociale huurwoningen tegenvalt, adviseren wij de plancapaciteit met een derde te verhogen. | 3.Voor de eerste periode is er voldoende plancapaciteit in de stad zelf beschikbaar die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte. In de RSU hebben we deze als ondergrens plancapaciteit benoemd. Voor het toevoegen van plancapaciteit volgen we de verstedelijkingsstrategie zoals deze al door de raad is vastgesteld in de uitgangspunten van de RSU. |
| **76** | 4. Meer variatie in woonmilieus<br>Zorg voor variatie in woonmilieus. Dus niet enkel hoogstedelijk bouwen. De doelgroep sociale huurders is diverser dan enkel kleine huishoudens. Ook zou het mooi zijn dat een buitenstaander het verschil niet ziet in de uitstraling van een sociale huurwoning en een koopwoning. | 4.Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens.<br><br>Verder delen wij met u dan er ook binnen de verschillende woonmilieus die in de RSU beschreven staan, voldoende ruimte moet voor differentiatie en diversiteit (in hoogte, karakter, etc.). |

| | | |
|---|---|---|
| **76** | 5. Sociale huurders Overvecht niet in de planning naar achteren verschuiven<br>Bij het meedenken over de gebiedsontwikkeling gaat onze belangstelling vooral uit naar de wijk Overvecht. Een derde van de Utrechtse huurders van Portaal woont in deze boeiende en door buitenstaanders soms wel eens wat miskende wijk. Overvecht heeft een zeer hoog percentage sociale huurwoningen (aanvankelijk 72%, volgens latere informatie 66%). Het aantal statushouders en kwetsbare sociale huurders is in deze wijk groot. Zij zijn immers afhankelijk van betaalbare sociale huurwoningen. Duurdere huur- en koopwoningen zijn voor hen doorgaans geen optie en Overvecht heeft nu eenmaal een hoge mutatiegraad en heel veel betaalbare sociale huurwoningen. Omdat de Overvechters graag een meer gemêleerde bevolking en daarbij passende woningen zien is het verlangen ontstaan naar vermindering van het percentage sociale huurwoningen en het bijbouwen van vooral koop en duurdere huurwoningen. En toch zal er een aantal energetisch beter in elkaar gestoken sociale huurwoningen moeten worden bijgebouwd. De Overvechtse sociale huurders mogen niet achtergesteld worden ten opzichte van hun collega's in de rest van de stad. Overvecht zit nu relatief laat in de planning, kan die planning naar voren? | 5. De aanleg van de Merwedelijn en de Waterlinielijn heeft prioriteit. In de tussentijd wordt in alle fasen gewerkt aan doorontwikkeling van Overvecht. De uitvoeringsstrategie zal na vaststelling van de RSU verder worden verdiept, waarbij ook de relatie tussen verdichting in Overvecht en de aanleg van HOV nauwkeuriger in beeld zal worden gebracht. |
| **76** | 6. Nieuwbouw Overvecht met behoud van groene uitstraling<br>Volgens het Meerjaren Perspectief Ruimte komen er tot 2040 zo'n 5.000 nieuwe woningen bij. Daar zal nog heel wat over gediscussieerd moeten worden: welke locaties, welk type woningen, kan de parkeerruimte minder ruim dan we tot nu toe in Overvecht gewend waren, worden nieuwe woningen aangesloten op stadsverwarming of wordt met waterpompen gewerkt etc. Ruimte voor de nieuwe woningen kan gevonden worden door bijvoorbeeld verouderde en veelal | 6. De groene en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormen de onderlegger de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. Voor de verdichtingsopgave zal een integrale gebiedsvisie gemaakt worden waar u tzt opnieuw kunt inspreken/meedenken over de ruimtelijke inpassing. |

niet meer in gebruik zijnde scholen en buurthuizen te slopen en te vervangen door nieuwbouw. Wat moeilijker lijkt het ons om te snijden in het groen om ruimte te creëren voor de bouw van nieuwe woningen. De inwoners van deze ruim opgezette wijk koesteren immers hun groen. In de andere gebieden waar het wordt verdicht, wordt ook extra vergroend. Overvecht is hier echter de uitzondering op. In deze volgens ons in Utrecht minst dichte wijk moet echter wel inbreiding mogelijk zijn. Zeker als je ervoor zorgt dat zowel inwoners als bouwstijlen hierdoor beter kunnen worden gemêleerd. Maar lukt het om tegelijkertijd de 'groene uitstraling' te behouden? Wij verwachten dat het omzetten van kantoorgebouwen in woonruimten wel op instemming van de Overvechters mag rekenen. Dat geldt ook voor het afzien van de plannen van de gemeente voor het heropzetten van de prostitutiezone in Overvecht en de locatie daar in te zetten voor woningbouw.

Ten aanzien van de prostitutiezone merken wij op dat woningbouw op deze locatie niet is toegestaan in verband met de geurcontouren van de naastgelegen RWZI.



7. Verdiepen autoweg en 30 km zones
In de dreven van Overvecht kom je heel verschillende soorten automobilisten tegen. Sommigen willen heel beleefd remmen om voetgangers de kans te geven om over te steken en anderen racen je vooral in de doorgaande wegen van de sokken. Geen wonder dat Overvechters voorstanders zijn van meer 30 km-zones in hun wijk. Bij de opwaardering van de NRU zien wij graag dat rekening wordt gehouden met de gezondheid en leefkwaliteit van de bewoners (denk hierbij aan het terugdringen van overlast door geluidhinder en verbetering van de luchtkwaliteit; waarom pas in 2030 de WHO norm?). Net als vrijwel alle Overvechters zien wij de autoweg graag verdiept onder de drie pleinen gaan.

Er is niet genoeg geld beschikbaar om Noordelijke Randweg Utrecht met genoeg kwaliteit en zekerheid te vernieuwen. Dat blijkt uit onderzoek naar de kosten van het ontwerp. Zowel een variant met 2 onderdoorgangen als een variant met 1 0nderdoorgang is financieel niet haalbaar. Tenzij een aanzienlijk extra bedrag beschikbaar komt.

We gaan samen met de provincie in gesprek met het Rijk over de ontstane situatie en mogelijke oplossingen. Ook kijken we welke aanpassingen aan de NRU mogelijk zijn voor het geval er geen extra geld beschikbaar komt. Belangrijk hierbij is dat de leefomgeving veiliger en beter wordt en de overlast voor omwonenden minder.

| | | |
|---|---|---|
| **76** | 8. Uitbreiding Noorderpark spreekt aan<br>De uitbreiding Noorderpark met een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie met respect voor en versterking van het waterlinie-landschap en betere groene verbindingen met de wijk Overvecht spreekt ons aan. Buitenstaanders zouden hier meer kennis van moeten nemen. Ook het historisch erfgoed (forten en landschap) dient te worden behouden. | 8. ter kennisname |
| **76** | 9. Merwedekanaalzone in project De Nieuwe Defensie meer sociaal en middenhuur mogelijk?<br>Op de plek van het vroegere defensieterrein komt een autoluwe, groene, duurzame stadswijk met 600 energiezuinige woningen. De ontwikkelaar onderzoekt samen met de gemeente of hier nog 200 sociale- en middenhuur woningen bij kunnen komen. In het plan van De Nieuwe Defensie is gekozen voor een gemengd woonprogramma met sociale huurwoningen en koopwoningen. De eerste fase bestaat uit 211 koopwoningen, overwegend ruime gezinswoningen, grote appartementen en penthouses. In de eerste fase worden ook 80 sociale huurwoningen gebouwd voor woningcorporatie Mitros. Is er misschien nog ruimte voor meer sociale huur en middenhuurwoningen?<br><br>10. Wij denken graag mee<br>Tot slot de werkgroep stedelijk beleid van de Huurdersraad Portaal regio Utrecht neemt graag deel aan toekomstige overleggen met betrekking tot de ruimtelijke strategie Utrecht. Wij hopen dat u kennis neemt van onze opmerkingen en deze een plek geeft in de definitieve visie. | 9. We onderzoeken met de ontwikkelaar of binnen het plan Defensie naast de extra 200 woningen sociale en middenhuur woningen ook nog 150 woningen extra betaalbare koopwoningen kunnen inpassen. Op dit moment liggen de plannen voor de volgende fase van de Merwedekanaalzone (deelgebied 5 Merwede) ter besluitvorming voor bij de raad. Hierin is opgenomen dat van de 6000 woningen, 30% sociaal wordt gerealiseerd (1800 woningen). |

**77**

Middels dit schrijven reageren de drie Utrechtse roeiverenigingen Triton, Orca en Viking op de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040).
Zoals u weet is het Merwedekanaal in Utrecht een van de grootste buitensportaccommodaties van de stad. Jaarlijks beoefenen 2.800 roeiers hun sport op de 4,5 km die het kanaal lang is. 10.000 keer per week roeien de Utrechtse roeiers tussen A12 en Muntsluis heen en weer. Met leden van 10 tot 80 jaar en ouder draagt de sport in de volle breedte bij aan een leven lang fit.
Wij zien echter het einde van de roeisport in Utrecht naderen. Het Merwedekanaal loopt namelijk dwars door een van de grootste gebieden in de stad die de komende 10 jaar transformeert tot een hoog stedelijk gebied om te wonen, werken en verblijven. En in alle plannen om deze transformatie te realiseren zitten elementen die een veilige beoefening van de roeisport op het Merwedekanaal onmogelijk maken. We hebben dit al in vele inspraakrondes onder uw aandacht gebracht: Kanaalweg 59, HOV Dichterswijk, Defensieterrein, Expeditiebrug Jaarbeurs, Merwedekanaalzone, Meer Merwede, Lombokplein, Beurskwartier, Jaarbeursterrein, Mobiliteitsplan 2040. En hoewel het college in diverse stukken en brieven het belang en behoud van de roeisport benadrukt, hebben wij tot op heden nog geen enkele garantie, zelfs geen enkel kader gezien om de roeisport op het Merwedekanaal voor de toekomst veilig te stellen.
Dit geldt ook voor de RSU2040. Op pagina 66 schittert een grote foto van een roeiboot van Triton. Maar zonder actie, zal dit beeld binnen 10 jaar verleden tijd zijn. Een einde aan 140 jaar roeisport in Utrecht.
Het faciliteren van de roeisport komt terug in de polder Rijnenburg. In de kaart van polder Rijnenburg is een roeibaan ingetekend. Dit is positief voor de roeisport in Utrecht, maar het is een lege belofte. Uit de toelichting blijkt dat er pas bij verdere groei van de stad wordt onderzocht of op

Wij zien het grote belang van roeiwater voor de roeisport in Utrecht. Het roeiwater van het Merwedekanaal in Utrecht is op dit moment het enig beschikbare trainingsroeiwater.
Er zijn veel ontwikkelingen die het roeien op het Merwedekanaal onder druk zetten. Toevoeging van veel nieuwe woningen, recreatieve druk, en toevoeging van bruggen die noodzakelijk zijn voor de mobiliteit. Het Merwedekanaal kan niet exclusief voor het roeien bestemd worden. Wij zullen zoveel mogelijk rekening houden met de roeibelangen bij deze ontwikkelingen. Een concreet voorbeeld hiervan is de uitvoering van de bruggen zonder pijlers. Ook zal er intensief afstemming met de roeiverenigingen plaatsvinden in de realisatiefase. Wij doen hier nu met de Expeditiebrug/Mandelabrug al ervaring mee op.

Verder blijven we zoeken naar mogelijkheden voor nieuw trainingswater. In de planvorming voor het Energielandschap Rijnenburg wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van roeiwater. Ook ondersteunen wij het initiatief roeien in Vianen.

Over de concrete punten die u aandraagt zijn antwoorden gegeven bij de inspraak voor de Merwedekanaalzone. Ook in de op te stellen watervisie voor de stad Utrecht zal het roeibelang een plek krijgen.
We blijven graag we met u in gesprek om de roeisport een zo goed mogelijke plek te geven in Utrecht.

termijn uitbreiding nodig is. Een oplossing voor het behoud van de roeisport wordt wederom vooruit geschoven. De roeisport kan daar niet op wachten. Het kritieke punt voor het voortbestaan is minder dan 5 jaar weg. Daar komt bij dat een roeibaan het Merwedekanaal niet kan vervangen. Voor het behoud van de sport is ook de 4,5 km tussen Noordersluis en Muntsluis nodig. Dit betekent dat de roeisport ook moet worden gefaciliteerd op het Merwedekanaal.
Wij verzoeken het college dan ook in de RSU2040 expliciet op te nemen dat het Merwedekanaal, van Noordersluis tot Muntsluis, een buitensportaccommodatie is en blijft voor de roeisport. We verzoeken u daarnaast om op te nemen dat dit betekent dat alle plannen in de gebieden die raken aan het Merwedekanaal kaders en eisen hebben die voorkomen dat het trainingswater voor de roeisport aan kwaliteit verliest. Alleen zo kan de roeisport op een veilige manier worden uitgeoefend.
Dit betekent onder meer dat:
De huidige breedte en lengte van het kanaal gehandhaafd blijven

- Er een veilig doorgaand coachpad is, waarbij de coaches continu zicht hebben op het water
- Er geen nieuwe (bevaarbare) waterwegen op het Merwedekanaal worden aangesloten
- Oevers ‘hard’ zijn (zoals nu)
- Er geen nieuwe obstakels in het water komen (geen brugpijlers, geen aanlegsteigers etc.)
- Roeisport voorrang krijgt op ander gebruik en andere gebruikers (tijdens trainingsuren) worden geweerd van het Merwedekanaal
- Zwemverbod en vaarregels die op het Merwedekanaal gelden worden gehandhaafd
- Er geen hinder is tijdens de bouwperiode en tijdelijke bouwactiviteiten

De RSU2040 is bedoeld als kaderstellende toekomstvisie. Het aanwijzen van het Merwedekanaal als roeiaccommodatie hoort hierin thuis. Wat dit concreet betekent moet worden opgenomen in de onderliggende documenten en de plannen voor ruimtelijke ontwikkeling die nu al voorliggen bij de gemeenteraad (denk aan visie Merwedekanaalzone deel 2, omgevingsvisie jaarbeurs en PvE/FO Lombokplein en de visie Stadswater).
De roeisport is een aantrekkelijke sport en in heel Nederland groeit de belangstelling. In Utrecht moeten we helaas al jaren lang elk jaar weer honderden Utrechters teleurstellen omdat er heel weinig ruimte is voor de roeisport. Wij zouden graag bijdragen aan de groeiende, gezonde en inclusieve stad, door aan meer Utrechters de mogelijkheid te bieden om te kunnen roeien. Maar dan moet de gemeente in de RSU2040 die ruimte wel voor de sport reserveren. Anders kunnen we de sport in de nabije toekomst niet meer aanbieden.

---

**78**

Allereerst mijn complimenten voor dit prachtige, uitgebreide verhaal. De voornemens zijn echter zo ambitieus, dat er vrijwel zeker nogal wat teleurstellingen zullen volgen.

Hier volgen een paar voorbeelden van projecten in het recente verleden.
Bij de start van Leidsche Rijn waren er veel goede bedoelingen. Bijvoorbeeld eerst HOV en dan woningen bouwen. Dat bleek te duur. Momenteel worden in Leidsche Rijn inbreidingsplannen in parken gerealiseerd. Bij het UCP mochten de bewoners kiezen tussen een stenige en een meer groene variant. De gekozen groene variant krijgt echter wel een stenige uitwerking.
Bij het ontwerp van het station werd een beeldbepalend dak belangrijker gevonden dan de integratie van zonnepanelen in het ontwerp.

Dank voor het compliment.

Uw vraag betreft de Voorveldse polder. De Voordorpse polder staat aangewezen als zoekgebied voor sport en duurzame energie. Dat wil zeggen dat we gaan onderzoeken of er plek is voor deze functies.
Ter bevordering van de natuur/ecologie heeft de provincie plannen om dit jaar nog maatregelen te nemen in het gebied ten zuiden van de Biltse Rading. Zie hiervoor: Voorveldse polder | provincie Utrecht (provincie-utrecht.nl).
Het haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke functies wordt samen met afwegingen voorgelegd aan het bestuur, als uitwerking van de RSU 2040.

| | | |
|---|---|---|
| | Functiemenging kan prima uitpakken, maar mag geen dogma worden. Ik zie een overlap in het verlengde van de A28: een nieuw park en een verstedelijkingsknooppunt. Dat ligt niet voor de hand, maar misschien toch mogelijk.<br>De Voorveldse polder (ten oosten van de A27) wordt gezien als zoeklocatie voor zonnevelden, windmolens, sportvelden en natuur en het is ook nog onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Dat wordt proppen in een klein gebied met een nu nog open karakter: een parodie op functiemenging. Dit gebied heeft een relatief hoge natuurwaarde, is voor vogels een groene schakel en er is vorig jaar een ecologische (noord-zuid) verbinding gerealiseerd (onder de Utrechtseweg en Biltse Rading door).<br>Het lijkt mij beter om hier een duidelijke keuze te maken voor een samenhangende ontwikkeling: een ecologische verbindingszone en een goed zichtbaar onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie met recreatief medegebruik.<br>In het verlengde daarvan zou het een zoeklocatie kunnen zijn voor klimaatadaptatie (waterberging).Dat is een betere insteek voor overleg met de provincie en De Bilt in het kader van de uitvoeringsstrategie. | |
| **79** | Hierbij stuur ik, namens Buren van Nieuw Buurland, een reactie op het concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Buren van Nieuw Buurland vertegenwoordigt een honderdtal huishoudens die in de directe omgeving wonen van het project Nieuw Buurland in Tuinwijk. Middels deze reactie willen wij kenbaar maken dat wij mede ondertekenaar zijn van een bredere reactie op de RSU die u ontvangt van het buurtcomité Stalau. Deze reactie is reeds verstuurd of volgt snel na deze mail. In deze reactie van Stalau wordt ook verwezen naar het Project Nieuw Buurland. Aangegeven wordt dat:<br>- de enorme verdichting die wordt voorgesteld voor Nieuw Buurland het karakter en de leefbaarheid van de wijk onaanvaardbaar | Dank<br><br>Zie het antwoord op inspraakreactie 98<br><br>Uw reactie op het SPvE Nieuw Buurland wordt vanuit het project beantwoord. |

| | | |
|---|---|---|
| | onder druk zet en zich niet laat combineren met veel van de (gewenste) uitgangspunten in de RSU2040.<br>- alle plannen rond Nieuw Buurland (en dus ook een mogelijke aanpassing van het SPvE voor deze buurt) langs de meetlat van de integrale barcode gelegd dienen te worden. Onze conclusie is dat een dergelijke verdichting, zoals nu voorgesteld in een aangepast SPvE, dan niet past.<br>- Wij nogal onaangenaam verrast zijn dat Nieuw Buurland al als een harde ontwikkellocatie in dit plan is opgenomen, terwijl in het nu geldende SPvE nog wordt uitgegaan van 114 woningen. Een mogelijke aanpassing van dit SPvE is nog in een vroeg stadium van besluitvorming. Wij maken dan ook bezwaar tegen het opnemen van onze wijk/dit project als harde groeilocatie in de RSU 2040.<br>Ter informatie heb ik u in de bijlage de reactie gestuurd van Buren van Nieuw Buurland op de voorgestelde wijziging van het SPvE rond het project Nieuw Buurland. Hierin vindt u de nodige overlap met de bezwaren in de eerder genoemde reactie vanuit het buurtcomité Stalau. Wij wachten nog op een reactie vanuit de gemeente op deze brief van 30 januari jl. | |
| **80** | Met veel plezier en interesse las ik de nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het maakt me blij dat gemeente Utrecht inzet op publieke ruimte om te bewegen en groen voor iedereen. De barcode gaat zeker helpen bij het bepalen van de balans per gebied. Autoluw en ruimte voor voetganger juich ik toe.<br>De 3D tegels zijn zeer interessant. Is de gemeente voornemens om deze per wijk te ontwikkelen? Zo ja, worden de tegels openbaar gemaakt? Ik zou graag de 3D tegel van mijn wijk willen inzien. Dezelfde vraag voor de stedelijke barcode, hoe gaat dat precies in zijn werk en kun je de barcode voor eigen wijk inzien? | Dank voor uw complimenten.<br><br>De 3d tegels zijn ontworpen met als doel aan te geven wat bepaalde bestaande vormen van verdichting voor een beeld en opgave opleveren. De gebouwen zijn bestaand in vooral Utrecht en soms andere gemeenten. De openbare ruimte is weergegeven om te laten zien wat vanuit de barcode mogelijk is in combinatie daar te realiseren. We willen dit graag als middel in gaan zetten om straks bij de ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stad met elkaar te kijken waar |

Op pagina 102 van de RSU lees ik ‘de hoofdstructuur retail’ Deze is niet online beschikbaar, wordt dit stuk nog openbaar gemaakt?
Op pagina 167 zie ik de Voorveldsepolder benoemd staan, in relatie met een energieambitie. Kunt u aangeven wat de plannen voor Voorveldsepolder zijn?
Tot slot wil ik u nog een vraag voorleggen die specifiek gaat over mijn eigen wijk. Op de hoek van de Jan van Galenstraat en Huizingalaan wordt een nieuwbouwontwikkeling gepland. Uitgangspunt voor deze plannen is een supermarkt van 1800(!) m2. Ik benoem dit hier omdat ik mij afvraag of deze ontwikkeling, specifiek het formaat van de supermarkt, conform het in de RSU neergezette beleid is.
• De locatie ligt aan uitvalsweg Kardinaal de Jongweg, op de hoek met een fietsstraat en verderop in de straat een basisschool. Het formaat van de supermarkt heeft een aanzuigende werking op een groot gebied, dit gaat ver boven buurtniveau, en is aantrekkelijk voor autoverkeer vanwege de locatie. De gemeente zet in op autoluw en ruimte voor de fiets. Hoe is dit met elkaar te rijmen?
• In de RSU lees ik dat dit specifieke winkelcentrum is aangemerkt als lokaal centrum met een wijkfunctie. Hoe rijmt u dat met het enorme formaat van de supermarkt?
• De RSU in het kort is groen, tenzij en ruimte voor publieke pleinen In de plannen voor deze ontwikkeling wordt een bestaand parkeerterrein en speeltuin meegenomen in het plangebied. Het is maar zeer de vraag of het speelterrein en de open ruimte in hetzelfde formaat terug komen, daar meer bebouwing nodig is op de begane grond voor de supermarkt. Dit staat op spanning met de lijn in de RSU.
Ik ben benieuwd naar uw reactie op deze ontwikkeling in relatie met de RSU en hoop dat de gemeente bereid is om plannen die nog in de startblokken staan aan te passen zodat ze passen in dit beleid en in balans komen met de bestaande wijk.

we rekening mee kunnen en willen houden en welke kwaliteit, horende bij de kwantiteit kunnen toevoegen.

Voor wat betreft de barcode: We hebben stadsbreed de barcode bekeken en berekend. Niet alles is direct toe te spitsen op een afgebakend gebied.
De barcode werkt als volgt: van alle onderdelen van de stad is gekeken wat vanuit beleid de ruimtevraag is. Dat is opgeteld de ruimtelijke opgave voor de stad. Niet alles onderdelen van de stad, zijn bij ontwikkeling op wijkniveau van toepassing (denk aan stedelijke onderdelen als theater, bioscoop, middelbare school etc). Er zijn onderdelen als buurthuizen, apotheek etc die daar wel van toepassing zijn. Op deze manier is gekeken of er een goed evenwicht in de stad ontstaat.

Er zijn nog geen concrete plannen voor energieopwekking in de Voorveldsepolder.

De RSU 2040 is een koersdocument met hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling voor 2040 en verder voor de hele stad. Monitoring van de doelen zal plaatsvinden op het niveau van de stad.
De plannen van de ontwikkeling bevinden zich in de eerste fase. Het SPvE wordt nog vrijgegeven voor inspraak. De gemeenteraad besluit over het SPvE.

**81**

Tijdens de info avond concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 werd er gevraagd om aanvullingen c.q. opmerkingen voor het concept aan te dragen om van Utrecht een 10 minuten stad te maken. Om binnen 10 minuten je ontspanning en werk te vinden is een mooi streven. Helaas is dit niet altijd mogelijk voor iedereen, daar ik voor Defensie werk als Onderofficier bij de Technische Dienst van de Koninklijke Landmacht, is het voor mij niet mogelijk om zo dicht bij huis te werken of dit van thuis uit te doen. Zo zullen er vast en zeker nog wel andere uitzonderingen zijn, maar om erna te streven is altijd iets goeds.
Bij dit concept ontstonden bij mij een paar aanvullingen c.q. ideeën die misschien voor Utrecht West de 10 minuten kunnen waarmaken op het gebied van bereikbaarheid, ontspanning gekoppeld aan leefbaarheid en energie voorziening in de buurt.

Daar in West het Werkspoorkwartier vol in ontwikkeling is en er in de toekomst daar recreatie/evenementen industrie zal vestigen zal dit ook veel verkeer aantrekken dat dan weer de Westelijke Stads Ring zal belasten. Om dit te kunnen realiseren is er vanaf de Noord Westkant een extra spaak nodig, om zo het autoverkeer dat b.v. de Werkspoor Kathedraal komt bezoeken een eigen aanvoer route krijgt zonder dat de bewoners aan de WSR geen last hebben van deze bezoekers. Ook zal het vrachtverkeer over deze spaak kunnen om zo te kunnen bevoorraden.
Door een brug te maken voor OV en (vracht) auto verkeer over het A'Dam Rijnkanaal en deze aan te sluiten op de bestaande infra, zal er al een natuurlijke aan en afvloeiing ontstaan naar de A2 via de Nijverheidsweg naar de Isotopenweg. Mensen zijn dan binnen 10 minuten de stad ook weer uit.

Dank voor uw suggesties.

Wij begrijpen dat niet iedereen 10 minuten van zijn werk kan wonen. We streven er wel naar dat men binnen 10 minuten een bushalte of station kan bereiken om verder te reizen naar het werk.

In het mobiliteitsbeleid staan lopen, fietsen en gebruik van ov centraal. Een extra weg voor auto's past niet in dit beleid. In de plannen voor het werkspoorkwartier zal er aandacht zijn voor de bereikbaarheid van dit gebied.

Binnen de RSU is het principe opgenomen van Geen dak blijft onbenut. Uw suggesties om daken te gebruiken voor parkeren, recreëren en opwekken van energie passen goed binnen dit principe. We nemen ze mee bij de uitwerking van de RSU.

Bij het punt van ontspanning en leefbaarheid denk ik gelijk aan beneden wonen en relaxen, maar bij wonen horen heel veel daken die heel veel extra ruimte voor ontwikkeling en ontspanning geven.
Door op b.v. het dak van een parkeergarage een dakterras of tuin te maken, koelen we de stad af en verbeteren we de lucht kwaliteit. Verder zal de mens beter tot rust komen door te genieten van een groter uitzicht tegelijk met het groen in zijn omgeving. Dit is een mooie aanvulling op de reeds groene daken van onze bushokjes.
Ik kan in deze wel een referentie naar Rotterdam maken. Hier is de kennis op dit gebied al aardig aanwezig.

Nu kunnen we niet genieten van deze ruimte zonder dat we energie gebruiken. Het opwekken zal dan ook in deze groene bovenwereld zijn plek moeten krijgen. Er zijn wel mooie technieken die energie kunnen opwekken via zon en wind op een vreedzame en rustige manier door aan de randen en nokken turbines en zonnepanelen te plaatsen (hybrid solar units).
Ook kunnen de daken van kantoorgebouwen zonder vergroening, na kantoortijd dienen als energie opwekkers, door kleine windturbines te plaatsen met geïntegreerde trillingsdempers. Hierdoor wordt het mogelijk dat iedere buurt zijn eigen energie opwekt en gebruikt. Dit heeft ook als voordeel dat het nationale energienet ontlast wordt. Ook door buffers te gebruiken zoals accu’s en auto’s kunnen we de opgewekte energie optimaal benutten en onze huizen zo verduurzamen.

Ik hoop dat deze ideeën voor uw concept van meerwaarde zijn en hoop dan natuurlijk ook dat dit in de toekomst gerealiseerd kan worden. Op deze manier kunnen we van onze mooie stad Utrecht een groene oase maken van leven en rust. Daardoor kan ons stadje, uitzonderingen daar gelaten, alles bieden om lekker te kunnen leven in een straal van 10 minuten.

Hopende u van dienst te zijn en met vriendelijke groet,

---

**82**

RSU 2040 bekeken door een groene bril
Hoewel de RSU 2040 vele goede ontwikkelingen in groene stedelijke ontwikkeling laat zien, zijn er wel degelijk nog verbeteringen op te sommen. In onderstaande visie worden alleen aanvullingen weer gegeven.

Energievoorzieningen
In de druk bevolkte randstad en zeker rond de grote steden moet het landschap gevrijwaard blijven van zonneparken en windmolens. Allereerst dient energiegebruik zoveel mogelijk beperkt te worden. Zonnecollectoren moeten niet op groen worden gelegd, maar zoveel mogelijk op hoge daken (een zeer groot potentieel is nog onbenut) en moet er gezocht worden naar plaatsen waar ze niet storend werken (bijv. op geluidswallen langs snelwegen). Windmolens dienen zoveel mogelijk op zee worden geplaatst en zeer beperkt in grote industriële gebieden.
Het gebruik van koelaggregaten in gebouwen dient beperkt te worden door voorzieningen aan de gebouwen, groen tegen en op de gebouwen en bomen die schaduw leveren. Op veel meer manieren kunnen gebouwen natuur inclusief ontworpen worden.

De RSU zal uitgewerkt worden in een Energievisie en een dakenvisie waarin maximale benutting van daken voor onder andere energieproductie het doel zal zijn. Zonnevelden zien wij  als een noodzakelijke oplossing, omdat alleen met daken onvoldoende duurzame energie geproduceerd kan worden.

---

**82**

Groei van de stad
Het aantal woningen dat in de randstad wordt bijgebouwd, dient beperkt te blijven. In andere delen van Nederland is veel meer ruimte en

De gemeente ziet groei ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze

er treedt in sommige gebieden zelfs krimp op. De landelijke gebieden rond Utrecht dienen zoveel mogelijk gevrijwaard van woningbouw te blijven. Verdichting binnen de stad is dan de enige oplossing. Bij deze verdichting dient rekening gehouden te worden met delen van de stad die het minste groen hebben, veelal het centrum en wijken daar dicht omheen.
Ecosystemen zouden een vertrekpunt moeten zijn bij ontwerpen van infrastructuur, gebouwen en groen. Ecologie van het water en de bodem is de basis voor het ecosysteem waarin wij, flora en fauna leven in de stad. Daar waar infrastructuur en gebouwen worden gepland moeten deze, voor een leefbare stad, in een evenredige verhouding door water en groen worden gecompenseerd. In de toekomstbestendige stad moet water(berging) en natuur in alle slimme nieuwe infrastructuur en gebouwen worden geïntegreerd.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen en versterking van de ecologie in en om  de stad,



Groen in de stad
De toekomstbestendige stad vraagt inderdaad om veel groen, maar dit groen dient beter gedefinieerd te worden. Gevarieerd inheems groen is veel beter bestand tegen klimaatveranderingen en biedt meer voeding en bescherming voor insecten en andere fauna. Natuurlijk moeten er gras gazons overblijven om in te zitten, maar op heel veel plaatsen kan gras langs verharde gebieden worden vervangen door gevarieerd groen, door een aangepast maaibeheer. Het schoonhouden van
de stad moet niet langer leiden tot het schoonkrabben, wegbranden van elke gras-spriet en natuurlijk ontkiemende plantjes tussen bestrating. De budgetten en het beheer van groen dienen hier op aangepast te worden. Groenbeheerders dienen hierin opgeleid te worden. Vrijwillige groenbeheerders, die uitermate geschikt zijn voor kleinschalig en op de omgeving afgestemd beheer, moeten structureel bege-leid

De dragende structuur bij de ontwikkeling van de stad is de groenstructuur. Voor ecologie, retentie, klimaat, verblijf etc. Dit is voor vijf schaalniveaus in de stad en omgeving aangegeven hoe we daar mee omgaan. Dit is in relatie met de totale ontwikkeling van de stad afgestemd, dus ook met woningbouw. Ons adagium is dat de woningbouw en groen evenredig met elkaar groeit.

| | | |
|---|---|---|
| | worden en meer verantwoordelijkheden krijgen. Verandering in het beheer mag hier echter niet van afhankelijk zijn. | |
| **82** | Blauw in de stad<br>Water in de stad is van groot belang voor het reguleren van lage en hoge temperaturen, het laten groeien van flora en het bieden van een grotere biodiversiteit. Aanpassingen van de stad aan droge en natte perioden dient veel sneller aangepakt te worden. Stenen bestrating moet zoveel mogelijk door zowel gemeente als particulieren beperkt te worden en zodanig uitgevoerd te worden dat regenwater in de bodem kan wegzakken. Rond bomen moet wateropslag plaatsvinden. Het water in rivieren, kanalen, sloten, grachten, plassen dient zo schoon mogelijk te zijn en deze watergangen dienen zo beheerd te worden dat onderwaterleven zo goed mogelijk in stand blijft (bijvoorbeeld bij baggeren) en er dienen ondieptes te zijn waar onderwaterplanten kunnen groeien. De beschoeiingen dienen zodanig uitgevoerd te worden dat een goede uitwisseling tussen flora en fauna in water en op land mogelijk is. Vooral in stedelijke omgeving wordt dit nu niet nagestreefd. Innovatieve oplossingen moeten worden uitgevoerd om ook in stedelijk gebied onderwaterstructuren vorm te geven. | De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen. Dat betekent dat we wel uitspraken doen over bijvoorbeeld het bevorderen van de biodiversiteit en klimaatadaptatie/vergroening. Het voert echter te ver om ook concrete maatregelen op ieder thema en gebied op te nemen. Hiervoor zijn de onderliggende beleidsuitwerkingen op thema (bijvoorbeeld het Groenstructuurplan) en gebied (bijvoorbeeld de omgevingsvisie Binnenstad) beter geschikt.<br><br>Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien.<br>We werken momenteel aan een visie Klimaatadaptatie en in het verlengde daarvan aan een visie Water en riolering waarin dit onderwerp aan bod komt. Deze visies worden later dit jaar vrijgegeven voor inspraak. |
| **82** | Schone stad<br>(Zwerf)afval is niet alleen vreselijk ontsierend, maar vormt ook bedreigingen voor flora en nog meer voor fauna in de stad en aangrenzende gebieden. Bij het opruimen van het zwerfafval wordt de meeste inspanning geleverd in de drukkere bezochte gebieden. Echter in de gebieden daarbuiten, met name in bosschages blijft afval dikwijls erg lang liggen en vormt daar een bedreiging voor fauna in dat gebied. Bovendien breekt het afval daar af in kleinere deeltjes die zich nog | Het tegengaan van zwerfafval past niet in de RSU 2040. De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Op de website kunt u lezen wat Utrecht doet om zwerfafval tegen te gaan.<br><br>. |

| | | |
|---|---|---|
| | meer in het milieu verspreiden. Zeker langs watergangen dient afval zo goed mogelijk verwijderd te worden. Denk bijvoorbeeld aan banken langs het water waar omheen sigarettenpeuken zich verzamelen. Met de meest gebruikte methoden door gemeente en vrijwilligers blijft dit liggen en verdwijnt uiteindelijk in het water. Regulering van verpakkingsmaterialen is vooral afhankelijk van landelijke regelgeving, denk aan statiegeld en gebruik van materialen (plastic rond elk snoepje, versnapering), maar ook stedelijk valt hier wat aan te doen. Denk aan materiaalgebruik bij evenementen het (wel of niet) plaatsen van afvalbakken, opvoeding van consumenten, verantwoordelijk stellen van ondernemers. | |
| **82** | Gezonde stad<br>Gezond leven in de stad kan bevorderd worden door het stimuleren van bewegen door de bewoners. Onthaasten kan daartoe een middel zijn. Voorgesteld wordt in de RSU om fietsen en lopen aantrekkelijker te maken door afstanden zo kort mogelijk te maken, hiertoe worden bruggen en viaducten voorgesteld. Deze zijn echter tegelijkertijd een doorbreking van en druk op natuurwaarden die daar anders zouden kunnen worden gerealiseerd. Beter is het om andere vormen van vervoer sterker te ontmoedigen. | Wat betreft de gezonde stad en mobiliteit zetten we in op zowel het ontmoedigen van autoverkeer als. het stimuleren van andere vormen van vervoer (zie paragraaf 5.2.5). Meer verbindingen voor langzaam verkeer vormen voor dat laatste wel een belangrijke bouwsteen om een fijnmaziger netwerk te maken. Uiteraard houden we rekening met de aanwezige natuurwaarden. Op pagina 80 stellen we zelfs dermate robuuste verbindingen voor dat ook de natuur daarvan moet kunnen profiteren. Onze ambitie omvat immers het aanleggen van nieuw openbaar groen én het beter toegankelijk maken van groen van andere eigenaren. Dat telt op tot 900 voetbalvelden, in de stad zelf, voor planten en dieren en ook voor onze inwoners. |
| **83** | Allereerst dank dat u uw inwoners in de gelegenheid stelt hun visie op het concept Ruimtelijke Strategie 2040 kenbaar te maken. Ik beperk mij tot commentaar op het concept betreffende de wijk Vleuten – De Meern. | Cultuurhistorische waarden vormen een belangrijke bouwsteen voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht (zie onder andere hoofdstuk 3 en het |

Het stemt mij tot genoegen dat u de cultuurhistorische waarden van dit gebied erkent en naar waarde weet te schatten. Die waarden zijn velerlei:
Allereerst dienen Kasteel de Haar en het omliggende daarmee verbonden gebied genoemd te worden. Het eerste kasteel dateert uit de 11e eeuw. Toen al stond hier een aantal machtige kastelen. De Hamtoren is een restant van het vroeg-,middeleeuwse kasteel Den Ham. De meeste kastelen zijn verdwenen, verwoest of afgebroken . Kasteel De Haar werd eind 19e eeuw in volle glorie herbouwd op de Middeleeuwse grondvesten Het oude dorp werd verplaatst ten behoeve van de aanleg van een gevarieerd park: een formele aanleg dichtbij het kasteel, een bos rondom het park, overgaand in agrarische gebieden die deels al in de vroege Middeleeuwen waren ontgonnen en verkaveld. De huidige landwegen, waterlopen, zichtassen volgen nog steeds de Middeleeuwse verkavelingen. Laag Nieuwkoop, Thematerweg, Thematerkade, de doodlopende Ockhuizerweg zijn nog goed te herkennen als oude ontginningswegen c.q. ontginningskaden. Het Haarpad was een oeroud kerkpad vanaf Kasteel de Haar naar het zeer oude dorp Vleuten. Vleuten en De Meern hebben nog deels hun dorpskarakter behouden..
Zowel het kasteel als de omliggende landerijen zijn, met een aantal boerderijen, benoemd als beschermd dorpsgezicht. Verscheidene boerderijen zijn aangewezen als Rijksmonumenten.
Om de cultuurhistorische waarden recht te doen en te behouden dient m.i. aan een aantal voorwaarden te worden voldaan, te weten:

- er dient geen hoogbouw te verrijzen, als er al gebouwd zou moeten worden als Haarrijn en Haarzicht klaar zijn,
- er dient geen grootschalige akkerbouw plaats te vinden, waarvoor oude waterlopen gedempt moeten worden en oude boomsingels (knotwilgen) gekapt moeten worden,

intermezzo op pagina 44-48). De RSU 2040 bouwt voort op die traditie. De stad is geen ‘tabula rasa’, een leeg vel waarop ongestoord kan worden gepland. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt. Dat is meer dan alleen behoud van grotere en kleinere monumenten; het erfgoed geldt als basis voor onze verdere verstedelijking. Dat wil niet zeggen dat we alle gebieden op slot zetten en geen hoogbouw toestaan en geen grootschalige opwekking van energie, maar wel dat we hierbij goed kijken naar de cultuurhistorische context en waarden in het desbetreffende gebied.

- bovenmatig grote en zware landbouwvoertuigen  zouden niet op de oude verkavelingswegen moeten rijden. Die wegen zijn te smal, waardoor de bermen afkalven en vernield worden, en de toplagen scheurenj
- de maximum snelheid van tractoren zou aan banden gelegd moeten worden, bijv. 15 km/uur
- verkeer aantrekkende activiteiten moeten niet plaats vinden, geen air BNB, geen grote vergaderlokaties waarvoor parkeer plaatsen aangelegd moeten worden. Bij grote evenementen in  het kasteelpark is al onvoldoende parkeerruimte beschikbaar, waardoor auto's van bezoekers her en der in de bermen gezet worden. Het is mij uiteraard volkomen duidelijk dat hetKasteel De Haar financien nodig heeft om te kunnen overleven,
- geen windmolens, geen zonnepaneelpark, waardoor dit kleinschalige landschap rondom Haarzuilens en Vleuten ernstig aangetast zou worden. Haarzuilens is al bezig  via de Haarze Zon te streven naar energievoorziening voor het dorp. Een groot aantal inwoners heeft al certificaten gekocht, het wachten is nu op de derde fase van uitgifte.

Tot zoverre mijn  visie voor de toekomst.
Met dank voor de  door u geboden gelegenheid om de stem van de burgers te laten horen.

---

**84**

Totstandkoming zienswijze
Het Wijkplatform Overvecht en Bewonersplatform Overvecht hebben met betrokken bewoners en ondernemers deze zienswijze opgesteld. In de dialoogavond van het Wijkplatform op 8 februari 2021 is informatie gevraagd waarna betrokken bewoners op onderdelen hun reactie hebben gegeven op de RSU 2040. Deze reacties zijn samengevoegd in deze zienswijze.

Dank voor uw reactie

Wij verzoeken u in een volgende fase per onderstaand punt een reactie te geven in een tweekolommenstuk.

---

**84**

A. Locatie Overvecht heeft veel te bieden, als ….

Overvecht heeft een goede ligging ten opzichte van binnenstad, OV, rijkswegen en biedt naast groen en blauw in de wijk (diverse parken en groen- en blauwverbindingen) ook natuurgebieden in de omgeving zoals de Oostelijke Vechtplassen, het Westelijk deel van de Utrechtse Heuvelrug en natuur/recreatieplekken zoals het Noorderpark en de Maarsseveense plassen. Daarnaast kan de Nieuwe Hollandse Waterlinie (nominatie UNESCO werelderfgoed) een impuls geven aan meer recreatie en toerisme (als overloop voor de binnenstad) met behoud van de historische waarde. Met de toevoeging van de nog ontbrekende elementen uit de Utrechtse Barcode uit de RSU wordt de wijk in de toekomst aantrekkelijk voor bewoners. Elementen die nu nog ontbreken en die toegevoegd dienen te worden:
1. Werkplekken en cultuur toe, waardoor de wijk ook in economisch opzicht aantrekkelijk wordt.
2. Voorzieningen voor Voortgezet Onderwijs.
3. De te benutten mogelijkheden van de Hollandse Waterlinie (nominatie UNESCO werelderfgoed). Maak van de Forten in en om Overvecht een toeristische trekpleister met recreatie (van Noorderpark) als overloop voor de toeristen in het centrum en voor de economische impuls in de wijk Overvecht. NB. “De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes zijn genomineerd als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed.” Deze kwaliteiten zijn wel vermeld bij andere wijken, maar niet bij Overvecht. Waarom niet?
Hieronder gaan we verder in op een aantal onderdelen om te voldoen aan Gezond Stedelijk Leven voor Overvechters.

Ten aanzien van het onderdeel “Werken”: er is een aantal arbeidsplaatsen opgenomen. Werken op meerdere plekken binnen Overvecht is een belangrijk ontwikkelpunt, om te komen tot meer functiemenging en het stimuleren van de arbeidsparticipatie.
Ten aanzien van de voorzieningen voor voorgezet onderwijs: er wordt momenteel gewerkt aan het toevoegen van een VO school binnen Overvecht.

B. Stedenbouw algemeen Utrecht en specifiek Overvecht
4 Het gebied rondom het Shoppingcenter Overvecht wordt een van de vijf centra in Utrecht. En wat heeft zo'n centrum in Overvecht dan te bieden? De RSU beperkt zich tot de verdichting tussen station Overvecht en het Shoppingcenter en een HOV lijn. Dit alles is onverenigbaar met het behouden van het groen, wat ook een uitgangspunt is in de RSU. De huidige verbinding tussen het station en het Shoppingcenter is een groene zone, belangrijk voor zowel ecologie als de beleving van de buitenruimte voor de mensen die in een hoogstedelijke omgeving wonen. Die groene zone moet (conform de Utrechtse Barcode) behouden worden en daar past geen verdichting. Daarom stellen wij het plan Einsteinkwartier voor met écht een ambitie voor een centrumgebied in Overvecht, waarin inspirerende werkplekken en ontmoetingsplekken te vinden zijn tussen stedelijk wonen.

Plan Einsteinkwartier
De huidige Einsteindreef is een 2 x 2 weg (met extra rijstroken bij de kruisingen) en een brede middenberm. De Einsteindreef is een barrière tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid. Die barrière wordt nog groter door de toename van verkeer als gevolg van de opwaardering NRU en het concept dat auto's zo lang mogelijk op de Ring moeten rijden, voordat ze naar de bestemming binnen de Ring gaan. Wij stellen voor de Einsteindreef te transformeren naar het Einsteinkwartier, een mobiliteitshub met wonen, werken en recreëren. Dat geeft op diverse aspecten (wonen, wijkeconomie, cultuur, OV) een stimulans aan de wijk zodat deze aantrekkelijk is voor een variatie aan doelgroepen. Ruimtelijk betekent dit:
Het doorgaande verkeer gaat via de Einsteindreef verdiept (in tunnels of onder overkappingen) rechtdoor. Het wijkverkeer gaat enkelbaans via een 30 km weg op maaiveld over de Einsteindreef en heeft de mogelijkheid om af te slaan bij de kruisingen.

In het eerste deel is een tegenstelling geschetst die wij niet zien. Bij de uitvoering zal aan beide gehoor gegeven moeten worden.
Je kunt toevoegen: Dit deel van Overvecht heeft nu al meer een centrumfunctie, als gevolg van de aanwezigheid van het Shoppingcenter en Overvecht Station. Wij willen deze centrumfunctie versterken. Zoals vermeld staat in deze RSU is en blijft groen binnen de stad van belang; dat geldt ook binnen dit gebied.

Dank voor het neerleggen van dit voorstel.
Het klopt dat de Einsteindreef in de huidige vorm een eigenlijk onwenselijke barrière vormt tussen Overvecht Noord en Zuid. Wij zouden deze barriere graag wegnemen en Noord en Zuid daarmee beter verbinden. Of het verkeerstechnisch mogelijk is om de Einsteindreef ter plekke te versmallen moet blijken uit verkeerskundig onderzoek en hangt mede af van de ontwikkeling van de NRU.
In de concept RSU hebben we in de kaart van Overvecht met pijlen over Einsteindreef (ter plekke van de Brailledreef en de Carnegiedreef) schematisch aangeven dat een betere oversteekbaarheid wenselijk is. De suggestie van een Einsteinkwartier als invulling van eventueel vrijkomende ruimte nemen wij mee in de overwegingen. Wij bekijken dit gebied in nauwe samenhang met de ontwikkeling van Overvecht Centrum. Het toevoegen van werken en andere functies in dit gebied onderschrijven wij.

De potentie voor nieuwe werkplekken in de wijk Overvecht is inderdaad onderbelicht. De groei van het aantal woningen in de wijk moet gepaard gaan met de groei van het aantal banen in de wijk. De uiteindelijke uitwerking van hoe en waar de werkgelegenheid in Overvecht

- Het HOV (later misschien een tram) krijgt een halte bovengronds op maaiveld ter hoogte van het Shoppingcenter en is gemakkelijk en veilig toegankelijk voor voetgangers. De wegen op maaiveld zijn immers 30 km wegen.
- Voor voetgangers en fietsers zijn er goede verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid.
- Ook de OV verbindingen tussen Overvecht Noord en Overvecht Zuid ondervinden weinig hinder van het doorgaande verkeer.
- Doordat het doorgaand verkeer verdiept is, is er minder verkeersruimte op maaiveld nodig. De vrijkomende ruimte is voor het wijkverkeer en veel ruimte kan worden benut voor stedelijke bebouwing met behoud van groene kwaliteit.
- De stedelijke bebouwing bestaat uit woningen, werkplekken en plekken voor maatschappelijke voorzieningen en cultuur (waaronder een bioscoop). Door de hoogbouw kunnen veel woningen van de ambitie uit de RSU worden toegevoegd. Met daktuinen wordt het aantrekkelijk voor bewoners die houden van zo'n stedelijke omgeving. De gebouwen zijn duurzaam en voorzien van zonnepanelen en energie seizoensopslag.
- Tussen de bebouwing is er ruimte voor groen en is er een goede verbinding met de groenstructuur (Groene Lint).
- Het Groene Lint door de wijk biedt de mogelijkheid om vanuit de stedelijke omgeving snel naar natuurgebieden of recreatiemogelijkheden in de omgeving van de wijk te gaan (richting Oud Zuilen en de groene Vecht, Noorderpark en Maarsseveen).
- • De prostitutiezone heeft een plek elders gevonden en is niet meer naar Overvecht teruggekeerd. In plaats daarvan is de Vechtzone een groen-blauwe zone geworden met hoge biodiversiteit en recreatief en sportief gebruik. Langs de Einsteindreef is bebouwing gekomen.

zijn plek krijgt wordt uitgewerkt in een nader op te stellen gebiedsuitwerking.

Volgens het uitgangspunt van de tien-minutenstad en de barcode moeten wonen, werken, voorzieningen en mobiliteit in evenwicht zijn. We constateren dat er nu al te weinig werkplekken zijn en te weinig culturele voorzieningen. Het is dus onbegrijpelijk dat in de RSU 2040 daar voor Overvecht zo weinig aandacht aan wordt gegeven. Het Plan Einsteinkwartier zoals hierboven geschetst kan daar juist in voorzien.



5. Verdichting en menging is niet automatisch een verbetering en leidt niet automatisch tot een inclusieve stad. Er is een grote behoefte aan betaalbare huur- én koopwoningen binnen Utrecht. Voorkomen moet worden dat het wonen in de stad alleen voor draagkrachtige bewoners beschikbaar is. Voor de ruimtelijke keuzes dient rekening gehouden te worden met de ambitie om sociale huurwoningen meer over de stad te spreiden. In Overvecht is het belangrijk dat bewoners een wooncarrière kunnen maken in de wijk. Daarvoor zijn diverse woonvormen nodig. Niet alleen de woonvorm maar ook de (financiële) toegankelijkheid moet het mogelijk maken om die carrière te maken. Ook lagere en middeninkomens moeten in de wijk of de stad kunnen blijven wonen.
6. Het is niet wenselijk om bij nieuwbouw en verdichting in Overvecht het bestaande groen, ook aan parkranden en groene linten, aan te tasten. Voor prettig wonen vervullen met name die groene ruimten en speelplekken bij hoogbouw een belangrijke rol. Het groen in Overvecht is een kwaliteit die hoog wordt gewaardeerd. Onduidelijk is wat wordt bedoeld met “ruimtelijke spreiding van het groen” (opgave Overvecht, pag. 140). Met name bij verdichting in Overvecht is het juist belangrijk om de groenstructuur te behouden en te versterken, waarbij de parken hun omvang behouden. Voor de leefbaarheid en

5. Wij delen deze reactie en zien deze als aanmoediging voor onze inzet in de RSU (en woonvisie, waarin meer gemengde wijken een hoofddoelstelling is).
6. De groene en stedenbouwkundige opzet van de wijk vormt de onderlegger de verdichtingsopgave, maar dit plaatsen we wel in een hedendaagse context. De verdichtingsopgave wordt ingezet om juist deze kwaliteiten te versterken, door het groen bijvoorbeeld op alle plekken een hoogwaardige kwaliteit te geven. Variatie in groen en de spreiding van het geprogrammeerde groen (zoals spelen, sporten, etc) moet bijdragen aan de kwaliteitsverbetering van het bestaande groen in Overvecht.
7. De ruimtelijke inpassing van de verdichtingsopgave in het gebied tussen het station en het winkelcentrum wordt nader uitgewerkt in een gebiedsuitwerking en in andere (toekomstige) studies. Hierin worden de verschillende ruimtelijke programma's zoals wonen, werken en groen ten opzichte van elkaar afgewogen.
8. De invulling van het RWZI-terrein staat nog niet vast. Dit wordt in de RSU niet bestemd als toekomstige woon-werklocatie. De tracékeuze voor de (H)OV-verbinding is ook niet definitief. Hier wordt nader onderzoek gedaan, waarbij rekening wordt gehouden met het voorkomen van nieuwe barrières

gezondheid van bewoners (van alle leeftijden) zijn de plekken voor ontmoeten, ontspannen en bewegen belangrijk. Vooral voor kinderen zijn de speelruimtes belangrijk om voldoende mogelijkheden te hebben om te bewegen (zoals beschreven in paragraaf 4.2.5). Inpassing van bebouwing en infrastructuur moet zeer zorgvuldig afgewogen worden en mag niet ten koste gaan van die functies (groen, ontmoeten, ontspannen en bewegen) in de openbare ruimte.
7. Verdichten en verstedelijken in het gebied tussen Station Overvecht en het Shoppingcenter staat op gespannen voet met het behouden van het groen in Overvecht Zuid.
8. “In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050” (pag. 142). De Brailledreef en het terrein van de RWZI kunnen in de toekomst worden ingevuld met de uitbreiding van het centrumgebied Overvecht in combinatie met een groene- of groenblauwe verbinding met de Vecht. Daarmee dient nu al rekening te worden gehouden. Voorkomen moet worden dat door de inpassing van (H)OV en de inrichting van de Stadsboulevard Brailledreef straks een barrière ontstaat tussen het nieuwe woon/werkgebied en het Shoppingcenter Overvecht.
9. Overvecht heeft een mix van verschillende woningtypen: grondgebonden woningen, laagbouw appartementen en hoogbouw appartementen. Het is wenselijk dat deze mix blijft bestaan om wooncarrière te kunnen maken. Voor de inpassing met hoogbouw moet rekening worden gehouden met de wensen van privacy bij grondgebonden woningen en behoud van leefkwaliteit van de omgeving en landschap.
10. Het is wenselijk bebouwing zodanig te ontwerpen dat er flexibiliteit mogelijk is in woonvormen, afhankelijk van de behoeftes die er zijn.

9, 10 en 11. Wij delen deze principes en nemen uw zorg mee in de verdere uitwerkingen. De punten die u aandraagt sluiten aan bij het stadsprofiel De toekomstbestendige stad (pagina 37) zoals we die in de RSU beschrijven. Bij de uitwerking van diverse deelplannen  wordt aan deze ambities invulling gegeven. Daarnaast hebben we een welstandsnota waarin de beoogde architectonische kwaliteit voor gebouwen in de stad is beschreven.

11. Het is aan te bevelen duurzame gebouwen met architectonische kwaliteit toe te voegen, vergelijkbaar met het C&A gebouw dat inmiddels op de gemeentelijke momentenlijst staat.



D. Werken en voorzieningen

12. Bij de Opgave Overvecht (Pag 140) staat: “Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een lichte toename in de wijkeconomie.” Voor de flexibiliteit dient te worden gedacht aan meer mogelijkheden om de plinten in te vullen
7 - 12
dan alleen met werklocaties. Mocht de levendigheid niet door werklocaties ingevuld kunnen worden, dan zijn andere soorten invulling gewenst om toch de levendigheid te krijgen.
13. In vergelijking met andere wijken ontbreekt in de wijk Overvecht een programma met cijfers over de te verwachten groei in arbeidsplaatsen. Op pagina 160 is de verwachting dat er 0 (nul) arbeidsplaatsen bij komen. Dit is niet alleen een tekortkoming in de RSU, maar ook illustratief voor het ontbreken van een ambitie om de wijk minder kwetsbaar en juist welvarender te maken. Wij pleiten er dan ook voor om ons voorstel Einsteinkwartier serieus uit te werken en echt te werken aan werk voor Overvechters. Toevoeging van verzamelgebouwen en cultuur (zoals in Plan Einsteinkwartier) levert ook wijkeconomie op.
14. De verwachting is dat meer mensen gaan thuiswerken (zeer waarschijnlijk de trend na corona). Vanwege beperkte werkruimte in de eigen woning en voor de behoefte aan ontmoetingsplekken zijn in of nabij de verzamelgebouwen (bedrijfjes, zzp-plekken, vergaderplekken etc) ook faciliteiten van horeca en sport nodig. Voor jonge ouders is een kinderopvang in de nabijheid nodig.
12. Onder wijkeconomie verstaan wij een breed scala werkgelegenheid, kleine bedrijven, maar ook zorg, culturele en maatschappelijke functies, onderwijs en sport. De breedte van het palet zou voldoende flexibel moeten zijn voor de invulling van de plinten om bij te dragen aan de levendigheid in de wijk.
13. U heeft gelijk. De potentie voor nieuwe werkplekken in de wijk Overvecht is onderbelicht. De groei van het aantal woningen in de wijk moet gepaard gaan met de groei van het aantal banen in de wijk. In de definitieve RSU zullen we dit beter duiden. De uiteindelijke uitwerking van hoe en waar de werkgelegenheid in Overvecht zijn plek krijgt wordt uitgewerkt in een nader op te stellen gebiedsuitwerking.
14. We zijn het met u eens. De nabijheid van dagelijkse voorzieningen is precies waar de RSU om gaat.
15. Goed om te zien dat de ideeen van het wijkplatform en bewonersplatform ten aanzien van Overvecht Centrum goed aansluiten bij de ambitie die de gemeente heeft over Overvecht Centrum. Dit staat zo omschreven in hoofdstuk 6.3
16. Bij de diverse gebiedsonderzoeken wordt de programmatische invulling uitgewerkt. Daarbij wordt zorgvuldig onderzoek gedaan wat er op een specifieke plek mogelijk en nodig is. Het omzetten van winkelstrips naar woon/werkplaatsen is denkbaar, maar het behoud van winkelstrips op meerdere plekken in de wijk is ook van belang voor de leefbaarheid en het beperken van (auto)verkeer.
17. De opgave voor de kwalitatieve verbetering van het bedrijventerrein Overvecht staat als opgave aangeduid in de RSU (zie hoofdstuk 6.3). Hoe deze kwaliteitsslag precies wordt ingevuld wordt in een aparte gebiedsverkenning ingevuld.

15. Maak het centrumgebied Overvecht multifunctioneel met een breed aanbod winkels en maatschappelijke en ontspanningsvoorzieningen (cultuur en sport) voor diverse doelgroepen in de wijk.
16. Nader onderzoek is nodig voor de winkelstrips. Kunnen deze bijvoorbeeld omgezet worden naar woon/werkplaatsen voor kleine zelfstandigen? Dit vergroot de gebruiksflexibiliteit.
17. Verbeter de kwaliteit van het bedrijventerrein Overvecht door revitalisatie op het bedrijventerrein (bijv. met meer functies) en door toevoegen van woon/werklocaties langs de Franciscusdreef. Benut ook kansen voor opleidingsfuncties, broedplaatsen en leer/werkplekken (voor bijvoorbeeld de maakeconomie) op het bedrijventerrein. Meer verbinding (samenwerking en kansen benutten) tussen de wijk en bedrijventerrein is gewenst. De bereikbaarheid van het bedrijventerrein vraagt verbetering. Een goede (H)OV verbinding en een opwaardering van de NRU zijn daarvoor belangrijke stappen. Zie ook onderdeel Mobiliteit
18. Uitbreiding van zwembad De Kwakel is een goed plan, waarbij het wenselijk is dat er ook een buitenbad komt dat bijvoorbeeld in de winter overdekt kan worden.
19. Uitbreiding veldsporten is goed, waarbij een zorgvuldige inpassing van sportvelden in het Noorderpark nodig is, met aandacht voor de vervoersstromen. Dit gebied moet breed toegankelijk zijn en sportvelden verkleinen het vrij toegankelijke recreatiegebied. Op dit moment zijn sport, spel en ontspanning voor iedereen toegankelijk en sportvelden (gekoppeld aan sportverenigingen) zijn beperkt toegankelijk.
20. Toevoegen Urban Sport (met diverse – informele – buitensportmogelijkheden) biedt meer mogelijkheden en is toegankelijker. Behoud en versterk de informele buitensportmogelijkheden in de wijk en voeg deze toe in het Noorderpark.

18. De door u genoemde uitbreiding van zwembad De Kwakel is nog geen plan. De RSU is een ruimtelijke koers op hoofdlijnen. Daarin is een mogelijke uitbreiding van het zwembad op termijn benoemd als locatie waar rekening gehouden moet worden.
19. Wij zijn het met u eens dat sportvelden in het Noorderpark om een zorgvuldige inpassing vragen. Op dit moment ligt er nog geen concreet plan. Het Noorderpark is benoemd als locatie waar we dat op termijn willen gaan onderzoeken.
20. Voor een gezonde leefomgeving is er aanbod van verschillende sport- en beweegmogelijkheden nodig. Urban sports horen daarbij. In de RSU gaat het om op hoofdlijnen aangeven dat er naast woningbouw ook voldoende ruimte moet zijn voor alle andere onderdelen van de barcode, waaronder ook ruimten voor sporten in de openbare ruimte. Hoe die ruimte vervolgens wordt ingericht is uitwerking die buiten de scope van de RSU valt, maar zeker ook met bewoners wordt gedaan.
21. In de RSU is het vinden van voldoende ruimte voor sportvelden een stedelijke opgave. Sportparken hebben enerzijds een stedelijke functie, maar vaak ook een wijkfunctie. Wij denken dat we met honk- en softbal ook een bijdrage leveren aan de diversiteit aan sporten in de wijk Overvecht. Daarnaast hebben sportparken vaak ook een stedelijke functie die in een wijk een plek moeten krijgen.

21. Voor de voorzieningen wordt in de eerste plaats honk- en softbalvelden genoemd. Wij pleiten ervoor om in samenspraak met jongeren te kijken naar wat zij willen. Zijn dat de honk- en softbalvelden?

---

**84**

E. Mobiliteit

22. De gemeente gaat uit van twee hoofdstructuren (Pag. 7): de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Dit pleit voor het volgende:
a Voor de inpassing van HOV tussen NS Overvecht en NS Zuilen en Leidse Rijn (het wiel) is het noodzakelijk nu al het traject in te tekenen. Wij pleiten ervoor dat het traject ook via de Franciscusdreef gaat vanwege de verschillende publiekstrekkers nu en in de toekomst. Denk daarbij aan de ontwikkeling van het bedrijventerrein.
b Tussen NS Overvecht en het Shoppingcenter lijkt de ruimte al drie keer ingevuld te worden: verdichting (verstedelijking), OV en groen. Hier moeten nu al keuzes gemaakt worden.
c Voor de inpassing van een HOV (spaak) naar het Centrum dient nu al rekening gehouden te worden met een mogelijke tramverbinding in de toekomst. De route moet nu al ingetekend worden.
d Voor de mobiliteitstransitie van auto naar fiets is het noodzakelijk om met prioriteit de fietsstructuur uit te werken, zodat wordt voorkomen dat bij verdichting of aanpassing van de openbare ruimte de fietsstructuur onherstelbaar wordt aangetast of alleen met extra kosten kan worden hersteld. Hierin tevens de “spreiding van het fietsverkeer” meenemen (= opgave voor Overvecht, pag. 140).
23. In de Opgave voor Overvecht staat op pag 140: “Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor.” Onduidelijk is wat de opgave is voor de verbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal. Er ontbreekt daar wel een goede fietsverbinding langs de Demkabrug met Lage Weide. Ook de

22 De route van de HOV wordt in deze RSU nog niet vastgelegd. Dat wordt onderwerp van andere vervolgstudies. Wel vinden we het van belang dat de realisatie van een HOV als belangrijke voorziening voor de stad al wel staat vermeld.
Het klopt dat in delen van de wijk meerdere functies vermeld worden. Dat hoort bij de ruimtelijke opgaven die volgen uit de verdichtende stad. Zoals op meer plekken is de opgave om te werken aan integrale ontwikkeling, waarbij alle aspecten een plek krijgen.
De noodzaak voor een goede fietsstructuur en het spreiden van het fietsverkeer onderschrijven wij. Deze is en blijft onderwerp van onze opgaven in de stad.
23. Hiermee wordt bedoeld het verbeteren van de fietsstructuur richting Amsterdam-Rijnkanaal. Wij beogen die verbinding te verbeteren. Zie ook de informatie die daarover naar de raad is gestuurd.
24 Overvecht: Er is nog verder onderzoek nodig om te bepalen of en hoe Overvecht door Intercity`s bediend kan worden. Een mogelijke Intercity-bediening van Overvecht kent nog vele varianten. Zo rijden er nu Intercitytreinen tussen Amersfoort en Utrecht. Het lijkt vooralsnog niet kansrijk dat deze treinen op Overvecht kunnen gaan stoppen, omdat dit ten koste van de reistijd tussen Noord Nederland en Rotterdam/ Den Haag gaat en omdat dan een zeer lastige uitbreiding van de capaciteit van het station nodig is. Een andere optie is om de sprinter Almere Utrecht op te waarderen naar een Intercity.  Deze treinen kennen relatief minder doorgaande reizigers en halteren op Overvecht zou daar een verbetering van de reistijd voor reizigers in Overvecht en richting het Utrecht Science Park op kunnen leveren.

fietsverbinding vanuit Overvecht naar Maarssen over het Amsterdam-Rijnkanaal is ondermaats en kan worden verbeterd.
24. Verbeter het openbaar vervoer door op beide stations NS Overvecht en Zuilen stops te laten maken door intercity treinen.
25. Wij voorzien na de aanpassing van de NRU betere verbindingen tussen wijk en Noorderpark en met verkeerstechnologie etc zoals mobiliteit in 2040 dat nodig heeft. Wij blijven bij een opwaardering pleiten voor een verdiepte aanleg over het gehele traject, bij voorkeur in een tunnel. Elke aanpassing van de NRU mag niet verhinderen dat het bij een toekomstige ontwikkeling een verdiepte weg of tunnel wordt. Alleen dan kan de opwaardering hand in hand gaan met gezond stedelijk leven langs de NRU.
26. Op pagina 142, punt 7 staat: “Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden.” Hiermee lijkt het dat de opgave voor Overvecht nodig is voor Noordoost. Wij pleiten ervoor dat het doel ook geldt voor de omwonenden van de NRU in Overvecht.
27. Wat er ook met de NRU gaat gebeuren, de barrièrewerking moet worden verminderd en de verbindingen voor langzaam verkeer langs en over de NRU moeten worden verbeterd.
28. De aanpassing van de Einsteindreef naar een Einsteinkwartier (zoals eerder beschreven) biedt de mogelijkheid om de barrièrewerking van de Einsteindreef te verminderen en tegelijkertijd verdichting en opwaardering van het centrumgebied Overvecht te realiseren.
29. Voorkomen moet worden dat de Brailledreef een barrière gaat worden. Zie ook punt 8.
30. Als het natuurgebied Oud Zuilen wordt ingericht als toegankelijk landschapspark met groen/recreatief programma, verbeter dan de Zuilen: Een intercitystation Zuilen is volgens ProRail en NS niet mogelijk omdat het groeiend aantal intercity’s dat nodig is tussen Utrecht en Amsterdam zeer kort na elkaar vertrekt. Onderweg halteren betekent dat er minder Intercity’s kunnen rijden en dan kan de groei van het treinverkeer niet opgevangen worden. Daarnaast achten wij de drie andere IC-stations kansrijker, doordat deze ook dichter bij belangrijke bestemmingen in de stad liggen, zoals het Utrecht Science Park, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp. Overstappen in Zuilen levert voor relatief weinig mensen een kortere reistijd op.
Wij zetten daarom in op uitbreiding van het aantal Sprinters tussen Breukelen en Driebergen/Zeist die onderweg kunnen halteren op Zuilen en op behoud van de rechtstreekse Sprinterverbinding tussen Zuilen en Amsterdam. We hebben geen link gelegd met ruimtelijk programma bij deze stations.
25 en 26 Er is niet genoeg geld beschikbaar om Noordelijke Randweg Utrecht met genoeg kwaliteit en zekerheid te vernieuwen. Dat blijkt uit onderzoek naar de kosten van het ontwerp. Zowel een variant met 2 onderdoorgangen als een variant met 1 0nderdoorgang is financieel niet haalbaar. Tenzij een aanzienlijk extra bedrag beschikbaar komt. We gaan samen met de provincie in gesprek met het Rijk over de ontstane situatie en mogelijke oplossingen. Ook kijken we welke aanpassingen aan de NRU mogelijk zijn voor het geval er geen extra geld beschikbaar komt. Belangrijk hierbij is dat de leefomgeving veiliger en beter wordt en de overlast voor omwonenden minder.
Bij de uitwerking van de NRU houden wij rekening met de impact die dit heeft op alle wijken, dus ook Overvecht.
27 Dat onderschrijven wij. Wij proberen deze doelstelling zo goed als mogelijk mee te nemen in het project van de NRU. Het Wijkplatform en bewonersplatform zijn in die processen betrokken.
28 zie het antwoord bij eerder punt Einsteinkwartier.

oversteekbaarheid van de Franciscusdreef, met name vanuit de 1e Polderweg naar de 2e Polderweg.

29 dat onderschrijven wij. Indien de Brailledreef wordt ingericht als stadsboulevard neemt de barrièrewerking af.
30 Dank voor de suggestie. Dat wordt tezijnertijd onderdeel van die uitwerking.

---

31. Utrecht heeft onvoldoende ruimte om voor 100% zelf in duurzame energie te voorzien en er is nauwelijks aandacht voor de ongelijktijdigheid van productie en afname van elektriciteit. Voor de seizoensverschillen in vraag en aanbod is echter wel degelijk een ruimtelijke visie nodig. De beperkte aangewezen ruimte voor warmte-koude-opslag en warmtebuffers lijkt weinig onderbouwd. Er wordt 14 ha. genoemd, maar waar is dat op gebaseerd? Ook voor zonnestroom zal energiebuffering nodig zijn.
32. Zet meer in op het benutten van mogelijkheden om bijvoorbeeld PV-panelen ruimteneutraal te installeren op bestaande en nieuwe daken van woningen, kantoren, bedrijfsgebouwen, scholen etc..
33. Er komen allerlei initiatieven die onderzoeken of bewoners lokaal voor hun buurt een eigen warmtevoorziening kunnen creëren. Met het ruimtebeslag dat daarbij hoort. Bij een visie op duurzame energie mag dit niet onbenoemd blijven in de RSU. In de illustratie op pagina 23 van de RSU wordt de suggestie gewekt dat ook de opwek van energie binnen 10 minuten van de woning komt. Dit betekent dat er ook ruimte moet zijn voor lokale kleinschalige opwek en opslag van energie.
34. Het Noorderpark is aangewezen als potentieel gebied voor windmolens (Illustratie pag. 115), maar in het overzicht op pagina 158 ontbreken deze molens. Om hoeveel molens gaat het? Het zomaar aanwijzen van een zoekgebied voor windmolens kan tot veel maatschappelijke onrust leiden. Om onnodige onrust te voorkomen kan men maar beter concreet zijn over wat de ambities zijn en geen ambities te presenteren die op voorhand strijdig zijn met andere uitgangspunten

31. De 14 hectare is als volgt onderbouwd:
- Drie maal 2,5 ha voor drie 150 kV hoogspanningsstations.
- Zes maal 0,2 ha voor zes nieuw te bouwen 50 kV tussenspanningsstations
- 1000 maal 35 m2 voornieuwe 10 en 21 kV transformatorstations
- Vier maal 400 m2 voor vier bovengrondse warmtebuffers
- 1,8 hectare voor overige voorzieningen, zoals warmtepompen, voorzieningen voor energieopslag en onvoorziene energie-infrastructuur

Dit zijn ruwe inschattingen, omdat de exacte vormgeving van het energiesysteem van de toekomst nu nog niet bekend is. Dat geldt met name voor de seizoensopslag van energie. Nu is nog onvoldoende bekend in welke mate dat nodig is om daarvoor concrete reserveringen op te nemen boven of onder de grond. We weten wel dat ondergrondse seizoensopslag van warmte mogelijk is in delen van de ondergrond waar het niet druk is met andere functies.
32. Vorige jaar hebben we een actieplan voor zon op dak opgesteld dat nu uitgevoerd wordt. Onze aanpak voor zon op dak is zeer succesvol en het aantal daken met zonnepanelen stijgt snel. Maar we zijn er nog niet. Ook wanneer we alle daken benutten voldoen we niet aan onze eigen energiebehoefte.
33. De RSU gaat over de hoofdlijnen voor het ruimtelijke beleid. De RSU wordt nog uitgewerkt in een Energievisie, waarin ook aandacht zal zijn voor bewonersinitiatieven. Het ruimtebeslag van deze initiatieven is bevat in de 14 ha (zie bovenstaand antwoord op vraag 31).
34 Wij hebben het Noorderpark aangewezen als zoekgebied omdat er in dit gebied mogelijkheden lijken voor windenergie. Hoeveel molens

en randvoorwaarden. De plannen voor windmolens moeten aansluiten bij de Regionale Energiestansitie van U16, waarin geen ruimte lijkt te zijn voor windmolens in het Noorderpark op grond van de gemeente Utrecht. De raadsbrief Onderbouwing zoeklocaties energie in RSU van 22 januari 2021 brengt alleen maar meer onduidelijkheid. Daarin staat: “In het Noorderpark ligt een stukje cultuurhistorisch landschap. Het is onze ambitie om respectvol om te gaan met deze waardevolle gebieden. Daarbij trekken we samen op met de provincie. In de Omgevingsverordening van de provincie Utrecht is namelijk opgenomen dat zonnevelden en windmolens in deze gebieden alleen toegestaan zijn als de door de provincie beschreven waarden van erfgoed en natuur voldoende beschermd worden. Dit is een voorwaarde die realisatie van energieproductie in deze gebieden extra moeilijk maakt. Het is niet op voorhand zeker dat het lukt om voldoende maatregelen te bedenken waarmee deze waarden voldoende beschermd worden.
Het is formeel niet uitgesloten dat windmolens mogelijk zijn in gebieden met een dubbele beschermde status, bijvoorbeeld natuur en de Nieuwe Hollandse Waterlinie. In deze gebieden moet echter met zoveel maatschappelijke waarden rekening gehouden worden, dat het voor initiatiefnemers weinig kansrijk is om een levensvatbaar initiatief te ontwikkelen. Wij kiezen er daarom voor om windmolens uit te sluiten in gebieden die op meer dan één thema bescherming genieten via het provinciale beleid.” En verderop staat: “Selectie van zoekgebieden windmolens Op basis van de afwegingen met betrekking tot afstand tot woningen en ecologische en cultuurhistorische belemmeringen zijn de volgende locaties niet uitgesloten als locatie voor windmolens (zie figuur 1): ...Noorderpark ..
Deze locaties zijn, met een abstractere begrenzing, opgenomen als zoekgebied voor duurzame energie in de concept RSU.”

weten we nu nog niet en zal worden onderzocht. Daarbij wordt ook rekening gehouden met cultuurhistorische waarden.

Wij concluderen dat dit zoekgebied onverenigbaar is met andere ambities en voorwaarden. In de tabel op pagina 158 van de RSU lijkt het dat er geen ruimtelijke opgave is voor energie in Overvecht. Hier moet meer duidelijkheid over komen.

---

**84**

G. Natuur(lijk) kapitaal

35. De gemeente kiest voor twee hoofdstructuren, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Daarnaast wordt ook in de RSU expliciet vermeld dat groen, landschap en water in en rond de stad een voorwaarde is voor een gezonde stedelijke ontwikkeling. Dit zou dan betekenen dat groen in Overvecht, zowel recreatief als non-recreatief behouden dient te worden. Dit staat op gespannen voet met de ambities voor verstedelijking. Als in de RSU wordt gesproken over 'Groen', vallen hieronder dan ook groenstroken langs de kant van de weg, de oevers en andere kleinere groene elementen rondom bebouwing?

36. Er is verduidelijking nodig hoe de toename van multifunctioneel gebruik toch gecombineerd kan worden met bevorderen van de biodiversiteit en hoe dergelijk conflicterende belangen afgewogen en verenigd moeten worden.

37. In het programma op pagina 141 staat: “Kwalitatieve verbetering groen Overvecht (0 hectare)”. Waar is dit op gebaseerd? Wat is de norm waardoor er geen verbetering meer mogelijk of nodig is?

38. In de opgaven voor Overvecht wordt gesproken over “versterken Parkranden” en “Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen” (Pag. 140). Hoe kan de spreiding samengaan met verdichting van bebouwing en wat is er niet sterk aan de parkranden? Wij pleiten ervoor de omvang van de parken in stand te houden en niet te bebouwen.

35. Onder groen vallen ook de kleinere groen elementen, alleen dat wil niet zeggen dat we deze allemaal een-op-een behouden op dezelfde plaats. Dat zou alle gebieden en de inrichting ervan 'op slot zetten'. Wel is het belangrijk dat in het kader van klimaatadaptatie 40% groen in iedere buurt nodig is om ook in de toekomst een leefbare stad te blijven. Concreet breiden we de hoeveelheid groen binnen en rondom de stad uit, deels op bestaande plaatsen en deels op nieuwe plaatsen.

36. Dat is context afhankelijk en hangt er vanaf wat met wat wordt gecombineerd. De groene daken op de bushokjes en nestkasten voor vogels en vleermuizen integreren in gebouwen zijn wat ons betreft goede voorbeelden. En bij alle nieuwbouwprojecten hanteert de gemeenten Utrecht diervriendelijk bouwen als uitgangspunt.

37. u wijst ons hier terecht op een fout. Zowel de tekst als de hectares nemen we niet over voor de definitieve versie.

38. De ruimtelijke spreiding geldt vooral voor het buurtgroen en de aansluitingen met de parken. Veel parkranden van Overvecht zijn op dit moment niet direct verbonden met de bebouwing die er om heen staat. Dat wil zeggen geen directe toegangen, kelders en muren zonder ramen en veel lange gesloten bouwblokken met weinig verbindingen. Het duidelijk vormgeven van de randen van parken en het toevoegen van functies (bv voor ontmoeten of sporten) in de parken kan de gebruikswaarde van parken vergroten .

| | | |
|---|---|---|
| | 39. Verdichting en verstedelijking staan op gespannen voet met klimaatadaptatie. Plas-dras gebieden en groen verdwijnen bij verdichting. Hier dient meer aandacht voor de te zijn en Overvecht wil haar potentie voor klimaatadaptatie met groen en water in de wijk behouden en versterken. Hoe denkt de gemeente dat op te lossen bij verstedelijking?<br>40. Voor het Noorderpark wordt gedacht aan een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie. Daar moet aan worden toegevoegd dat er ook (stilte)gebieden zijn voor fauna en waar ook de mens profiteert van rust en ruimte. Toename van functies recreatie en sport staan op gespannen voet met het beschermen van de natuur en behoud van stilte, rust en ruimte. Hoe worden dergelijke belangen afgewogen en verenigd?<br>41. Ook binnen de wijk moeten de ecologische zones beschermd worden. De groene gebieden niet alleen inrichten voor de recreatie en ontspanning van de bewoners, maar ook voor flora en fauna. Besteed daarbij ook aandacht aan lichtvervuiling.<br>42. Uitbreiding van de groene scheg langs de Vecht is naar ons oordeel niet te combineren met een prostitutiezone in datzelfde gebied. Terugkeer van de prostitutiezone betekent een aanslag op de ruimtelijke en recreatieve kwaliteit in een groot deel van de Vechtzone. | 39. Verdichting hoeft niet per definitie hand in hand te gaan met het verdwijnen van groen maar kan bijvoorbeeld ook door het vervangen/transformeren van bebouwing en door vergroening op plekken waar veel verharding is (parkeerplaatsen, brede straten). Vanzelfsprekend zetten we in op wijken die klimaatbestendig zijn of worden.<br>40. Bij de uitwerking van de groengebieden kijken wij samen met onze partners en andere overheden naar een goede mix tussen recreatief gebruik en natuurontwikkeling (rust en reuring). Het is afhankelijk van de locatie en de belangen hoe wij hier invulling aangeven en welk belang zwaarder weegt. De mix van functies wordt samen met de afwegingen, met inspraakmogelijkheden, voorgelegd aan het gemeentebestuur.<br>41. Ecologische zones zijn beschermd in ons groenstructuurplan. Bij de beoordeling van een aanvraag voor een omgevingsvergunning toetst de gemeente of deze in de groenstructuur ligt. Als een plan zorgt dat er groen in de groenstructuur verdwijnt, is een voorstel voor compensatie nodig. Alleen de gemeenteraad kan beslissen over aanpassingen van de hoofdgroenstructuur.<br>42. Dat is een mening en deze specifieke situatie is te gedetailleerd om daar in een koersdocument als de RSU 2040 op in te gaan. |
| **84** | H. Overig / uitvoerend en overkoepelend<br>43. Er zijn twijfels over de haalbaarheid van de ambities. De beschikbare ruimte is schaars en de financiële middelen zijn nog niet beschikbaar. Voor de verbonden stad is ruimte voor de OV-tracés nodig en door meer stedelijke kernen zal niet meer ruimte ontstaan. Het is niet duidelijk hoe dan aan de barcode voldaan kan worden. Voor de inpassing dient steeds vanuit de verschillende perspectieven de ruimte benut te worden. Hier zit een grote spanning in de haalbaar- | Hoofdstuk 8 van de RSU omvat een investeringsstrategie. Daarmee laten we zien welke wegen open staan om tot financiering van de ambities te komen. Onder meer bij de uitvoeringsstrategie (hoofdstuk 7) laten we zien dat er de komende jaren nog diverse nadere keuzen open staan. De gedachte "eerst zien, dan geloven" is begrijpelijk, maar het omgekeerde geldt ook: je moet er wel in geloven om het haalbaar te kunnen maken.<br>44. In paragraaf 7.4 van hoofdstuk Uitvoeringsstrategie staat beschreven dat de gemeente jaarlijks per relevante grootschalige ontwikkeling |

heid van de visie. De RSU is daardoor vooral een papieren werkelijkheid op basis van ambities. Daar is niets op tegen indien er ook aandacht is voor de beperkingen in middelen en bij keuzes in de realiteit. Dat is in het document niet voldoende belicht.
44. In zijn algemeenheid ontbreekt de cijfermatige onderbouwing. Hierdoor is het onnavolgbaar of Utrecht straks op de route ligt en wat in de uitvoering aangepast moet worden om het streefbeeld te halen.
45. In paragraaf 7.2 wordt de afhankelijk van toereikende investeringsmiddelen benoemd. Daarnaast wordt ook een wederkerige afhankelijkheid aangegeven van de ontwikkeling van het wiel met spaken en de gebiedsontwikkelingen. Dit brengt ons op de gedachte - plat gezegd - ''Eerst zien, dan geloven''.
46. In fase 2 komt Overvecht voor het eerst aan bod. De grotere ontwikkelingen in deze fase vinden plaats in onder andere delen van Overvecht-Noord. Zo kenmerkt de groenopgave zich vooral door voorbereidingen van Het Groene Lint. Daarnaast wordt in deze fase ook genoemd dat ongeveer 6000 banen worden toegevoegd, echter bij de opsomming ontbreekt Overvecht, waar het percentage uitkeringsgerechtigden het hoogst is. Zie ook onze reactie in het onderdeel Werken en voorzieningen.
47. In fase 3 wordt de spaak richting Overvecht ontwikkeld. Zoals eerder aangegeven dient de mobiliteitsstructuur eerder uitgewerkt te worden om te voorkomen dat de inpassing niet meer mogelijk is vanwege andere invulling van de ruimte. Zie ook onze reactie in het onderdeel Mobiliteit.
48. Plaats de uitvoering van RSU onder de regie van een programmabureau met een stuurgroep en programmamanager die de verbinding legt tussen diverse uitvoeringssporen, kansen benut en de samenhang en afhankelijkheden bewaakt.

toetst of de ontwikkelingen op stedelijk niveau voldoen aan de integrale barcode.
45. Na vaststelling van de RSU zal de uitvoeringsstrategie verder moeten worden uitgewerkt en zal tevens moeten worden bepaald hoe de implementatie kan worden georganiseerd.  We denken dat het Wiel met Spaken een voldoende robuust frame is om te kunnen schakelen tussen de verschillende (ook regionale) verstedelijkingsopties. Meerjarige projecten kennen meerjarige financiering, die voor aanvang van het project geregeld moet zijn. Voor het beschouwen van integrale plannen wordt integraal gekeken naar de beschikbare middelen, zoals beschreven in paragraaf 8.4 van hoofdstuk Investeringsstrategie.
46. dit is aangepast in de RSU

Op basis van de bestaande en potentiele plancapaciteit verwachten wij niet dat deze situatie zich zal voordoen. Daarnaast is ook het benutten van uitbreidingsgebieden complex, vraagt tijd en grote investeringen op het gebied bijvoorbeeld mobiliteit

49. Overweeg een gegarandeerde meerjaren financiering voor de projecten die de ruggengraat vormen en/of no regret zijn, los van de politieke besluitvorming van jaar tot jaar. Het is aan te bevelen financiering beschikbaar te stellen die meer continuïteit in de uitvoering biedt.
50. Welke bijsturingsmogelijkheden zijn er als woningbouw niet mogelijk op de gewenste schaal binnen Utrecht en gekeken moet worden naar uitbreidingsgebieden rondom Utrecht?

---



Tot slot
Het goede van de RSU is dat een visie is neergelegd die integraliteit als insteek heeft en dat ook inzichtelijk maakt. Echter de er aan ten grondslag liggende normen voor de barcode zijn helaas niet inzichtelijk en niet nader onderbouwd.
Het in de praktijk daadwerkelijk realiseren van deze integrale benadering vraagt in de voorbereiding en uitvoering om een nauwe samenwerking binnen het gemeentelijk apparaat in alle geledingen. Echter vanuit andere praktijkervaringen in de wijk moet er in alle eerlijkheid op worden gewezen dat (ook) bij de uitvoering van deze visie, gevaar van interne verkokering of onvoldoende afstemming op de loer ligt. Met als gevolg minder effectief besteden van gemeenschapsgeld en risico van verspilling. Wij vragen daarom extra aandacht voor een integrale sturing door een programmabureau met voldoende bevoegdheden en middelen.
Samenvattend vinden wij dat de ambitie voor Overvecht ondermaats is en wij presenteren in het Einsteinkwartier een alternatief. Daarin komen niet alleen ambities samen die in de RSU staan, maar vullen wij die aan met elementen die nu ontbreken en straks volgens de Utrechtse Barcode essentieel zijn voor gezond stedelijk leven in Overvecht.

Wij hopen uw vragen beantwoord te hebben. Zoals eerder aangegeven nemen wij uw gedachtes over een Einsteinkwartier mee bij verdere uitwerkingen. Daarbij geldt dat dit nog niet leidt tot de gewenste verbeteringen in alle buurten van Overvecht; er zal óók op andere plekken in de wijk gewerkt moeten worden aan wijkverbeteringen.

Wij zijn uiteraard bereid om mee te denken in de ruimtelijke invulling van het Einsteinkwartier en om andere punten uit deze zienswijze toe te lichten.

---

**85**

herziene reactie
Pag. 9 Principe:
- geen dak, geen blinde gevel blijft onbenut
- gevarieerd groen tenzij
- natuur inclusief bouwen tenzij
- Utrecht waterrijk
- Utrecht ruimte voor natuur
- Utrecht bomenrijk

Pag. 11: integrale ontwerp oplossingen voor het samen gaan van gevarieerd groen
Pag. 30: In schema: ecologisch groen (blauwe) routes
Pag. 34: In het nieuw silhouet van de stad: groen stedelijk (insectenrijk) met icoon vlinder! desnoods op de daken En waar is het silhouet van het water???
Pag. 38: Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal constructief geschikt voor groen en zonnepanelen
Pag. 43: punt 5. Aansturen op natuur inclusieve kunst/ bouwwerken, gevarieerd groen in de verstedelijking integreren.
Pag. 65: Bij de groei inzetten op meer groen en meer gevarieerd groen.
Pag. 68: Groene balk 25 ha stedelijk groen staat niet in verhouding met andere opgaven.
Pag. 83: Toekomstige openbare ruimte met diversiteit van bomen in één straat.
Pag. 91: Groene gevels + daken + hekken/ hagen aangeven in maquette.

Pag 9: goede aanvullingen. Enkele daarvan hebben we overgenomen, maar sommige zijn wel erg gedetailleerd en komen terug elders in hoofdstuk 5.
Pag 11: nemen we niet over dit is te specifiek.
Pag 30 nemen we niet over is bijv. ook recreatief.
Pag. 34: We hebben er bewust voor gekozen om alleen de gebouwen en het OV-netwerk te laten zien omdat het anders onleesbaar wordt. Het groene netwerk in silhoutte staat op pagina 30. Samen vormen deze het totale plaatje.
Pag. 38: te detaillistisch voor de RSU 2040
Pag. 43: dit zijn uitgangspunten die zijn vastgesteld door de gemeenteraad en kunnen we dus niet meer wijzigen.
Pag 65: nemen we over.
Pag 68: dat is een mening, er is ook nog wijkgroen en groen om de stad.
Pag 83: Dit is een schematische weergave en een versimpeld beeld. Wel kunnen we het woord divers toevoegen aan de beschrijving toevoegen: meer ruimte voor divers groen.
Pag. 91 en 95 Dit is een schematische weergave en een versimpeld beeld. Als we dit doen dan moeten we dit voor alles doen en dat gaat ten koste van de kracht van het beeld.
Pag 110: dit voert te ver voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht als koersdocument van de stad.
Pag. 123: er staat hier nergens asfalt gebruik.
Pag 126: voegen we toe als meer diversiteit in het groen voor verschillende soorten flora en fauna.

| | | |
|---|---|---|
| | Pag. 95: Reliëf in gevels en daken. Verharding minimaliseren Verschillende hoogten van groen, verschillende lagen.<br>Pag. 110: Fietsvergunningen uitgeven. Auto parkeren duurder maken.<br>Pag. 123: Asfalt gebruik reduceren, levert geen waterberging op.<br>Pag. 126: Variatie in leefgemeenschappen in groene parken.<br>Meerdere lagen en diversiteit in de lagen.<br>Openbare ruimte: gezond bodemecosysteem, bomen, heesters, kruiden, geleidelijke overgang<br>natuurvriendelijke oever, gezond waterecosysteem met zuurstofplanten, habitat macrofauna.<br>Voedselbossen, stadslandbouw, initiatieven van particulieren en bedrijven stimuleren. | |
| **85** | Ontbrekende facetten in RSU 2040:<br>- Inzetten op relatiebeheer met bewoners, zoals op o.a. participatie groen, water, wonen, zodat de verantwoordelijkheid van de openbare ruimte toeneemt. Waarbij de beeldkwaliteit, kwaliteit van het groen en veiligheid in het groen dus omhoog gaat.<br>- Toegankelijkheid van de stad voor rolstoelgebruikers, fietsers, ouders met kinderwagens verbeteren; weghalen van alle overbodige stoepranden, behalve bij tram en bushaltes.<br>- Waterberging verbeteren door de bedekking met asfalt sterk te minimaliseren, gebruik geschikte stenen voor fietspaden, circulair bouwen met hergebruik van materialen.<br>- Gebruik bruggen minimaliseren. Bruggen belemmeren het zicht op het landschap en verminderen de waterbeleving, biodiversiteit vermindert door schaduwwerking. Bovendien minder bruggen meer fiets- en wandelbeweging.<br>- Ambieer, stimuleer en faciliteer natuurinclusieve bedrijventerreinen, natuurinclusieve verblijfplekken op bedrijfsterreinen en natuurinclusieve ommetjes op bedrijventerreinen. | De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. Enkele van de genoemde facetten als minder verharding, natuur inclusief, toegankelijkheid (hoofdstuk 5 en 6) komen wel terug in als hoofdlijnen in het stuk, maar niet in detail. |

- Een omvangrijk landschappelijk groen park in het stationsgebied naast een evenredig en recent sterk verstedelijkt stationsgebied.
- Grassap gebruiken i.p.v. strooizout (zie: grass2grit.nl)
- IJzerpoeder als energiebron zonder CO2 uitstoot

---

**86**

Mijn naam is [ … ] en ik heb een bedrijf op Lage Weide. Dat bedrijf is LocoBrands BV aan Zonnebaan 34 Wij zijn gespecialiseerd ontwikkelen, produceren en verkopen van met de hand gemaakt creatieve papieren producten.
Ik heb kennisgenomen van de concept-RSU en wil gebruik maken van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen. Ik maak mij namelijk zorgen over de gevolgen voor mijn bedrijf. De RSU kent veel verschillende ambities: meer woningen, meer werkgelegenheid, meer opwekking van duurzame energie en de aanleg van een nieuw centrum op Lage Weide. Ik maak mij zorgen dat er teveel prioriteit bij woningbouw wordt gelegd en het bedrijfsleven en de bereikbaarheid in de knel komen.
Uiteraard willen mijn medewerkers ook betaalbaar wonen in Utrecht maar ik heb ze nog nooit gehoord dat ze boven op elkaar willen wonen eerder het tegen overgetelde, iedereen wild een graag een hui met een tuin waar zijn minimaal 1 auto voor de deur kan parkeren (ze willen tenslotte ook wel eens in het wiekend naar Opa en oma die in een dorp wonen waar bijna geen openbaar vervoer naartoe gaat), ik begrijp dan ook echt niet waarom jullie niet kiezen voor bouwen buiten de centrum ring zo als rijnenburg.
Maar misschien is mijn personeel geen afspiegeling van de Utrechtse gemeente raad maar ik vraag me hardop wie dat wel is
Maar goed het nog slechter bereikbaar maken van Lage Weide lijkt mijn geen goed plan, de huidige tunnel dosering is nu al een ramp die me aan de oude afslag op de A2 doet denken van oog in al.

In de RSU ligt voor Lage Weide de focus op behoud van de bedrijvenfunctie en expliciet ook het behouden van ruimte voor bedrijven in de zwaardere milieucategorie. We zien op Lage Weide kansen voor intensivering van de werkgelegenheid zoals in het 4e kwadrant Leidsche Rijn /lage Weide nabij Station Leidsche Rijn. Belangrijke voorwaarde voor deze intensivering is dat dit gepaard moet gaan met slimme mobiliteitsoplossingen. Niet alleen voor het 4e kwadrant maar ook voor de rest van Lage Weide is het belangrijk dat ov en fietsbereikbaarheid wordt verbeterd.

**87**

Namens het consortium grondeigenaren Rijnenburg ontvangt u hierbij onze reactie op de concept Ruimtelijke Strategie 2040 van de gemeente Utrecht (hierna: RSU2040).

De kern van onze reactie is:

- Om aan de hoge woningvraag in Utrecht te voldoen, zijn 60.000 nieuwe woningen nodig aan harde plannen. Het is zeer positief dat Utrecht deze ambitie heeft geformuleerd in de RSU2040. Wij pleiten echter voor extra programmering. Dat kan door de ontwikkeling van Rijnenburg tot woongebied.
- Wij betreuren de keuze voor een overwegend eenzijdig nieuwbouwaanbod in hoogbouw in centrumstedelijke woonmilieus. Om de groei van de stad en het aantal inwoners in goede banen te leiden, is méér nodig dan binnenstedelijke verdichting.
- In de gemeente Utrecht is ook vraag naar - en ruimte voor - een meer ontspannen, betaalbaar en groen woonmilieu. Dat woonmilieu kan worden ontwikkeld in de polder Rijnenburg. Door de aan te leggen Papendorplijn door te trekken kan Rijnenburg relatief eenvoudig worden ontsloten met het openbaar vervoer.

In het vervolg van deze brief onderbouwen wij onze reactie.

1 Er is extra programmering nodig.
Utrecht groeit. Om aan de hoge woningvraag te voldoen, zijn 60.000 nieuwe woningen in harde plannen nodig. Terecht heeft Utrecht deze ambitieuze doelstelling geformuleerd in de RSU2040. De ervaring leert echter dat een overmaat in de programmering wenselijk zo niet noodzakelijk is - met minimaal 30% - om deze ambitie echt waar te maken. De ervaring leert namelijk dat plannen vaak vertragen of zelfs uitvallen. Wij pleiten daarom voor extra programmering. Dat is mogelijk door de polder Rijnenburg te ontwikkelen tot woongebied.

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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
. Dat moet en zal snel worden opgepakt. We nemen hierbij graag uw opmerkingen en inzichten in mee en blijven graag met u als eigenaren in gesprek hoe we hier goed vorm aan kunnen geven.

2 Er is in Utrecht grote behoefte aan ontspannen woonmilieus
Volgens de RSU2040 is in Utrecht niet alleen grote behoefte aan centrumstedelijke woonmilieus, maar ook aan meer ontspannen woonmilieus. Niet álle woningzoekenden willen immers wonen in een wijk of buurt met een hoge dichtheid (hoogbouw), zo blijkt uit recente rapporten van onderzoeksbureaus Stee en Companen.
Meer ontspannen milieus bieden bovendien ruimte voor (betaalbare) grondgebonden woningen, of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Bij de verdere groei van de stad moeten beide woonmilieus in balans blijven, erkent de RSU2040. Op de vraag waar dit ontspannen woonmilieu moet komen, geeft de RSU2040 geen duidelijk antwoord. Er is sprake van verdichten en vergroenen in bestaande wijken, en van hoogbouw rond ov-knooppunten. De RSU vermeldt niet waar en wanneer de toevoeging van meer laagbouwmilieus en/of andere ontspannen woonmilieus mogelijk is.

3 Verwachte prijsstijgingen maken de woningmarkt nog moeilijker toegankelijk
De vraag naar betaalbare woningen in Utrecht is enorm. Eind februari 2021 stonden in Utrecht in totaal nog geen 60 woningen te koop tot€ 325.000 (bron: Funda). De wachttijden voor een sociale huurwoning zijn inmiddels opgelopen tot meer dan 11 jaar. Betaalbaar wonen staat in Utrecht onder grote druk. Woningprijsstijgingen zijn overal in Utrecht en bij alle type woningen te zien. In onder meer Leidsche Rijn zijn de afgelopen jaren forse prijsstijgingen van grondgebonden woningen zichtbaar. Het aanbod betaalbare woningen en specifiek het aanbod betaalbare grondgebonden woningen blijft al jaren achter op de vraag.
Als Utrecht verder groeit met 100.000 inwoners, blijft de vraag naar betaalbare woningen onverminderd stijgen. Er moeten daarom op korte termijn zeer veel betaalbare woningen worden gebouwd: voor

een- en tweepersoonshuishoudens, maar ook voor (eenouder)gezinnen. Dus zowel betaalbare appartementen als betaalbare grondgebonden woningen.

4 Het streven naar een inclusieve stad komt onder druk
Als de vraag naar betaalbare woningen en grondgebonden woningen in ontspannen woonmilieus onbeantwoord blijft, zullen deze woningzoekenden in Utrecht hun heil elders zoeken. Daarmee dreigt een belangrijke ambitie van de RSU2040 buiten bereik te komen:
Utrecht als inclusieve stad, met een plek voor iedereen, met minder segregatie. Bovendien zal de mobiliteit groeien als gevolg van de toename van het woon-werkverkeer.

5 Binnenstedelijke verdichting duurt langer, is complex en duur
De ervaring leert dat verdichting in bestaand stedelijk gebied gepaard gaat met lange inspraaktrajecten en veel weerstand van omwonenden. Deze verdichtingsopgaven zijn doorgaans kleiner, maar kosten vaak meer tijd.
Met vele kleine projecten, verspreid over de stad, komen we er dus niet. Bouwen in de polder Rijnenburg is een gewenste en noodzakelijke aanvulling. Eén grote woningbouwlocatie maakt het mogelijk om snel grote woningaantallen te realiseren. Zo'n locatie zorgt voor een stabiele stroom van betaalbare nieuwe woningen. En de overlast door bouwwerkzaamheden en bouwverkeer blijft beperkt.

6 Hoogbouw is duur en complexer
Hoogbouw is duurder dan laagbouw. De bouwkosten van een (concept)rijwoning van circa 100 m2 zijn vergelijkbaar met die van een hoogbouwappartement van circa 60 m2• Bovendien is de bouwtijd van hoogbouw vaak twee keer zo lang. Bouwen van grondgebonden

woningen en woningen in meer ontspannen woonmilieus in Rijnenburg lost het probleem op de woningmarkt dus sneller op. De 60.000 nieuwbouwwoningen die Utrecht tussen nu en 2040 wil bouwen, moeten bovendien allemaal energieneutraal zijn. Ook dat is bij hoogbouw een grotere technische en financiële uitdaging.

7 Verdichten en vergroenen staan op gespannen voet
De RSU2040 kiest voor groei door verdichten én vergroenen. Door de toevoeging van 60.000 woningen groeit het aantal woningen met bijna 40% in de bestaande stad. Door deze verdichting loopt de druk op de openbare ruimte en de (ov-)infrastructuur fors op. Ook de druk op pleinen, stadsparken en speeltuinen zal door de verwachte bevolkingsgroei verder toenemen, terwijl de behoefte aan grotere private en publieke buitenruimte juist toeneemt. De coronacrisis laat zien dat er een grotere behoefte is aan grotere woningen, met ruimte voor (thuis)werken en vergaderen. De ontwikkeling van Rijnenburg tot woongebied kan voorzien in deze twee behoeften.

8 Rijnenburg is goed bereikbaar
Anders dan vaak wordt beweerd, is de bereikbaarheid van Rijnenburg realiseerbaar. De Papendorplijn kan worden doorgetrokken over de bestaande busbaan Rijnvliet over de A2, en door de bestaande doorgang bij Strijkviertel onder de A 12. De kosten hiervan kunnen (deels) gefinancierd worden uit de exploitatie van Rijnenburg.

Tot slot
Wij waarderen de langetermijnvisie die uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 spreekt. Zo'n visie is dringend gewenst, want de stad staat voor een grote uitdaging. Utrecht is de snelst groeiende stad

van Nederland. Er komen maar liefst 100.000 inwoners bij. Die moeten worden gehuisvest in 60.000 nieuwe woningen. Daarnaast moeten ook 70.000 arbeidsplaatsen worden toegevoegd in de stad.
Wij omarmen het concept van een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk en een groenblauw raamwerk als dragers van de ruimtelijke strategie.
Wij achten het concept van het 'Wiel met Spaken' noodzakelijk voor de stad en zijn verheugd dat Utrecht meerdere nieuwe hov-verbindingen en nieuwe stedelijke knooppunten met intercitystatus krijgt.

Onze oproep
Wij roepen gemeente Utrecht op om Rijnenburg toe te voegen aan de visie. Daardoor kan in de woningprogrammering aan de vereiste overmaat worden voorzien. Het wordt zo ook mogelijk om - naast de forse inzet op centrumstedelijke woonmilieus - het aanbod te verbreden met meer ontspannenwoonmilieus de komende twintig jaar.
Om te voldoen aan de grote vraag naar zowel goedkope als dure koop- en huurwoningen starten we - liever vandaag dan morgen - met de gebiedsontwikkeling van een nieuw, eigentijds, hoogwaardig en energieneutraal woonmilieu met een (tijdelijk) energielandschap.
Rijnenburg kan daardoor hét voorbeeld worden van een inclusieve stad voor iedereen. Als we daarmee nu voortvarend beginnen, kunnen daar al vanaf 2028 de eerste (betaalbare) woningen worden opgeleverd.

---

**88**

Middels deze mail wil ik reageren op de concept Ruimtelijke Strategie 2040. Tevens zal ik vanuit een gezamenlijk initiatief Buurtschap Waijen ons standpunt bevestigen. Voor nu toch een korte reactie op de plannen.
Ik maak dan ook bezwaar aangezien deze plannen een significante impact zullen hebben op mijn woning en directe leefomgeving.

We hebben de ter visielegging van de RSU op verschillende manieren onder de aandacht gebracht.

- Op de website www.utrecht.nl/RSU2040 stond alle informatie over de RSU2040 en hoe in te spreken.

Ruimtelijke Strategie Utrecht
Door midden van dit schrijven, dienen wij zienswijzen in tegen de Ruimtelijke Strategie Utrecht.
Ik ben woonachtig op de koppeldijk 11 in gemeente Houten. Ik ben overvallen door de plannen (link hierboven) welke ik per ongeluk tegen ben gekomen. Het zou netjes geweest zijn als de huidige bewoners hier direct over geinformeerd zouden zijn, ter voorkoming dat als gevolg van de wijze van publicatie deze niet gezien zou zijn en een reactie uit zou blijven. De plannen raken immers de directe leefomgeving en sterker nog in sommige gevallen een potentiele uitkoop.

Inhoudelijk reageer ik dan ook als volgt:

A. Er komen extra wegen
i. Extra Rijksweg
Deze extra Rijksweg is geprojecteerd op grond van particulieren en betekent kortweg het einde van het buurtschap Wayen.
ii. Extra ring (gemeentelijke) weg met name gesitueerd bij Koppeldijk 11 en 9.
Bewoners zijn tegen deze plannen omdat deze plannen betekenen dat:
• Woning moet wijken voor wegen;
• Woningen die niet moeten wijken nog extreem meer geluidsoverlast krijgen;
• De leefbaarheid van het gebied voorgoed verdwijnt.
Om alle moverende redenen zijn de bewoners deze ontwikkelingen; geluidsoverlast, fijn stof, stikstofproblematief. Kortom de gehele leefbaarheid verdwijnt voor de bewoners.

Buurtschap Wayen is een zoekgebied voor sportvelden

- We hebben de ter inzage legging van de RSU2040 bekend gemaakt op de website
- Via de wijknieuwsbrieven
- Met een advertorial in de krant
- Via social media

Mbt extra infrastructuur
- De extra rijksweg hebben we uit het kaartbeeld gehaald.
- We kunnen de extra ring (gemeenteweg) aan de hand van uw kaartje niet plaatsen. We vermoeden dat dit de gemeentegrens is.

Mbt zoekgebied sportvelden
- Dit zoekgebied voor sportvelden komt voor uit de vraag naar veldsport die de verstedelijking aan de zuidkant van Utrecht met zich meebrengt. Waar deze sportvelden precies komen en hoe ze eruit komen te zien weten we nog niet, vandaar het zoekgebied. De locatie staat ook aangegeven als concrete plek maar met pijlen eromheen om te laten zien dat dit gebied nog niet vast ligt. We pakken deze opgave op samen met de regiogemeenten.

Mbt de uitbreiding van het ov netwerk
- Het tracé van het Wiel met Spaken (systeemsprong ov) ligt nu ten noorden van de A12. De definitieve ligging is nog niet bepaald

Onduidelijk wordt het voor de omwonenden wat de zoekgebieden voor sportvelden betekent. Blijven de woningen bestaan? Komen daarbij sportvelden? Moeten er woningen verdwijnen? Wat betekent dit voor de overlast, zoals verkeer en geluid?
De omwonenden begrijpen niet dat de gemeente Utrecht op grond van particulieren zoekgebieden voor sportvelden projecteert, en daarbij de consequenties voor de omwonenden niet in kaart brengen.
Omwonenden zijn tegen de ontwikkeling van sportvelden in het buurtschap Wayen.

OV in en lang Buurtschap Wayen
Omwonenden zijn tegen het uitbreiden van OV netwerk (extra wegen, tram/busverbindingen en fly-overs) in een gebied dat al ontzettend veel overlast heeft van verkeer. Om het gebied van de Ring Utrecht extra te belasten met nog meer geluidsoverlast, vervuilende bussen is voor de omwonenden echt een no-go!
De plannen van de verbreding van Ring Utrecht zijn zo extreem voor de omwonenden dat nog meer verkeer en nog geluidsoverlast echt niet kan.
Wij vragen de gemeente Utrecht om het gebied rond de Ring Utrecht integraal te bekijken en derhalve met een integraal plan te komen en de omwonenden (de bewoners van het gebied) te betrekken.

Verbreding Ring Utrecht | Ruimtelijke Strategie Utrecht | OV plannen
Voor omwonenden is het niet te begrijpen dat deze plannen niet integraal worden onderzocht en beoordeeld, waarna er dan een integraal plan komt voor dit gebied.. Nu zijn omwonenden jaren bezig met verschillende besluiten (snelwegverbreding, plannen gemeente Utrecht) om er per saldo telkens op achteruit te gaan. De omwonenden roepen de minister voor de Ring Utrecht en het College van de gemeente

De gemeente Utrecht werkt samen met de Provincie, de regio U10 en het Rijk in Uned verband (zie www.programma-uned.nl) aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.
Grote infrastructurele ontwikkelingen worden altijd integraal bekeken. Hierbij worden omwonenden en belanghebbenden betrokken

| | | |
|---|---|---|
| | Utrecht op om nu pas op de plaats te maken de plannen voor dit gebied in de kast te zetten. Om gezamenlijk (met de omwonenden) een integraal plan op te stellen voor dit gebied: wonen(woningbouw), werken, OV, rekening rijden en de rijksweg en van daaruit keuzes samen met de omwonenden en belangenorganisaties te maken. | |
| **89** | Met interesse hebben wij kennisgenomen van Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Specifiek reageren we op het idee van een nieuwe brug over de Vecht (de Vechtbrug) in de omgeving van de Zwanenvechtlaan.<br>We wonen ruim 30 jaren aan de Vechtdijk en volgen met belangstelling plannen die direct of indirect invloed hebben op onze woonomgeving. We wonen met veel genoegen in dit stukje Utrecht. In voorkomende gevallen denken we graag constructief mee. We zijn geschrokken van het plan om een extra brug over de Vecht te realiseren. Helaas zien we met betrekking tot nog een brug alleen maar nadelen. Tegen het plan voor een brug op deze locatie (of nog een brug over de Vecht op een andere locatie) hebben wij de volgende bezwaren.<br>1. Een nieuwe brug is overbodig.<br>De locatie van de brug bevindt zich tussen twee bestaande bruggen: de Marnixbrug en de J.M. de Muinck Keizerbrug. De afstand tussen deze bruggen is circa 1,5 km. De afstand tussen een bestaande brug en een nieuwe brug zal dus (minder dan) 750 meter zijn.<br>Met de bestaande bruggen, die prima ingericht zijn voor gebruik door fietsers en andere verkeer, is een nieuwe brug overbodig. Er zijn routes die over de bestaande bruggen gaan. Als een route nodig is voor het gaan over een nieuwe brug, dan zal die route gecreëerd dienen te worden. De route zal niet haaks aansluiten, maar schuin, waardoor de winst in afstand veel minder zal zijn dan 750 meter. Met een gemiddelde fietssnelheid zal de tijdwinst minder dan 2 minuten zijn. | Dank voor uw inspraakreactie.<br><br>Zie antwoord op inspraakreactie 25 |

2. Een nieuwe brug sluit niet aan op een bestaande route.
Op de betreffende locatie (en ook niet op andere locaties tussen de twee bestaande bruggen) is er geen fietsroute aanwezig aan beide zijden van de Vecht waarop een route over de brug kan aansluiten. Het aanleggen van een dergelijke route (of routes) zal een onnodig negatief effect hebben op de bestaande situaties aan beide zijden.
3. Een nieuwe brug zal een negatief effect hebben op de bestaande inrichting van de omgeving.
Aan de zijden van Overvecht en Zuilen zijn plantsoenen gesitueerd. In de wijken zijn deze plantsoenen populaire locaties waar veel mensen wandelen en in deze rustige groene omgeving verblijven. Door de aanleg van een route naar een nieuwe brug zal in iedere wijk groen opgeofferd moeten worden. Bovendien zal het gebruik van de route door fietsers (maar ook gemotoriseerd verkeer, brommers/scooters) een negatieve invloed hebben op de locaties waar dan minder rust ervaren kan worden door mens en dier.
4. Een nieuwe brug zal hinder veroorzaken voor weggebruikers.
De Vechtdijk wordt volop gebruikt door fietsers, wandelaars, skaters, rolstoelers, wielrenners en andere deelnemers. In de bestaande situatie is het al een uitdaging om alle gebruikers veiligheid te bieden. Een nieuwe brug zal de bestaande situatie doorkruisen en hinder en vergroting van onveiligheid veroorzaken voor de gebruikers van de Vechtdijk.
5. Een nieuwe brug zal hinder veroorzaken voor scheepvaart.
Een groot deel van het jaar varen recreatie- en beroepsschepen op de Vecht. Er is een grote verscheidenheid aan gebruikers, met onder meer open boten, rondvaartboten, roeiboten, kano's, waterfietsen, sups. De aanwezigheid van een brug zorgt voor hinder en onveiligheid.
6. Een nieuwe brug zal overlast veroorzaken voor bewoners en passanten.

| | | |
|---|---|---|
| | De bestaande twee bruggen worden gebruikt door mensen die overlast veroorzaken, door verblijf eronder en ernaast. Er is al vele jaren sprake van criminaliteit, er verblijven (met name 's avonds en 's nachts) mensen die onder meer handelen in drugs. Dat is een bekend fenomeen. De gemeente treedt niet of nauwelijks handhavend op.<br>Een nieuwe brug zal nieuwe mogelijkheden bieden aan dergelijke overlast veroorzakende mensen. Ook zal de nieuwe brug als hangplek een aantrekkende werking hebben voor overlast veroorzakende mensen/randfiguren bij de nabij geplande prostitutielocatie het Nieuwe Zandpad. Bewoners van de Vechtdijk hebben zeer negatieve ervaringen vanuit de tijd toen de vorige prostitutielocatie in gebruik was. Een terugkeer van overlast is te verwachten als het Nieuwe Zandpad in gebruik genomen zal worden en een nieuwe brug zal het risico hierop vergroten.<br>7. Een nieuwe brug zal nadelige gevolgen hebben voor omwonenden.<br><br>Door de komst van een nieuwe brug zal/zullen woning(en) moeten verdwijnen, in dit geval drijvende woningen oftewel woonboten. Bovendien zullen de (bewoners van) woningen/woonboten die gesitueerd zijn naast de locatie van de nieuwe brug nadelige gevolgen ondervinden vanwege extra verkeersbewegingen, verminderd gevoel van privacy en verminderd uitzicht en licht | |
| **90** | Met veel interesse hebben we vanuit de BIZ vereniging voor de Woonboulevard Utrecht (WBU), waarin de ondernemers op de boulevard zijn verenigd, kennis genomen van de Ruimtelijke Strategie voor Utrecht in 2040.<br>We kunnen ons in het algemeen prima vinden in de hoge ambities die het document uitspreekt om in 2040 te streven naar een stad waarbij | Dank voor uw reactie. Hieronder gaan wij in op uw aandachtspunten. |

voorzieningen, verdeeld over 5 centra, voor iedereen binnen 10 minuten te bereiken zijn. We zijn hierbij blij om te zien dat de A12 zone, waar de Woonboulevard onderdeel van uitmaakt, een van deze 5 centra is. We hopen dat dit -met deze ambitie in het achterhoofd- betekent dat de gemeente, net als de ondernemers van de WBU, de komende jaren blijft investeren in de kwaliteit van dit gebied. Dat bij punt 4 expliciet wordt genoemd dat de functie voor de Woonboulevard wordt behouden en dat er wordt geïnvesteerd in de attractiviteit door de aanpak van de openbare ruimte doet ons deugd. Wel geven wij bij de uitwerking van de RSU in de komende jaren, namens de ondernemers en vastgoedeigenaren van de Woonboulevard graag nog een paar aandachtspunten mee.

Achtergrond WBU

De Woonboulevard Utrecht is de grootste woonboulevard in het westen van Nederland. Met ruim 60 woonwinkels (ca 105.000 vierkante meter) is de keuze voor de bezoeker enorm. Ter vergelijking zijn Woonmall Alexandrium 60.000 vierkante meter en Villa Arena 75.000 vierkante meter. Naast deze brede keuze mogelijkheden zijn de uitstekende bereikbaarheid én het gratis parkeren belangrijke onderscheidende kenmerken en sterk bepalend voor het succes van de boulevard.

De woonboulevard is in economisch opzicht een relevant en bijzonder gebied binnen Utrecht

WBU heeft de afgelopen jaren –ondanks het uitblijven van investeringen in de openbare ruimte- opnieuw omzetgroei laten zien. Ondanks de impact van de Corona crisis zetten ondernemers op de Woonboulevard ook dit jaar, na de versoepelingen, alles op alles om veilig, verantwoord en gastvrij bezoek mogelijk te maken. Ondernemers investeren doorlopend in de uitstraling van hun panden. WBU is ook een belangrijke werkgever, alleen bij IKEA zijn ruim 480 medewerkers onder contract. WBU is een relevante bezoekstrekker voor Utrecht.

▪ 70% van de bezoekers komt van buiten de Gemeente Utrecht
▪ van Den Bosch tot Breukelen, van Wageningen tot Woerden
▪ In het directe verzorgingsgebied circa 515.000 huishoudens en ruim 1,1 miljoen inwoners

Een bijzonder gebied vraagt om voldoende aandacht

Om de positie van de Woonboulevard als een van de grootste en sterkste boulevards te behouden en te versterken investeren winkeliers en eigenaren doorlopend. Zo is er de afgelopen jaren door hen al veel geïnvesteerd in de inrichting en uitstraling van het vastgoed. Om deze investeringsbereidheid te houden vraagt dit ook om scherpe keuzes bij de positionering van dit gebied. Evenredige aandacht vanuit de Gemeente Utrecht is voor deze investeringen wat ons betreft een voorwaarde. We zijn dan ook blij dat de gemeente het gebied rondom de A12 zone heeft gekenmerkt als één van de vijf belangrijke centra binnen de strategie van een stad waarin voorzieningen binnen 10 minuten voor handen moeten zijn.

---

**90**

Onze aandachtspunten in het licht van de RSU 2040

▪ Bij punt 4 op pagina 151 van de RSU wordt expliciet genoemd dat er geïnvesteerd gaat worden in de attractiviteit van het gebied. De woonboulevard is nu al, en blijft straks ook een winkel- en verblijfsgebied; daarbij past géén doorgaand (sluip)verkeer richting andere gebieden op de momenten dat de Woonboulevard open is voor publiek;
▪ Bij punt 4 op pagina 151 van de RSU wordt ook gesproken over het toevoegen van functies zoals woningen, voorzieningen, groen en energie; dat is wat ons betreft nog erg breed, wij ontvangen graag een nadere toelichting op de toevoeging van deze functies en blijven over de invulling hiervan graag in gesprek;
▪ Voor wat betreft de attractiviteit van het gebied hoort hierbij wat ons betreft een aangepast en flexibel parkeerregime (betaald parkeren

- Algemeen: Ondernemers geven aan dat ze op het gebied van kwaliteit en onderhoud van de openbare ruimte graag een hoger ambitieniveau zien van de gemeente. Gemeente gaat vanwege de grootschalige toekomstige ontwikkeling van de A12 zone op dit moment geen grote investeringen doen, maar wellicht is gezamenlijke beperkte investering mogelijk. Waarbij we ook andere organisatieonderdelen betrekken ivm onderhoudsniveau, uniformiteit in uitstraling. Afgesproken is dat we in 2021 een schouw organiseren om wensen en mogelijkheden te inventariseren.
- Aansluitend op de RSU voorzien wij in de toekomst een gebied waar een mix in functies (winkelen, werken en wonen) ontstaat met een aantrekkelijk en groen openbaar gebied.

voor- en/of na openingstijden of een blauwe zone) met oog voor zowel de ambitie om autobezit van bewoners te ontmoedigen als het USP van de woonboulevard van het gratis parkeren voor bezoekers; een dergelijk regime zou het gratis parkeren van woon- werkverkeer van de kantoren en in de nabije toekomst ook de woningen op en om de woonboulevard heen tegen moeten gaan terwijl het wat de WBU betreft wel aantrekkelijk moet blijven voor bezoekers om in de nabijheid van de woonwinkels te kunnen parkeren tijdens openingstijden;

▪ Om de ambities op het gebied van attractiviteit waar te kunnen maken vraagt dit gebied om een hoger onderhoudsniveau; wat ons betreft gelijk aan dat van het centrum van Utrecht;

▪ Wil dit gebied nú en in de toekomst aantrekkelijk zijn en blijven voor bewoners én gebruikers dan vraagt dit om een groenere en aantrekkelijkere openbare ruimte; we zijn dan ook blij om te lezen dat bij punt 10 op pagina 151 expliciet is benoemd dat de gebouwde omgeving (en dan in het bijzonder de Woonboulevard) wordt ver-groend; we gaan graag nú al aan de slag met het vergroenen van de openbare ruimte, voor wat betreft de groene daken gaan we graag in gesprek over de (on)mogelijkheden (op dit moment voldoen weinig van de huidige constructies nog aan de voorwaarden die een groen dak vragen) en we ontvangen graag een nade-re toelichting op de voorgenomen ‘groene routes’.

▪ In 2021 willen de ondernemers van de WBU aan de slag met het verbeteren van de uitstraling van de openbare ruimte in het gebied (aankleding, verblijfskwaliteit, groen, (eenduidig) straatmeubilair en wandelroutes); vanuit de WBU pakken we graag, daarmee alvast vooruitlopend op de ambitie van attractiviteit voor dit gebied (punt 4, pag 151 van de RSU), samen met de gemeente het verbeteren van de uitstraling van de openbare ruimte op; wat ons betreft is het ook belangrijk om daarmee niet te wachten totdat de eerste herontwikkelingen in het gebied daadwer-kelijk van de grond komen;

- Het instellen van blauwe zones past niet in het verkeersbeleid. Eerder is een mogelijkheid tot invoeren betaald parkeren op de woonboulevard onderzocht. Daarvoor was toen niet genoeg draagvlak. In het tweede kwartaal verschijnt een nieuwe parkeervisie voor de gemeente waarin onder meer een aangepaste aanpak is opgenomen voor invoeren betaald parkeren. Op basis daarvan kunt u samen met de gemeente verkennen wat de mogelijkheden zijn voor invoeren betaald parkeren op de woonboulevard.
- Gemeente gaat vanwege de grootschalige ontwikkeling van de A12 zone op dit moment geen grote investeringen doen, maar wellicht is gezamenlijke beperkte investering mogelijk. Waarbij we ook andere organisatieonderdelen betrekken ivm onderhoudsniveau, uniformiteit in uitstraling. Afgesproken is dat we in 2021 een schouw organiseren om wensen en mogelijkheden te inventariseren.

We stellen voor om het punt verkeersmaatregelen te betrekken bij het punt van de openbare ruimte hierboven

- De Woonboulevard Utrecht vervult binnen de retailhoofdstructuur, net als The Wall en Franciscusdreef Overvecht, de functie van ‘perifeer retailcluster’ (= buiten de reguliere winkelgebieden). We continueren voor de perifere retailclusters de specifieke randvoorwaarden en eisen die worden gesteld ten aanzien van o.a. branchering en (minimale) omvang ten behoeve van een optimale invulling en optimaal functioneren van de Utrechtse retailstructuur. De retailhoofdstructuur in de RSU geeft aan waar de gemeente concentraties van retail toestaat. Nieuwe retailontwikkelingen dienen bij te dragen aan de gewenste hoofdstructuur, waarvan de Woonboulevard Utrecht ook onderdeel van is. Nieuwe initiatieven buiten de structuur worden geweigerd, tenzij sprake is van enkele specifiek geldende uitzonderingsgronden. Bijvoorbeeld bij ondergeschikte uitbreiding van bestaande detailhandel (<10%) en bij

▪ Wij gaan en blijven, gezien de ambitie die er is voor het gebied, graag in gesprek over gepaste verkeersmaatregelen die horen bij een winkel- en verblijfsgebied (aantrekkelijke entrees, bewegwijzering, geen doorgaand (sluip) verkeer tijdens openingstijden, waar mogelijk maatregelen die het gebruik van de WBU als P+R tegengaan)
▪ WBU blijft de enige plaats in Utrecht voor concentratie van woonwinkels;
▪ Ontwikkelingen elders mogen niet ten koste gaan van ontwikkelingsruimte WBU;
Tot zover de aandachtspunten die we vanuit de WBU graag mee willen geven als onderdeel van de inspraakprocedure op de Ruimtelijke Strategie voor Utrecht rich-ting 2040. Mochten er naar aanleiding van deze aandachtspunten nog vragen zijn dan lichten wij deze graag nader toe in een gesprek.
We wensen de gemeente tot slot veel succes toe bij de uitwerking van de Ruimtelijke Strategie in concrete plannen. Daar waar dit ons gebied betreft blijven we over de uitwerking hiervan graag in gesprek

aantoonbaar draagvlak voor een compact buurtcluster in nieuwe gebiedsontwikkelingen. Onder de voorwaarde dat deze ontwikkelingen de retailhoofdstructuur niet aantasten. Dit betreft over het algemeen vooral dagelijks detailhandelsaanbod dat sowieso niet concurreert met De Woonboulevard Utrecht.

---

**91**

Centrum Management Utrecht heeft de ruimtelijke strategie Utrecht (RSU) met interesse gelezen en besproken tijdens een digitale bestuursvergadering. Door deze brief maken wij gebruik van de mogelijkheid van inspraak.
“De Verbonden stad”
CMU begrijpt de insteek van “het wiel met spaken”. Bij een juiste uitvoering kan dit in lijn zijn met de wens van CMU dat verkeer zonder bestemming centrum het best om het centrum heen geleid mag worden. Het is ook in lijn met elementen uit de Omgevingsvisie binnenstad die moeten leiden tot een beter verblijfsklimaat en minder doorkruisende verkeersbewegingen. Niettemin wijzen wij u op risico’s. De economische vitaliteit van het centrum is kwetsbaar en is recentelijk

Dank voor uw inspraakreactie.

We onderschrijven belang van een sterke binnenstad met een mix van economische (incl. detailhandel), cultuur en andere voorzieningen --> een levend centrum en huiskamer van de stad en haar bewoners. 2. we faciliteren deze mix van functies en werken hierbij samen met partners en belanghebbenden. 3. meerdere centra past bij de groei van de stad. Niet bedoeld als concurrentie, wel als spreiding van functies om niet alle druk op binnenstad te leggen. Retailfuncties blijven hierbij beperkt tot onder meer dagelijkse voorzieningen, lokaal gerichte functies en services.

nog veel kwetsbaarder geworden. Het belang van die economische vitaliteit is niet uitsluitend economisch. De oude binnenstad is ook een plek waar Utrechters trots op zijn, waar ze elkaar ontmoeten, geinspireerd worden door cultuur, zich ontspannen, werk vinden, genieten van bijzondere producten en horeca. Een verslechtering van die economische vitaliteit beïnvloedt rechtstreeks het welzijn en de welvaart van veel Utrechters. Het economische effect van de infrastructurele maatregelen die u voor ogen heeft blijft wat CMU betreft te ongewis. Dat “nieuwe technologische ontwikkelingen” (4.2.4 blz 62) kansen bieden is vooralsnog niet te onderbouwen en dus is het erg risicovol om daarop dan maar te vertrouwen. Later in deze inspraakreactie doen wij enkele voorstellen om de economische vitaliteit van het centrum te borgen.

“De compacte stad”

Dat er nieuwe “subcentra” gecreëerd worden vinden wij evenmin onlogisch. Het is aannemelijk dat de retailfunctie van de binnenstad geleidelijk andere vormen aanneemt. Een binnenstad met te weinig retailfunctie lijkt ons echter ook in de meest flashy toekomstvisie onwenselijk. Deze functie kan ondersteund worden door voldoende andere functies, zoals horeca, cultuur, sport, ontspanning, en beperkt kantoor/werk. Als al deze functies te overweldigend een plek vinden in de andere tienminutencentra, vormt dit opnieuw een bedreiging voor de economische vitaliteit. De consequenties van “de verbonden stad” en de “compacte stad” versterken elkaar. Wij zien in de RSU te weinig borging voor de economische vitaliteit van het centrum. In combinatie met de wens om plinten met vergelijkbare functies te vullen, bestaat het risico dat noch de plinten, noch de centra op tien minuten, noch de oude binnenstad voldoende potentieel hebben om economisch levensvatbaar te blijven. Een becijfering of inschatting van gewijzigd koop- en recreatiegedrag en in welke mate dit gecompenseerd wordt door inwonersgroei troffen wij niet aan.

Wij zijn het eens met de visie dat de historische binnenstad, stationsgebied en Jaarbeurs samen het nieuwe centrum vormen met elk een eigen karakter en eigen mix van functies.

Dat de druk op het centrum te groot is en/of te groot wordt kan CMU niet bevestigen. Onze cijfers wijzen op het tegendeel. Uw zorg daarover zou nog verder moeten afnemen als u de Omgevingsvisie binnenstad bekijkt in samenhang met de RSU.

“6.1 Centrum”
Dat u het centrum in de eerste plaats stationsgebied noemt met erachter, tussen haakjes, de historische binnenstad, vinden wij niet juist. Het stationsgebied kan niet bestaan zonder de Dom en de Oudegracht. De historische binnenstad kan niet economisch vitaal blijven zonder het stationsgebied. CMU ziet de meerwaarde van drie zeer verschillende en toch typisch grootsteedse gebieden in: Jaarbeurs, stationsgebied en historische binnenstad. Binnen deze drieeenheid verdient de historische binnenstad een zelfstandige plek zonder haakjes. Dat zeggen wij niet alleen in het belang van onze achterban, maar ook in het belang van de stad.



Aanbevelingen CMU

1. CMU beveelt u aan om voor u aan de uitwerkingen van de visie begint grondig onderzoek te doen naar economische haalbaarheid en economische consequenties en ons hierover te informeren.
2. De verandering van het koop- en recreatiegedrag zien wij onvoldoende terug in de RSU. Wij zien dit als een groot risico voor de invulling van de RSU en verzoeken u de ontwikkeling daarvan in het oog te houden en te betrekken bij de uitwerking.
3. Verdichting, waaronder wonen boven winkels, juichen wij toe.
4. Bij de ambitie van een hyper bereikbare stad verdient ook de (elektrische) auto in het licht van bestemmingsverkeer (binnen 10

1.Ook bij de uitwerking zullen we onderzoeksresultaten betrekken en onderzoek verrichten als dat nodig is..
2. Ontwikkeling koop- en recreatiegedrag houden we in de gaten; eventueel passen we ons beleid daarop aan. .
3. Dank. Wonen boven winkels is één van de functies in mix van functies die we nodig zullen hebben om kernwinkelgebied vitaal te houden.
4. Het is mogelijk om te parkeren in garages in de binnenstad. We stimuleren bezoekers van buiten om bij de ring te parkeren en over te stappen op andere vervoersmiddelen; bereikbaarheid duurzaam goederenvervoer blijft ook mogelijk. Zie ook de paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs die is toegevoegd.

minuten vanaf de ring in een centrumparkeergarage) een nadrukkelijke plek; daarnaast vragen wij aandacht voor de bereikbaarheid van de stad voor duurzaam goederenvervoer (randvoorwaarde voor economische activiteiten, onderhoud, verbouwingeng);

5. Het aandeel automobilisten dat de binnenstad bezoekt is al relatief klein, maar automobilisten dragen per bezoek wel meer bij aan de binnenstadseconomie dan gebruikers van andere modaliteiten. De parkeertarieven zijn al uitgesproken hoog. Dat voor parkeren op zo'n unieke en kostbare plaats forse tarieven gelden is te billijken. Een nog verdere verhoging van de parkeertarieven zal minder gefortuneerde automobilisten uit de stad verdrijven, verslechtert de concurrentiepositie van Utrecht en is daarmee een extra risico voor de economische vitaliteit van Utrecht. Voor het terugdringen van automobiliteit moeten bovendien eerst alternatieven goed functionerend en "af" zijn. In combinatie met de opmerking uit de omgevingsvisie dat touringcars met bestemming binnenstad maar in Leidsche Rijn moeten parkeren lijkt ons die verhoging nog onwenselijker.
6. Borg de economische gezondheid van het centrum. CMU is van mening dat een matig functionerend “tienminutencentrum” en een beschadigde historische binnenstad nooit een gewenste uitkomst mogen zijn van de RSU, terwijl dat risico er nu wel is en mogelijk versterkt wordt door elementen uit de RSU.
7. Erken de unieke waarde van de historische binnenstad voor heel Utrecht en borg deze beter in de RSU – niet als aanhangsel tussen haakjes bij het stationsgebied.
8. CMU is niet automatisch akkoord met uw aanname dat de historische binnenstad overbelast is en wij kunnen dit cijfermatig onderbouwen. De “beperkte groei van het toerisme” mag nooit te beperkt zijn en wij bevelen u aan deze groei gericht te faciliteren

5. De Inzet is om automobiliteit niet verder te laten groeien. De binnenstad is al goed bereikbaar met ov en fiets. Overigens betekent veranderend koopgedrag wellicht dat klanten minder producten zelf meenemen op termijn en meer laten bezorgen. Touringcars: voorzien zijn 2 uit/opstapplekken. Daar kunnen mensen in of uitstappen. Het parkeren van de touringcars vindt elders plaats.
6. Een Economisch gezond centrum vinden wij ook belangrijk; geen stad zonder ziel. We zien voor de binnenstad  mix van bloeiende functies incl. wonen, winkelen, uitgaan, cultuur, etc
7. In de RSU is de rijke historie een van de waarden van de stad. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt.
8. In de Omgevingsvisie Binnenstad gaan we uit van een beheerste groei van toerisme gericht op de toerist die nieuwsgierig is naar Utrecht, cultuur en bewoners.
9. Voor de uitwerking van de omgevingsvisie is er een voorstel om een samenwerkingsverband te formeren als vervolg op de Binnenstadgroep met als deelnemers vertegenwoordigers van de verschillende belanghebbenden. Dit voorstel moet nog uitgewerkt worden.

op basis van een duurzame herstel strategie, niet in de laatste plaats ten behoeve van het toenemende belang van cultuur en musea voor de historische binnenstad. De term massatoerisme zou overigens misplaatst zijn.

9. Zorg voor voldoende en grondige participatie van alle betrokkenen bij de uitwerking en dat geldt zeker voor de historische binnenstad, omdat die zo veel functies verenigt. Onder alle betrokkenen bevinden zich naar de mening van CMU ook gebruikers van het centrum die daar niet wonen, werken of ondernemen, maar ook bezoekers, toeristen en werknemers

Niettegenstaande onze aanbevelingen vinden wij de RSU door de oogharen bekeken een mooie strategie die past bij de stad en wij complimenteren u daar van harte mee.

---

**92**

Dankuwel voor het delen van de nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het maakt ons blij dat gemeente Utrecht inzet op publieke ruimte om te bewegen, en groen voor iedereen. De barcode gaat zeker helpen bij het bepalen van de balans per gebied. Autoluw en ruimte voor voetgangers juichen wij ook zeker toe.
De 3D tegels zijn zeer interessant. Is de gemeente voornemens om deze per wijk te ontwikkelen? Zo ja, worden de tegels openbaar gemaakt? We zouden graag de 3D tegel van onze wijk willen inzien. Dezelfde vraag voor de stedelijke barcode, hoe gaat dat precies in zijn werk en kun je de barcode voor eigen wijk inzien?
Op pagina 102 van de RSU lezen wij ‘de hoofdstructuur retail’ Deze is niet online beschikbaar, wordt dit stuk nog openbaar gemaakt? Momenteel ontwikkelt de gemeente (als we het goed begrepen hebben) in lijn met ‘Ontwikkelingskader detailhandel’ (juli 2012) en de notitie detailhandel (2015). Blijven deze richtlijnen en kaders geldig onder de RSU, of worden ze door de RSU vervangen?

Dank voor uw complimenten. De 3d tegels zijn ontworpen met als doel aan te geven wat bepaalde bestaande vormen van verdichting voor een beeld en opgave opleveren. De gebouwen zijn bestaand in vooral Utrecht en soms andere gemeenten. De openbare ruimte is weergegeven om te laten zien wat vanuit de barcode mogelijk is in combinatie daar te realiseren. We willen dit graag als middel in gaan zetten om straks bij de ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stad met elkaar te kijken waar we rekening mee kunnen en willen houden en welke kwaliteit, horende bij de kwantiteit kunnen toevoegen.

Voor wat betreft de barcode. We hebben stadsbreed de barcode bekeken en berekend. Niet alles is direct toe te spitsen op een afgebakend gebied.
De barcode werkt als volgt: van alle onderdelen van de stad is gekeken wat vanuit beleid de ruimtevraag is. Dat is opgeteld de ruimtelijke

Hierbij willen wij opmerken dat het detailniveau mbt de detailhandel in de RSU zeer beperkt is tov eerder genoemde documentatie, en dat de hoofdstructuur retail (waar op pagina 102 vd RSU naar verwezen wordt) nog niet beschikbaar is. Mocht de RSU de eerder genoemde documenten vervangen hebben wij hier bezwaar tegen, aangezien het uit de huidige versie van de RSU niet duidelijk is welk deel van het beleid tav detailhandel blijft staan en welk deel van dit beleid vervalt of wordt gewijzigdd. Dat zou betekenen dat het goedkeuren van de RSU zou leiden tot het goedkeuren van nog niet bekende of bekend gemaakte wijzigingen in ander beleid, en dat lijkt ons onacceptabel.
Op pagina 167 staat Voorveldsepolder benoemd, in relatie met een energieambitie. Kunt u aangeven wat de plannen voor Voorveldsepolder zijn?

opgave voor de stad. Niet alles onderdelen van de stad, zijn bij ontwikkeling op wijkniveau van toepassing (denk aan stedelijke onderdelen als theater, bioscoop, middelbare school etc). Er zijn onderdelen als buurthuizen, apotheek etc die daar wel van toepassing zijn. Op deze manier is gekeken of er een goed evenwicht in de stad ontstaat.

Er zijn nog geen concrete plannen voor energieopwekking in de Voorveldse polder.

---

**92**

Tot slot willen wij u nog een vraag voorleggen die specifiek gaat over onze eigen buurt. Op de hoek van de Jan van Galenstraat, tussen de Huizingalaan en Kardinaal de Jongweg staat een stedelijke verdichting (‘Nieuwe stedelijke verdichting tot 2030’ op de kaart in de RSU 2040 (pagina 26). Gezien de legenda zouden we hier niet verwachten dat er voor zo’n stedelijke verdichting ook een programmatische mix is opgenomen (heeft zijn eigen weergave volgens de legenda) en dat het hier dus alleen gaat om het verdichten van de woningvoorraad. Hetzelfde lijkt immers ook het geval voor enkele projecten die in een al veel verder stadium zijn (worden momenteel gebouwd) in de buurt, zoals het Ooglijdersgasthuis. Is deze aanname correct?
Mocht er wel verdichting van andere functies zijn voorzien op deze locatie, en dan met name op commercieel gebied, dan willen wij graag aangeven dat we het daar niet mee eens zijn. Een voor ons persoonlijke reden is dat wij verdichting van commerciele functie niet vinden passen in deze buurt, die juist wordt gekenmerkt door ruimte en ook

Onder de term stedelijke verdichting verstaan wij stedelijk programma, waar naast woningen ook andere stedelijke functies zoals detailhandel, maatschappelijke en culturele functies vallen. Bij de planvorming voor het specifieke gebied wordt verkend welk programma op deze plek gerealiseerd wordt. Bij deze planvorming heeft u de mogelijkheid om in te spreken. De RSU zet de koers uit voor de komende 20 jaar. Het abstractieniveau van de RSU is daardoor te hoog om uitspraken te doen op pand- of projectniveau.

De notitie detailhandel 2015 betreft geen vastgesteld beleid. Het beleid van 2012 blijft voor nu actueel.

Schaalvergroting
U stelt dat de ontwikkeling niet in lijn is met het detailhandelsbeleid (2012) in de gemeente, omdat schaalvergroting van de kleinere win-

rust (beperkt autoverkeer) op straat voor bijvoorbeeld voetgangers, fietsers en spelende kinderen. Maar ook programmatisch lijkt het niet passen bij zowel bestaand beleid als de RSU, en wat ons betreft om de volgende redenen:

• Deze locatie ligt zowel binnen 10 minuten afstand van zowel het verstedelingsknooppunt in Overvecht (bestaand) als het nieuwe knooppunt in Rijnsweerd. Dus vanuit die optiek is verdere verdichting van commerciële functionaliteit niet nodig op deze locatie binnen het programma van de RSU.

• De locatie ligt aan uitvalsweg Kardinaal de Jongweg, direct aan een fietsstraat (onderdeel van de fietsroute van Overvecht naar de Uithof) en verderop in de straat een basisschool. Uitbreiding van de commerciële functies (zeker significante uitbreiding, zie onder) heeft een aanzuigende werking op een groot gebied, dit gaat ver boven buurtniveau, en is juist
aantrekkelijk voor autoverkeer vanwege de locatie. Dat is niet consistent met het gebruik van de openbare ruimte voor deze hoofdfietsroute en ook niet met het feit dat de gemeente inzet in op autoluw en ruimte voor de fiets.

• De RSU in het kort is ‘groen, tenzij’ met ruimte voor publieke pleinen. Bij uitbreiding van de commerciële ruimte wordt de huidige openbare ruimte terug gedrongen en deels of geheel opgeslokt door bebouwing. Daarmee komen juist het groene en openbare karakter van de buurt in het geding. Dit staat op spanning met de lijn in de RSU.

• Volgens ‘Ontwikkelingskader detailhandel’ (juli 2012), naar ons weten vigerend beleid, geldt voor dit soort buurtcentra.

“Voor de kleinere incomplete buurtcentra is een vergelijkbaar traject voorstelbaar.Schaalvergroting is voor deze centra niet wenselijk of haalbaar, ondanks dat we onze fijnmazige structuur willen behouden. kelstrips niet gewenst is. Dit is echter niet de enige lijn van de gemeente. We zijn van mening dat er voorzichtig omgesprongen dient te worden met de toevoeging van detailhandel in de stad. In het document staat betreft de kleinere winkelstrips echter ook het volgende:

Voor alle bestaande centrumgebieden en winkelconcentraties geldt dat de gemeente in overleg met de lokale stakeholders een gericht plan van aanpak wil opstellen om een gezonde continuïteit van het betreffende gebied te waarborgen. Hierbij wordt per locatie overwogen of functieversterking of juist functieverandering voor de toekomst de meeste adequate oplossing is.

Er is dus de mogelijkheid om het aanbod bij bestaande winkelstrips als de Jan van Galenstraat te optimaliseren. Doordat de gemeente primair inzet op een fijnmazige structuur binnen de gemeente, is de realisatie van een volwaardige discountsupermarkt (van minimaal 1.200 m² wvo) gewenst. Daarbij is het in lijn met de ambities Complementariteit, omdat met de toevoeging van een discounter in dit deel van Utrecht een nieuwe aanbieder wordt toegevoegd en aan de ambitie van schaalvergroting op de juiste plek faciliteren. De realisatie van de moderne discountsupermarkt, binnen een bestaande strip, centraal en op een goed bereikbare locatie in de wijk, betreft een dergelijke juiste plek.

Andere invulling

Betreft de punten die in de notitie uit 2015  geldt het volgende: Indien de huidig zittende retailers waren vertrokken en zich er niet het supermarktinitiatief had aangediend, was het zeker de mogelijkheid geweest om naar andere economische functies te kijken voor de strip Jan van Galenstraat. Nu er echter een initiatiefnemer aandient die dit

De ontwikkelingsrichting zal daarom meer gericht zijn op functieverandering. Ook deze verandering komt tot stand op basis van monitoring en overleg met de betrokkenen in het gebied." Verdichting van de commerciele functie is niet in lijn met dit beleid ( in de RSU is niet expliciet aangegeven of dit beleid vervalt of wijzigt) Ook is er in een enquete door de buurt (136 respondenten) duidelijk en in grote meerderheid aangegeven dat een veel grotere commerciele footprint niet gewenst is in de buurt.

• In de notitie detailhandel (2015) (ook hiervan is in de RSU niet aangegeven dat deze vervalt) staat het volgende: "Landelijk gezien zal de behoefte aan winkels structureel afnemen en de leegstand toenemen Ruimtelijk is dit vooral het geval in krimpgebieden, in de centra van kleine/ middelgrote steden en stadsdeelcentra, in kleine buurt- en wijkwinkelcentra en in de
kleinere themacentra (woonboulevards) of runshoppingcenters met een te beperkt verzorgingsgebied en doorsnee-aanbod. [...] Ook boodschappen doen in de buurt blijft kansrijk, mits compact, compleet, voldoende omvang/keuzemogelijkheden en voldoende bevolkingsdraagvlak."

Evenals: "Het buurtsteunpunt aan de Jan van Galenstraat is kleinschalig en de supermarkt is hier inmiddels verdwenen. De units zijn nu gevuld, maar bij een afnemende winkelfunctie moeten hier de mogelijkheden voor invulling met andere (economische) functies worden benut."

Verdichting van de commerciële functie is niet in lijn met deze notitie. Er zou juist gekeken moeten worden naar alternatieve economische functies. Natuurlijk komt dit bezwaar niet uit de lucht vallen. Er is momenteel een project (particulier initiatief)
in de definitiefase waarbij juist de commerciële functie op deze locatie ernstig wordt verdicht. Het winkeloppervlak zou worden uitgebreid cluster een impuls kan geven, waarbij ook de gehele fijnmazige verzorgingsstructuur  versterkt wordt, gaan wij hier graag in mee. De zittende ondernemers wordt meer perspectief gegeven en de ambities volgens het beleid van 2012 worden nagevolgd. Zeker gezien de discounter niet inpasbaar is gebleken bij de herontwikkeling van de Gaard.

Verdrievoudiging meters

U spreekt van de verdrievoudiging van het aantal meters op de locatie Jan van Galenstraat. Er is zeker sprake van een flinke toename van het aantal meters. Deze zijn echter allen voorbestemd voor de discountsupermarkt. Zoals hierboven geantwoord is volgens de gemeente de ontwikkeling een bijdrage aan een fijnmazig en complementair aanbod en draagt dit bij aan de verzorgingsstructuur van de bewoners van Utrecht Noordoost

van zo'n 820 m2 BVO naar 2200-2550 m2; met andere woorden, potentieel een verdrievoudiging van de commerciële functie op deze locatie. Zoals hierboven beschreven lijkt ons dit noch in lijn met bestaand beleid, noch in lijn met de hoofdlijnen of de details van de RSU.
Wij zijn benieuwd naar uw reactie op deze ontwikkeling in relatie met de RSU en hopen dat de gemeente bereid is om plannen die nog in de startblokken staan aan te passen zodat ze passen in bestaand en voorgenomen beleid en in balans komen met de bestaande buurt.

---

**93**

Reactie ruimtelijke strategie Utrecht 2040

Ik heb met belangstelling de ruimtelijke strategie doorgelezen en hoewel er goede plannen in staan wringt het toch een beetje. Het lijkt er op dat in de toekomst in Utrecht alleen nog plek is voor gezonde fietsende juppen, en mensen die voor werk, ziekte of ouderdom van een auto afhankelijk niet meer welkom zijn.

10 minuten stad
Om veel voorzieningen binnen loopafstand te hebben is zeker voor ouderen en gehandicapten een enorm voordeel. Maar dit is niet nieuw, tot de jaren 70 was dit de gebruikelijke situatie in de meeste woonwijken, de kruidenier, bakker, slager en dergelijke zaten in de buurt. Maar deze winkels konden niet concurreren met supermarkten en de grote winkelcentra, en zijn daardoor verdwenen. Komt er een stimulering programma om deze winkeltjes terug te brengen? En hoe zorgt de gemeente dat buurt winkels niet weer verdwijnen?

Een belangrijke maatschappelijke voorziening welke onvermeld is gelaten is sekswerk. Alle bordelen zitten momenteel ten oosten van het Amsterdamrijn kanaal en voor het tegen gaan van vereenzaming en

10 minutenstad
Er komt geen stimuleringsprogramma voor solitaire kleine winkels. We streven wel naar een aantrekkelijk voorzieningenniveau door een zekere mate van fijnmazigheid in de voorzieningenstructuur te ondersteunen. Dat doen we door verspreid over de stad concentratieplekken voor winkels aan te wijzen: de winkelgebieden behorend tot de retailhoofdstructuur. Dan kunnen kleine ondernemers profiteren van de aantrekkingskracht van grotere winkels (supermarkten o.a.). Zo ontstaat de meeste aantrekkingskracht van klanten, wat meerwaarde oplevert voor de breedte en omvang van het voorzieningenniveau. Met name de kleine ondernemers kunnen op die manier toch een goede boterham verdienen (speciaalzaken, kapper, nagelstudio, schoenmaker, etc.).

Sekswerk: We onderschrijven het belang van passende maatschappelijke voorzieningen en streven er als gemeente naar om daarbinnen ook sekswerk op een goede manier te faciliteren. De RSU is een ruimtelijke lange-termijn-visie die geen uitspraken doet over het gewenste of benodigde aantal bedrijven in een bepaalde branche. Ook worden in de RSU geen afspraken vastgelegd over het aantal prostitutie-ver-

verbetering van lichamelijke en geestelijke gezondheid zou het goed zijn als ruimte voor sekswerk mee kan groeien met de stad. Sinds het bordeel verbod is opgeheven is Utrecht in oppervlakte en inwoneraantal zowat verdubbeld maar is het aantal prostitutie vergunningen is niet mee gegroeid. Leidscherijn is wat dat betreft nog een achtergesteld gebied waar ruimte is voor één of twee bordelen.

gunningen. Het is aan bordeelondernemers om eventuele marktkansen te onderzoeken en zo mogelijk te verzilveren. De RSU is daarvoor wat ons betreft niet het juiste platform voor, gelet op het lange termijn karakter ervan.

---

**93**

Vervoer
De afgelopen jaren zijn een aantal buslijnen ingekort, opgeheven of kregen een andere route. Ouderen en gehandicapten waren daar het grootste slachtoffer van omdat voorzieningen in eens een stuk moeilijker te bereiken zijn. Worden deze wijzigen dan weer ongedaan gemaakt in het kader van het RSU2040?

In het mobiliteitsplan hebben we de ambitie neergezet dat we werken aan een mobiliteitssysteem waarbij niemand tussen wal en schip valt. We gaan ervan uit wat mensen wél kunnen en als er belemmeringen zijn van welke aard dan ook op welke manier we het beste kunnen ondersteunen om die weg te nemen. In de visie Vervoer voor Iedereen in het mobiliteitsplan is uitgewerkt op welke wijze de gemeente dit wil realiseren. Alle bestemmingen in de stad blijven bereikbaar per auto.

Ik merk dat mensen welke door zieke, handicap of ouderdom afhankelijk geworden van een auto voor hun dagelijks vervoer, door de gemeente een beetje vergeten worden. Deelauto's zijn voor hun door specifieke aanpassingen in de meeste gevallen geen optie, en je auto in een grote P+R aan de rand van stad neerzetten is dan ook te problematisch. Kleinere ondergrondse parkeer garage's vlakbij de woningen zijn daarvoor meer geschikt, zoals deze in Den Haag.

De RSU 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen.

Ook zouden er extra trein halte's  bij de Amsterdamsestraatweg en Marjela park bijgemaakt kunnen worden. Een halte bij de Amsterdamsestraatweg zal ook bereikbaarheid van de winkels langs deze straat verbeteren. Waarom worden de Amsterdamsestraatweg, Kanaalstraat en andere bestaande winkelstraten niet genoemd in de ruimtelijke strategie?

Ik verwacht dat het aantal auto's de komende jaren nog blijft groeien, en geen plannen maken om deze groei op te vangen lijkt mij nogal

De mobiliteitsmonitor 2019 laat zien dat het aandeel fiets fors groeit en het autoverkeer eigenlijk nauwelijks meer groeit. Door de mobiliteitsgroei op te vangen met lopen, fietsen, OV en deel-mobiliteit dragen we bij aan gezonde mobiliteit die zo min mogelijk ruimte inneemt en met zo min mogelijk hinder gepaard gaat. Daarmee scheppen we

naïef. Infrastructuur weghalen gaat leiden tot ruzie's over parkeerplaatsen en laadpalen. Als straten auto vrij gemaakt moeten worden kan dat het beste door ondergrondse oplossingen zoals in Den Haag.

De gemeente zou meer haast moeten gaan maken met plaatsen van laadpalen om problemen tussen bewoners te voorkomen. Immers als de transitie van brandstof naar elektrischeauto's soepel te laten verlopen zijn veel meer laadpalen noodzakelijk. Momenteel staan er in Overvecht nauwelijks laadpalen, terwijl in Tuinwijk bijna iedere straat wel een laadpaal heeft. Gevaar is dat er een tweedeling ontstaat waarbij mensen welke wel laadpalen in de buurt hebben, flexibeler zijn en gemakkelijker werk kunnen vinden dan mensen welke op het ov zijn aangewezen.

ruimte voor verdichting en een groene en klimaat-bestendige inrichting van de stad waar het fijn wonen, werken en recreëren is. "Utrecht laadt op voor 2030" is het strategisch plan voor de oplaadstructuur. We plaatsen een nieuwe laadpaal zodra die nodig is. Dit doen we volgens het locatieplan openbare laadpalen.

---

**93**

Wonen
De huidige corona pandemie laat zien dat een hoge bevolkingsdichtheid een ideale broedplaats voor ziekten is. Maar toch zet de gemeente in op verdichten van bestaande wijken. Dat kan in de toekomst rampzalig uitpakken.vOok zal de leefbaarheid en veiligheid van Overvecht en Kanaaleiland onder druk komen te staan door meer woningen in deze gebieden te bouwen. Zonder sloop van bestaande gebouwen of aantasting van bestaande natuur zal verdichten in Overvecht moeilijk.
Is het een optie om boven spoor- en autowegen te gaan bouwen? In dat geval kunnen er de nodige woningen extra gebouwd worden boven de drie bestaande opstelterreinen van Pro-Rail. En met een 'dak' over de wissels zijn deze beter bestand tegen sneeuw en ijs, wat zeker voordelen heeft in de winter.

Het is nu niet te voorzien wat de impact van de corona-crisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken.
Uit analyses van de woningmarkt weten we dat het lastig is om betaalbare woningen aan de stad toe te voegen. Momenteel werken we aan een Actieplan betaalbare koop dat medio dit jaar zal verschijnen. We hadden al een Actieplan middenhuur. Daarmee zetten we juist in om mensen met een middeninkomen toegang te geven tot een woning in de stad.
Woningbouw en gebiedsontwikkeling op uitleglocaties lijkt vaak goedkoper dan het in werkelijkheid is, ook in vergelijking met binnenstedelijk bouwen. Dit komt onder meer doordat kosten voor de aanleg

Binnen stedelijk bouwen is duur, daardoor ben ik bang dat er vooral woningen in het dure segment zullen worden gebouwd of vele gestapelde appartementjes voor de minderbedeelden. Resultaat zal zijn dat de middenstand de stad word uitgedreven. Dat zie nu al gebeuren waar gezinnen met kinderen naar omliggende gemeenten wegtrekken waar nog wel rust en ruimte is. Hoe gaat de gemeente zorgen dat alle soorten woningen gebouwd gaan worden zodat wijken niet verjuppen of verpauperen?

van infrastructuur of openbaar vervoer dikwijls wordt vergeten. Ook zijn er veel andere factoren die van invloed zijn op de haalbaarheid en betaalbaarheid, zoals grondposities, bouwkostenontwikkeling, etc.

In andere steden zien we voorbeelden van bouwen boven infrastructuur. Dit gaat echter met hogere bouwkosten samen en zorgvuldige afstemming met de beheerders van infrastructuur over o.a. veiligheid. Dit kost veel tijd waardoor we eerst inzetten op andere locaties.

---

**94**

Studentensport

In Utrecht zijn in totaal ruim 12.500 studenten die sporten. Hiervan zijn zo'n 7 duizend lid van een studentensportvereniging. Dit is een grote groep aan Utrechtse bewoners. Wij zijn bang dat de belangen van deze groep niet goed vertegenwoordigd worden in de 'ruimtelijke strategie Utrecht 2040'. In het rapport wordt genoemd dat er ook nog onderzocht wordt naar ruimte op het Utrecht Science Park (USP) voor extra (studenten)woningen. De groep aan omwonende die willen sporten zal dus alleen maar groeien in de toekomst.
Onder het kopje '6.4 Oost' wordt gesproken over het uitbreiden van de sportvoorzieningen op het USP met 1 hockeyveld en 1 rugbyveld. Echter, dit zal al niet genoeg zijn om de huidige sport behoeftes te kunnen voorzien. De zorg is dat dit dus niet gericht is op de toekomstige groei waar de studentensport juist behoefte aan heeft. Dit is te zien aan de jaarlijkse afwijzingen. Afgelopen jaar werd bijna 60% van alle aanmeldingen voor een studentensportvereniging afgewezen, dit voornamelijk door een gebrek aan ruimte. De verenigingen willen juist graag zoveel mogelijk sporters toelaten, maar hebben momenteel niet genoeg capaciteit om deze in training te kunnen voorzien. Er zal binnenkort een uitgebreid onderzoek starten, geleid door de Universiteit

studentensport

In de RSU is gebruik gemaakt van berekeningen die de gemeente laat maken van de toekomstige sportbehoefte aan sportvoorzieningen voor de georganiseerde sport voor de hele stad (Mulierrapport). Daarin is gerekend met de groei van woningen die al zeker zijn (de harde planvoorraad noemen we dat) en daarin zit ook toekomstige groei van woningen op het USP. Het Mulier rapport is een heel uitgebreid onderzoek waar voor de hele stad wordt gekeken bij welke sport en in welke wijk er een tekort of overschot is. De studenten zijn als bewoners van de stad daarin uiteraard meegenomen. Overigens is de ervaring dat studenten niet alleen op de het USP sporten, maar ook gebruik maken van sportvoorzieningen elders in de stad. Overigens is de ervaring dat studenten niet alleen op de het USP sporten, maar ook gebruik maken van sportvoorzieningen elders in de stad. Waar en hoeveel plek er is voor toekomstige sportvoorzieningen op het USP is onderdeel van de Omgevingsvisie USP die momenteel wordt opgesteld.  Daarbij hoort een integrale afweging tussen verschillende functies en waarden (science, sport, ecologie, groen, UNESCO, culturele waarde van het gebied).

Utrecht dat de exacte sport behoeftes binnen de studentensport op het USP zal bekijken.
Daarnaast wordt er in het plan nog niet gekeken naar de mogelijkheid om de sport op het USP te verplaatsen naar het westen (of zuidwesten). De sportverenigingen zelf vinden dit een goede optie, waar wel plek is voor uitbreiding (in tegenstelling tot de huidige locatie). Daarnaast is het niet wenselijk dat deze verenigingen ver verspreid worden over het gebied, maar is er juist behoefte aan weinig afstand tussen de velden en zalen voor een grotere samenhang. Voornamelijk zorgwekkend is het extra rugbyveld, dat in alle huidige tekeningen ruim een kilometer van het al bestaande veld afstaat. De rugbyverenigingen hebben aangegeven dat deze grote afstand niet wenselijk is, i.v.m. het verplaatsen van hun materiaal tussen de twee velden. Iedere keer ruim een kilometer heen en weer fietsen of lopen met zwaar materiaal is geen optie waar zij zich in kunnen vinden. De huidige plannen moeten dus herzien worden, waarbij niet alleen gekeken moet worden naar wat er nu mogelijk is, maar ook wat wij mogelijk zouden kunnen maken in de toekomst.



Roeien en mobiliteit
In de conceptversie staan er meerdere nieuwe bruggen ingetekend die gebouwd zullen worden over het huidige roeiwater in Utrecht. De vraag is of hier noodzaak voor is. Er wordt namelijk gekozen voor een ‘wiel met spaken’ aanpak, waarbij het verkeer voornamelijk rondom de stad geleid zal worden en het openbare vervoer zo veel mogelijk in de stad zelf oppakt. Met deze aanpak lijkt het tegenstrijdig dat er meer bruggen nodig zijn om een grotere verkeersstroom op te kunnen vangen. Deze bruggen zorgen er voor dat het roeien haast onmogelijk gemaakt wordt; momenteel kunnen de roeiers al maximaal 1 km

Roeien en mobiliteit
Alle fietsstromen van oost naar west en omgekeerd, lopen via de bestaande bruggen. De forse toename in fietsverkeer wordt daardoor op deze plekken gebundeld en is niet meer goed op te vangen op de bestaande routes. Niet zozeer de bruggen zelf zijn het knelpunt, maar de eerstvolgende kruispunten daaromheen. Dit zijn de plekken waar de verschillende stromen elkaar kruisen. De kruispunten zijn om deze reden geregeld met verkeerslichten. Omdat de grootste fietsstromen van en naar Station Utrecht Centraal gaan, ontstaat er in die richting een wachtrij voor het verkeerslicht. Op het moment dat de fietsstroom

achter elkaar ongestoord roeien voordat ze moeten stoppen om onder een brug door te varen. Hierdoor kunnen de roeiers van hoger niveau al niet meer goed training in Utrecht en wedstrijden op dit niveau kunnen hierdoor ook niet plaatsvinden. Het is belangrijk om in de ruimtelijke strategie 2040 hier ook rekening mee te houden, zodat de (duizenden!) roeiers uit Utrecht een plek houden om goed hun sport uit te kunnen oefenen. Als dit niet op de huidige locatie gegarandeerd wordt, dan moet er dus gekeken worden naar nieuwe locaties.

te groot wordt ontstaan er fietsfiles. Er zijn dan meer fietsers dan de verkeerslichten aankunnen.

Wij onderschrijven het belang van de roeisport in Utrecht vanuit het perspectief van Gezond stedelijk leven. Al veel eerder is aangegeven dat roeien op het Merwedekanaal onder druk komt te staan door alle ontwikkelingen rondom de Merwedekanaalzone en de verwachte toename van de pleziervaart i.v.m. de toekomstige verbinding tussen de singel en het kanaal via de Leidsche Rijn. Maar ook is vastgesteld dat bij deze ontwikkelingen zoveel mogelijk rekening gehouden wordt met het belang van het Merwedekanaal voor de roeisport. Dit naast de zoektocht naar alternatieve plekken voor roeiwater in de regio, wat voor een deel van de roeisport een oplossing kan bieden.

Bij vervolgstappen in het proces van uitwerking van de bruggen en de bouwfasering wordt steeds contact gezocht met de roeiverenigingen en andere belanghebbenden om de aandachtspunten te bespreken.

---

**94**

Vragen naar aanleiding van inspraakavond RSU
Er zijn naar aanleiding van de inspraakavond op op 16 februari veel vragen omtrent sport ingezonden. Naar ons gevoel zijn niet al deze vragen duidelijk beantwoord.
Hieronder alle vragen nogmaals:
- Hoe willen jullie het USP aanwijzen als knooppunt van de groei zonder buiten de huidige "rode" contouren van het USP te willen bouwen?
- De sport op USP heeft al gigantische capaciteitsproblemen, maar hier is vanuit de gemeente niet het plan om uit te breiden. Het USP wordt volgens het RSU het knooppunt van de groei van Utrecht, dus er moet veel meer sport capaciteit komen op het USP. Hoe gaan jullie

Op dit moment wordt gewerkt aan de omgevingsvisie USP. Daar zal ingegaan worden op hoe de verschillende ruimtelijke belangen gewogen worden. De RSU is een stedelijke koers, maar in de omgevingsvisie wordt er verder per gebied uitgewerkt. Leidend voor die behoefte zijn de prognoses die gemeente maakt voor alle sportvoorzieningen voor de georganiseerde sport.  De RSU is een document voor de fysieke leefomgeving en gaat dus over de ruimtelijke ontwikkeling. Het subsidiëren van sport maakt daar geen onderdeel van uit. Dat valt onder het thematische beleid. De gemeente realiseert sportvoorzieningen  die voor alle Utrechters te gebruiken zijn. Veel studenten maken daar ook gebruik van en sporten op gemeentelijke accommodaties.

ervoor zorgen dat het gebied wat het knooppunt van de groei gaat worden ook nog gezond, voldoende kan sporten?
- Fijn dat jullie het belang van studenten in de stad inzien ! Willen jullie dit ook laten zien door je als gemeente in te gaan zetten voor een gezonde student, dus de studentensport?
- Is er ook gekeken naar de manier van subsidiëren van de sport? Want door te focussen op de accommodaties, valt de studentensport nu soms net buiten de boot bij de gemeentelijke subsidies, omdat die sporten op de grond van de universiteit (en niet van de gemeente).

Dit zijn vanuit de Sportraad Utrecht de belangrijkste punten van kritiek op de ruimtelijke strategie 2040.

---

**95**

Ik mis een gedetailleerd schetsontwerp voor woningbouw in de Polders Rijnenburg en Rijerscop terwijl het er naar uitziet dat door politieke ontwikkelingen woningbouw in deze polders er toch zal moeten komen. In de bestaande stad bouwen kan in veel nieuw aangewezen gebieden nog erg lang gaan duren of er komt helemaal niets van terecht. Hier komt bij dat dat er voldoende ruime grondgebonden woningen gebouwd moeten worden i.v.m. meer thuiswerken en veel mensen hebben er op een gegeven moment genoeg van om in een (hoge) flatwoning te wonen. Natuurlijk moeten in deze polders ook betaalbare starters- en seniorenwoningen komen. Een tramverbinding is voor een succes wel noodzakelijk met een zo kort mogelijke route naar het centrum van de stad. De eerste wijken moeten niet te ver van De Meern en Nieuwegein worden gebouwd, dit voor voorzieningen als scholen, winkels, huisarts, tandarts, sportclub etc. Echt lang hoeft de start van de bouw van de woningen niet te duren, Riek Bakker heeft in het midden van de jaren negentig met haar medewerkers vrij snel een goed masterplan voor Leidsche Rijn kunnen maken. Voor

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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
Aan het realiseren van de eerste woningen in Leidsche Rijn is een planvormingsproces van ca. tien jaar vooraf gegaan. Er wordt inmiddels al ruim 30 jaar aan Leidsche Rijn gewerkt, afronding van de oorspronkelijke plannen duurt nog een jaar of tien.

het opwekken van duurzame engergie op daken, gevels en bijvoorbeeld langs een eventueel aan te leggen roeibaan zijn er meer efficiente soorten zonnepanelen in ontwikkeling. Ook zal er een uitgebreider onderzoek moeten komen naar het gebruik van aardwarmte in Polder Rijnenburg.

---

**96**

Namens de Van Hees Groep, gevestigd op de Liesboschhaven (op de rand van Utrecht met Nieuwegein) sturen wij hierbij onze reactie en vragen op de RSU Utrecht.

Aangezien wij gevestigd zijn in Nieuwegein (Liesbosch 1tm7 en 39, Ravenswade 240) en op stadsgrens met Utrecht (Noordersluis 36) hebben wij ook recent gereageerd op de Mobiliteits- en Omgevingsvisie van de Gemeente Nieuwegein. Zie bijlage.

1. De verspreide brief onder alle raadsleden t.b.v. het meespreken op donderdag 11 maart (bijlage 2). Hierin staan ook onze gestelde vragen.
2. Het schrijven op de Mobiliteitsvisie Nieuwegein (bijlage 1) daarin vindt u tevens de omschrijving van de activiteiten van de Van Hees Groep en de ambitie van Cityport of Utrecht.

De kern van onze reactie/ vragen hebben we reeds gemeld tijdens de informatiebijeenkomst, in het kort nogmaals samengevat.

- De stad Utrecht (en omliggende steden) slibben over de weg volledig dicht, en het transport over de weg is letter en figuurlijk te zwaar. Denk hierbij aan auto- emissie loze zones en gebieden met as!ast beperkingen.
- De stad Utrecht is gebouwd in, om en rond het water. Deze manier van logistiek wordt ons inziens nu te beperkt gebruikt. Zeker

Op dit moment zijn er stadsdistributiehubs in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Ook is het beleid om (waar zinvol) meer te vervoeren over water. Dit is ook in meer detail opgenomen in het Mobiliteitsplan, waar onder andere de multimodale hub Lage Weide wordt benoemd in relatie tot binnenvaart.

Voor uw locatie is van belang dat de gezamenlijke overheden in het gebied werken aan de ontwikkeling van de A12-zone, zoals wij ook hebben beschreven in paragraaf 6.5 van de RSU. De A12-zone is een kansrijke locatie om vanaf 2030 een groot deel van de regionale ambities op het gebied van verstedelijking te realiseren. Er zit een spanningsveld tussen woningbouw bij Westraven en mogelijk op de Liesbosch-west in relatie tot bestaande bedrijvigheid. In samenwerking met rijk en regio onderzoeken we komende jaren wat de mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen zijn in dit gebied.

Daarnaast onderzoeken Provincie Utrecht, gemeente Nieuwegein en Utrecht de komende tijd gezamenlijk, en in overleg met Rijkswaterstaat, of vervoer over water in de regio een plek kan hebben in de A12-zone. En zo ja, onder welke voorwaarden (inhoudelijk, periode).

beseffende dat voer- en vaartuigen nu volledig emissieloos- en geluidsarm beschikbaar kunnen zijn.
- Kijkend naar de verschillende visies (zie hieronder aantal elementen uitgelicht), missen we verbinding tussen.
- Verschillende visies: een integrale blik op Ruimtelijke ordening(omgevingsvisie), Mobiliteit, Duurzaamheid en Circulariteit
- Steden in de regio Utrecht: een blik vanuit de regio, en daarmee stads overstijgende functies als logistiek over water.
- Tenslotte is het belangrijk om te vermelden dat wij op dit moment in samenwerking met de Provincie en Gemeente Utrecht concreet onderzoeken welke stromen over water op korte termijn gerealiseerd kunnen worden.

De Liesboschhaven is de enige haven binnen de sluizen, gelegen aan het Adam Rijnkanaal die de toekomst logistiek(hub)functie van de toekomst gaat borgen. Cityport of Utrecht geeft invulling aan een white label hub (een publiek-private samenwerking) die stadslogistiek voor de regio (wederom) mogelijk kan gaan maken (zie bijlagen voor meer informatie). Dit vanuit de principes: slim, schoon en samen.
Wij willen graag weten van de Gemeente Utrecht.

1. Hoe jullie kijken naar de toekomst van deze locatie in het licht van de RSU en mobiliteiteitsvisie?

2. In hoeverre jullie rekening houden met de uitdagingen van de toekomst (de verdichte stad) waarin de rol van logistiek over water en gerelateerde hubfuncties en daarmee een concept als Cityport of Utrecht onontbeerlijk is. Dit hebben andere water-gerelateerde steden als Amsterdam afgelopen jaren al laten zien (https://www.portofamsterdam.com/nl/business/ladingstromen/lokale-bouwlogistiek-over-water)

| | | |
|---|---|---|
| | 3. Hoe jullie vanuit een regionale rol/functie/verantwoordelijkheid naar onze locatie kijken? Dus ook in licht van het de omgevings- en mobiliteitsvisie van Nieuwegein.<br><br>Uiteraard ben ik bereid bovenstaande verder toe te lichten. | |
| **98** | U verzoekt om bij een antwoord op bezwaar alle veertien genoemde punten expliciet te beantwoorden, minimaal op de aangegeven punten.<br><br>1. Een structuurvisie dient aan te tonen dat het ruimtelijk beleid -op termijn- uitvoerbaar is. In de RSU 2040 worden plannen gemaakt en worden tijdlijn en denkrichtingen voor financiering geschetst, maar de (financiële en overige) uitvoerbaarheid wordt niet aangetoond. Implementatieplan en financieringsvoorstellen worden pas later aan de Raad verstrekt. Hiermee voldoet RSU 2040 niet aan de vereisten voor een structuurvisie. Wij maken bezwaar tegen het voorleggen van de RSU 2040 aan de Raad in deze vorm. Bij een antwoord op bezwaar willen wij een hernieuwde tijdlijn voor een volledig RSU 2040 en/of een implementatie- en financieringsplan zien.<br><br>2. Er wordt niet cijfermatig aangetoond dat er 60.000 woningen via inbreiding kunnen worden bijgebouwd, zonder de leefkwaliteit in Utrecht te verslechteren. Wel laat de barcode 2040 zien dat overgrote delen van de bestaande stad nu al niet aan de normen 2040 voldoen. Bij een antwoord op dit bezwaar willen wij de uitgangspunten, normstellingen en de onderbouwing vernemen van de cijfers.<br><br>3. Er wordt niet onderbouwd aannemelijk gemaakt dat de stad als enige keuze heeft om in deze mate en wel binnenstedelijk te groeien. | In uw reactie geeft vraagt u om te reageren op een aantal concrete vragen. De RSU is een koersdocument en daarom niet altijd concreet. Dit betekent dat uw vragen hier nu niet beantwoord kunnen worden maar pas bij de uitwerking.<br><br>1 De Ruimtelijke Strategie Utrecht is een van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht en daarmee onderdeel van een belangrijk instrument in het kader van de Omgevingswet die op 1 januari 2022 in werking treedt. (Zie de afbeelding RSU2040 in relatie tot gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk beleid.)<br>De RSU is geen structuurvisie, maar een document die de koers voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn aangeeft. Een aantal van uw vragen past niet bij het abstractieniveau van de RSU. In de omgevingsvisie Utrecht worden de verschillende documenten verder uitgewerkt.<br><br>2. De RSU is een koersdocument dat richting geeft aan de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. We hanteren in de RSU de barcode als methode om de stad in evenwicht te laten groeien en de bestaande te versterken.. De barcode is een indicatie voor het ruimtebeslag van de verschillende functies. Onder de cijfers liggen diverse (beleids)normen om het ruimtegebruik per functie te berekenen. U heeft gelijk dat de huidige stad nog niet voldoet aan de barcode. In onze uitvoeringsstrategie zetten we in de eerste fases ook een flinke tand bij om deze bij |

Daarmee mist de RSU 2040 een principieel stuk onderbouwing. Bij antwoord op dit bezwaar willen wij zien wat alternatieve scenario's waren, zoals het begrenzen van de groei, en welke negatieve effecten dit dan zou hebben op de stad.

4. RSU 2040 is naar eigen zeggen van de Gemeente gebaseerd op oude cijfers. Belangrijke relevante cijfers zijn niet beschikbaar. In de basis onderbouwt ze de RSU 2040 op dit punt slechts met de aanname dat Utrecht zal blijven groeien. Bij een antwoord op bezwaar willen wij zien dat de Gemeente de RSU 2040 onderbouwt met feiten en cijfers over de maatschappelijke ontwikkelingen en behoeften post-Corona.

5. Onvoldoende duidelijk is hoe het gewenste vergroeningsniveau geborgd wordt. Als vergroening een van twee primaire doelen is, dienen de randvoorwaarden daaromtrent ten eerste toetsbaar toereikend en ten tweede hard te zijn. Bij een antwoord op bezwaar willen wij zien op welke manier de vergroeningseis van 75m2 per woning als hard punt in projecten wordt opgenomen en geborgd.
6. Vergroening vindt vooral plaats via nieuwe ontwikkelingen. Voor wijken die nu te weinig groen hebben, is geen concreet plan voor stelselmatige vergroening terug te vinden in RSU 2040. Dit geeft het risico dat de verdeling van groen over de stad nog verder zal scheeftrekken. Bij een antwoord op dit bezwaar willen we een concreet plan voor vergroening van bestaande wijken zien, ook op plekken waar geen woning- of andere ontwikkeling plaatsvindt.
7. Er wordt niet voldoende duidelijk gemaakt hoe de milieubeginselen uit het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VwEU) zijn meegenomen in de plannen. Bij een antwoord op bezwaar willen wij alle vier de genoemde punten expliciet beantwoord zien.

te halen. We realiseren ons ook dat met name de energie opgave een opgave is die we niet direct binnen onze grenzen kunnen oplossen. Daar zullen we ook het gesprek met onze buurgemeenten aan gaan. Dit doen we (overigens) al in het REP, de regionale RSU 2040.

Over de barcode: deze is als gezegd normatief bepaald en ontworpen en geeft per functie de ruimtevraag aan De uitleg over de barcodemethodiek kunt u terug vinden in hoofdstuk 5.1 en 5.3.

3. De gemeenteraad heeft op 18 juni 2020 de uitgangspunten vastgesteld voor de RSU vastgesteld. Een van de uitgangspunten luidt: De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is, (3) buiten de stad; Hiermee geven we invulling hoe we om willen gaan met groei. En het gaat daarbij niet alleen over de nieuwe ontwikkeling van woningbouw, maar met name ook over de kwalitatieve ontwikkeling van de bestaande stad en alle investeringen die daar in gedaan zullen worden. Wij zijn daarmee ook niet van mening dat we (alleen) van negatieve effecten zullen spreken.

4. Voor de RSU hebben we gewerkt met cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie. De impact van de pandemie op de lange termijn is nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat een stad als Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen wij onze Ruimtelijke Strategie aan.

8. Bij de transitie naar duurzame energie wordt niet aangegeven op welke gronden gekozen is voor het toevoegen van invasieve, natuuronvriendelijke opties terwijl zon op dak groot potentieel heeft en bij wijzigend gebruik van ruimte elders niet verwijderd hoeft te worden. Bij antwoord op dit bezwaar willen wij zien hoe de Gemeente feitelijk heeft vastgesteld in communicatie met burgers en andere eigenaren in Utrecht, dat er onvoldoende bereidheid zou zijn tot zon op dak, gesteld voor de keuze tussen deze optie versus windmolens en zonnevelden. Bij antwoord willen wij bovendien horen of een optie is overwogen om ter bevordering van zon op dak hogere financiële prikkels toe te voegen, en hoe de kosten daarvan zich verhouden tot investeringen in windmolens en zonnevelden. Zeker gezien de uitspraak dat deze met even groot gemak als tijdelijk worden beschouwd; de kosten van verwijderen en verplaatsen dienen dan in de vergelijking meegenomen te worden.
9. Wij maken op grond van het duurzaamheidsstreven van de Gemeente zelf, bezwaar tegen enige sloop die niet op bouwtechnische kwaliteitsgronden gelegitimeerd kan worden. Wij maken er bezwaar tegen dat er in de RSU 2040 niet is aangegeven waar en hoeveel gesloopt wordt. Bij antwoord op dit bezwaar willen we zien hoe plannen van private partijen inzake sloop hard getoetst worden op noodzaak uit oogpunt van duurzaamheid, zowel in de voornemens als in de uitvoering.
10. De RSU 2040 laat onvoldoende zien hoe de oude stadskernen die volgens de RSU nog een inhaalslag te maken hebben, worden meegenomen in de nieuwe uitgangspunten. Nu al zijn extra groen, extra mobiliteit en extra voorzieningen nodig. Bij antwoord op dit bezwaar willen wij concreet horen wat de plannen voor onze wijk en andere oude stadskernen zijn om de inhaalslag te realiseren.

5 De RSU is een koers voor de hele stad op hoofdpunten met de barcode als hulpmiddel. Als de RSU is vastgesteld dat wordt deze verder uitgewerkt in een implementatiestrategie, ruimtelijke plannen etc. De RSU bevat een mechanisme waarbij sprake is van een periodieke, harde toets van de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de barcode, om de balans tussen hard en zacht te verankeren (zie par 7.4)
6 De ambitie is om de hoeveelheid groen in de stad aanzienlijk uit te breiden, om een totaal oppervlakte van 900 voetbalvelden groen aan te leggen of toegankelijk te maken om te gebruiken.  Met name in de bestaande stad. We doen dat om ecologie, biodiversiteit, recreatie meer ruimte te geven en om de gevolgen van klimaatverandering op te vangen. We vragen de bewoners en bedrijven om ook bij te dragen door particulier groen toegankelijk te maken, door tegels uit tuinen te verwijderen en om daken te vergroenen. Het grootste deel van de gewenste vergroening realiseert de gemeente in de openbare ruimte. Wij zijn het met u eens dat nabij groen belangrijk is voor bewoners en hebben dan ook als ambitie dat 'groen begint bij de voordeur'. De inzet is om vooral de wijken met weinig groen te vergroenen, samen met bewoners, scholen, bedrijven en met buurtcomite's!
7. De RSU is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. Verdere uitwerking vindt plaats in een implementatiestrategie en in ruimtelijke plannen. De gemeente brengt daarnaast jaarlijks het duurzaamheidsverslag met de stand van zaken op dit gebied. Vanzelfsprekend houdt de gemeente zich aan de landelijke (en Europese) regelgeving.
8. Wij hanteren het principe “geen dak blijft onbenut en streven naar maximale benutting van daken voor onder andere energieproductie. Zonnevelden zien wij  als een noodzakelijke oplossing, omdat alleen met daken onvoldoende duurzame energie geproduceerd kan worden.

| | | |
|---|---|---|
| | 11. De ontwikkeling Nieuw Buurland voldoet niet aan de barcode 2040 en wijkt af van de visie om te ontwikkelen op knooppunten. Anders dan andere zogenoemde ‘kleine projecten’ van onder de 200 woningen staat dit project ineens wel als harde ontwikkellocatie in dit plan. Wij maken bezwaar tegen het opnemen van onze wijk/dit project als groeilocatie in de RSU 2040. Bij antwoord op bezwaar willen we zien hoe deze ca 100 woningen zo belangrijk zijn voor de stad dat hier in afwijking van de barcode 2040 het wijkkarakter voor mag worden opgeofferd. We willen onderbouwd zien dat de toegevoegde woningen nergens anders kunnen worden gerealiseerd. Waarom bijvoorbeeld niet bij een knooppunt waar al meer dan 5000-10000 woningen zijn gepland? Daar kunnen ze met gemak worden geabsorbeerd, hier in onze buurt zijn ze ontwrichtend.<br>12. De uitvoering van dit plan geschiedt in samenwerking met private partijen. Onvoldoende duidelijk is of de barcode 2040 als randvoorwaarde vanuit visie hard wordt meegegeven aan private partijen. Ook wordt niet aangegeven hoe wordt omgegaan met randvoorwaarden die niet hard zijn.<br>13. Onvoldoende duidelijk wordt hoe wendbaar de RSU 2040 is, als mocht blijken dat inderdaad de maatschappelijke ontwikkelingen nopen tot andere invullingen. Bij een antwoord op bezwaar willen we horen welke veiligheden de Gemeente heeft ingebouwd om te voorkomen dat zij kan worden gehouden aan de vast te stellen structuurvisie, als op enige termijn blijkt dat deze niet passend is.<br>14. Er wordt niet aangegeven of het plan MER-plichtig is. | 9. en 10. De RSU is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. Verdere uitwerking vindt plaats in een implementatie strategie en ruimtelijke plannen. Daarnaast is het uitgangspunt 1 en 2 als uitgelegd in punt 3 direct van toepassing hier. Er wordt volop geïnvesteerd in de bestaande stad. Ook in hoofdstuk zes kunt u deze inzet op hoofdlijnen zien<br>11. en 12. Voor wat betreft de barcode. We hebben stadsbreed de barcode bekeken en berekend. Niet alles is direct toe te spitsen op een afgebakend gebied.<br>De barcode werkt als volgt: van alle onderdelen van de stad is gekeken wat vanuit beleid de ruimtevraag is. Dat is opgeteld de ruimtelijke opgave voor de stad. Niet alles onderdelen van de stad, zijn bij ontwikkeling op wijkniveau van toepassing (denk aan stedelijke onderdelen als theater, bioscoop, middelbare school etc). Er zijn onderdelen als buurthuizen, apotheek etc die daar wel van toepassing zijn. Op deze manier is gekeken of er een goed evenwicht in de stad ontstaat.<br>13. en 14. De RSU is een koersdocument met hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn. Het is een onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht en niet MER plichtig. |
| **99** | In reactie op het concept ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht’ 2040 (RSU) het volgende. | Wij waarderen het dat organisaties die kunstenaars en creatieve ondernemingen in onze stad huisvesten gezamenlijk optrekken in hun betrokkenheid bij het borgen van deze huisvesting richting 2040. Jullie reactie bevestigt dat het hier gaat om een urgent vraagstuk dat aandacht behoeft in een groeiende en verdichtende stad. Willen we |

Vanuit ondergetekende creatieve huisvesters en broedplaatsen spreken wij hierbij de zorg uit dat er in de RSU te weinig concreet rekening wordt gehouden met de ontwikkeling van creatieve werkplekken tot 2040.
In de RSU wordt ambitieus gesproken over een behoefte van een groei van 80.000 m2 creatieve werkplekken. Omdat de creatieve sector een grote bijdrage levert aan de economie, werkgelegenheid, het vestigingsklimaat en tal van maatschappelijke beleidsdoelen zoals de invloed van creatieven en kunstenaars op de leefbaarheid in wijken, onderschrijven wij deze ontwikkeling natuurlijk ten zeerste. We vinden het daarbij in het bijzonder goed om te zien dat er specifiek wordt gesproken over betaalbare creatieve werkplekken.
Echter, het verbaast ons dat in de verdere plannen dit absoluut niet is terug te zien. Zowel op de plankaarten als in het totaaloverzicht bij paragraaf 6.8. Er wordt gesproken over maar 6 broedplaatsen tot 2040. Een broedplaats van 2.000 m2 heeft al best een behoorlijke omvang. Dit zou betekenen dat er rekening wordt gehouden met rond de 12.000 m2. Dit staat natuurlijk in schril contrast tot de eerdergenoemde 80.000 m2.
Tevens werd de urgentie al duidelijk uit het onderzoek van Bureau Buiten (2017) uitgevoerd door de gemeente Utrecht waarin alleen toen al een groeibehoefte in 2 jaar van 15.000 m2 werd uitgesproken.
Daarnaast lezen we wel over grootse plannen voor functies zoals wonen en andere bedrijvigheid. Wij begrijpen het belang van deze functies voor de stad maar missen de balans als we uit willen gaan van een inclusieve stad.
Tevens wordt er gesproken over de bedreiging van de huidige voorraad creatieve werkplekken. Veel broedplaatsen hebben helaas een tijdelijk karakter en zullen dus bij opheffing een negatief effect hebben op de creatieve voorraad. Een belangrijke factor daarin is dat broedplaatsen vaak en helaas worden weggedrukt door de opkomende een inclusieve stad blijven waarin behoud en realisatie van betaalbare ruimtes voor de creatieve sector niet weggedrukt worden door woningbouw en kapitaalkrachtige bedrijvigheid, dan moet de gemeente daar inderdaad actief beleid op voeren. Om die reden is fysieke ontwikkelruimte ook één van de pijlers van de Cultuurnota 2021-2024, en staat in het verlengde daarvan in de concept RSU2040 de behoefte aan 80.000 m2 extra creatieve werkplekken en de dreigende verdwijning van veel broedplaatsen expliciet benoemd.
Om deze opgave, samen met partners in de stad, het hoofd te bieden, richt de gemeente zich op interventies om betaalbare werkruimtes/ werkruimtes met laag huurniveau te kunnen blijven bieden ten behoeve van bijvoorbeeld starters en creatieve bedrijven (paragraaf 5.2.3). Wij onderschrijven uw suggesties dat het hanteren van een minimum percentage voor betaalbare en blijvende creatieve werkplekken in bestemmingsplannen en grondtenders daar een effectief voorbeeld van kan zijn.
Welke interventies uiteindelijk het meest passend en effectief zijn zal bij iedere pand- of gebieds(her)ontwikkeling maatwerk zijn, omdat variabelen als eigendomssituatie, omgevingsvisies, bestemmingsplannen en karakter van de wijk daarin van grote invloed zijn. De ervaring leert bovendien dat het voor een groot deel onvoorspelbaar is waar zich de komende 10 a 20 jaar kansen gaan voordoen voor nieuwe broedplaatsen.
Om die reden hebben we op de kaart en in de voorzieningentabel zes voorkeurslocaties aangewezen waar zich nu al duidelijke kansen en toegevoegde waarde voor deze specifieke gebieden aandienen, maar benoemen we aanvullend dat er noodzaak is om ook op andere plekken in de stad betaalbare creatieve werkplekken toe te voegen. Op grond van de stedelijke barcode grijpen we daartoe de komende 10 a 20 jaar, op maat, de ontwikkelingen aan die zich ongetwijfeld voor zullen doen maar nu nog niet in beeld zijn.

woningbouw of bedrijvigheid in het hogere segment. Dit gebeurt niet alleen door de wijziging van de bestemming maar ook door de gevoerde grondpolitiek. Een minimum percentage betaalbare en blijvende creatieve werkplekken als onderdeel van bestemmingsplannen en grondtenders zou hier een goede oplossing voor zijn. Hierbij dan ook een dringende oproep om beduidend meer concrete locaties aan te wijzen voor (betaalbare) blijvende creatieve werkplekken en concreet op te nemen in paragraaf 6.8. dat de ambitie is om 80.000 m2 creatieve werkplekken te creëren, en de groeibehoefte daadwerkelijk kan worden gerealiseerd.
Graag vernemen wij uw standpunt in deze. Daarnaast zouden we dit graag met een delegatie nog verder willen toelichten en denken we graag mee als de RSU verder wordt uitgewerkt.
Namens onderstaande creatieve huisvesters en broedplaatsen van Utrecht,

Het lijkt ons goed om daarbij te benadrukken dat de realisatie van betaalbare werkplekken voor de creatieve sector ook deel uitmaakt van de opgave om 70.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de stad te huisvesten (1.040.000 m2), zoals ook in de barcode en tabel van paragraaf 6.8 is opgenomen. De gemeente wil daarbij onder meer het werken in de wijk stimuleren door werklocaties zoals kleinschalige bedrijfsruimte, werken vanuit de woning en multifunctionele of bedrijvenverzamelgebouwen toe te voegen in woonwijken en nieuwe gebiedsontwikkelingen. Creatieve werkplekken behoren daar uiteraard ook toe, al dan niet voorzien van een publieksfunctie voor de buurt, wijk of zelfs de hele stad.
Tot slot merken we graag op dat het bij de zes aangewezen voorkeurslocaties voor creatieve werkplekken in het Werkspoorkwartier, Overvecht Noord, Berlijnplein, Utrecht Oost, het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone niet per se om één afzonderlijke broedplaats hoeft te gaan. Hier kunnen ook clusters van broedplaatsen en/of werkplekken ontstaan als de betreffende gebiedsontwikkelingen daartoe kansen bieden. Eigenlijk zoals we dat in het Werkspoorkwartier al zien gebeuren.

---

**100**

in welke mate heeft over de voorliggende visie/koers nu een bepaalde participatie  plaatsgevonden (zie in deze dus ook de: ‘Omgevingswet’).

Maar de grote kernvraag is natuurlijk, dat als je de opgaven ziet waaraan de stad dan kennelijk tegemoet wil komen, zoals dus de bouw van 60.000 woningen en ook de realisatie van 70.000 extra arbeidsplaatsen, evenals de gevolgen die dat voor de mobiliteit met zich

We hebben een peiling gedaan onder de leden van het burgerpanel, verschillende bijeenkomsten voor stakeholders gehouden en twee webinars aangeboden. Het niveau van participatie was “raadplegen”. Verdere participatie vindt plaats bij de uitwerking in omgevingsvisies en beleidsplannen.

In de RSU beschrijven we hoe we met de ontwikkelopgave omgaan. En dat willen we in balans doen, dus met behoud van de belangrijke waarden voor de stad. Juist daarvoor is de barcode van belang; dat we evenwichtig groeien.

| | | |
|---|---|---|
| | meebrengt, of dat uiteindelijk toch niet ten koste gaat van die kwaliteiten en waarden die thans gelukkig de stad ook kenmerken, zoals die van het groen, de rijke historie, etc. | |
| **100** | Groen en klimaatbestendig<br>Hierbij wordt dus bij de beoogde schaalsprong van het groen stilgestaan, dat o.a. ook in het kader 'Groen groeit mee', hetgeen uiteindelijk dus ook vanwege klimaatverandering van belang wordt geacht. Natuurlijk fantastisch dat het de ambitie/doel is om vanuit het principe 'Groen, tenzij' de gehele stad en omgeving verder te vergroenen, dat ook om aan de biodiversiteit/het natuurlijk kapitaal een kwaliteitsimpuls te geven. Dat dan op basis van een vijftal strategieën op diverse schaalniveaus. Laat het duidelijk zijn dat deze ambitie/doel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. uit haar groene hart is gegrepen.<br>Anderzijds wil men dus kennelijk, zoals ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.1: 'Algemeen' reeds aangegeven, ook tal van groene verbindingen/corridors aanleggen tussen de binnenstad en de buiten de stad gelegen landschappen en natuurgebieden. Dat o.a. ook door bestaande barrières, zoals (rijks)wegen en kanalen, te overkluizen (vergelijk o.a. ook de plannen tot een overkluizing van de A-27 bij Amelisweerd in het kader verbreding van de A27).<br>Alhoewel die groene verbindingen/corridors dus zowel in kwantitatieve als kwalitatieve zin m.b.t. met name biodiversiteit van de stad een verbetering kunnen betekenen, dat mede ook afhankelijk van hun inrichting en de doelsoorten die daarbij centraal staan (zie in deze dus ook de zogenaamde Utrechtse soortenlijst), kan het medegebruik door de recreanten aan die ambitie/doelstelling m.b.t. verbeteren biodiversiteit dus ook weer een bepaalde afbreuk doen, niet alleen van de verbindingen zelf, maar met name ook aangezien zo tegelijkertijd | Fijn dat u onze schaalsprong kunt onderschrijven. Wij zijn het met u eens dat groen belangrijk is voor ecologie, recreatie en meer en dat weging van die belangen nodig is. De RSU agendeert nu vooral dat er meer verbindingen komen en dat vergroot de bewegingsmogelijkheden voor planten, dieren en mensen aanzienlijk. In een later stadium maken we afwegingen voor die corridoren en geven we ecologie en recreatie allebei meer ruimte dan nu.<br><br>Hartelijk dank voor de bijlagen. Wij zien veel overeenkomsten met de verbindingen die in de RSU staan en onderschrijven he belang van een goede afstemming van de belangen van recreatie en ecologie en de andere systeemwaarden die groen heeft. Dit zullen we per verbinding nader moeten bekijken en uitwerken wanneer we daarmee aan de slag gaan. |

een nog veel grotere druk op aan de stad aangrenzende landschappen en natuurgebieden kan ontstaan, waarvan dus vaak de draagkracht ook nu al wordt overschreden.
In die zin zou het o.i. dus goed zijn als ook echt in de visie/koers duidelijke keuzen worden gemaakt, dat dus mede afhankelijk van de ecologische kwaliteiten en ook doelen zoals deze voor diverse gebieden relevant moeten worden geacht, zoals dus het al dan niet deel uitmaken van bepaalde gebieden van het NNN, maar ook het voorkomen van soorten die kwetsbaar zijn voor verstoring. In die zin zou dus nadrukkelijk ook met een bepaalde 'zonering' rekening moeten worden gehouden, zodat bepaalde gebieden ook echt rustig kunnen blijven, dus als kerngebied/brongebied voor bepaalde voor verstoring gevoelige soorten.
In ieder geval wil men dan kennelijk ook aan de oostkant van de stad diverse groene verbindingen/corridors realiseren naar zowel het Kromme Rijngebied als de Utrechtse Heuvelrug (zie in deze dus ook de: 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040', fig. op pag. 80). Nu loopt hier dus ook een belangrijke ecologische verbinding, namelijk die tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied (zie in deze dus ook Bijlage 1: 'Folder Natuur verbinden en behouden (Werkgroep Faunapassages Zeist Zuid-West, 2020)'). In die zin zou hierbij en de natuurgebieden die daar deel vanuit maken dus nadrukkelijk bij eventuele ontwikkelingen rekening moeten houden.
Zo is bijvoorbeeld door de Werkgroep Sandwijck en ook andere betrokken organisaties het idee van het: 'Liniepark Rijnsweerd' ontwikkeld (zie in deze dus ook Bijlage 2: 'Folder Liniepark Rijnsweerd'), waarbij enerzijds met de kwetsbaarheid van de gegeven ecologische verbinding wordt rekening gehouden en anderzijds ook met de mogelijkheid voor de stedeling om het buitengebied te kunnen bereiken.

Woningbouw en woonomgeving
Hierbij is in het bovenstaande al stilgestaan en dan met name ook bij de opgave en wat dat voor kwaliteiten diverse gebieden kan betekenen. Natuurlijk per categorie gebied worden ook aansprekende voorbeelden gegeven hoe een en ander, dat inclusief ook met vergroenen doorlopende wegen en met name ook daken, eruit komt te zien (zie in deze dus ook de ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’, Voorbeelden op de pag. 90-97), maar ook daarbij is het steeds de vraag wat de draagkracht van de stad in die zin is, zowel in cultuurhistorische en ecologische zin, als ook wat betreft mogelijk de vervreemding van de mens.
De Stichting Milieuzorg Zeist e.o. is dus van mening dat m.b.t. de gestelde opgaven en ambities een algehele herbezinning wenselijk/noodzakelijk is, dat ook aangezien wat betreft de Randstad het dus niet alleen om de groei van de bevolking gaat zoals deze in de Randstad aanwezig is, dat dus uitgaande van het zogenaamde ‘migratie-saldo nul’, maar er

daarbij dus vooral ook sprake is van een trek naar de Randstad en dat dan niet alleen vanuit de rest van Nederland (dus van binnenlandse migratie), maar dus ook vanuit Europa/Wereld (dus van buitenlandse migratie), en waarbij het dan toch de vraag is of dat gezien de grenzen m.b.t. de duurzaamheid die zo worden bereikt toch niet beter is die groei van de bevolking over diverse delen Nederland te verspreiden.
In ieder geval is zo dat mogelijk de trek naar de Randstad gezien effecten Covid en dus de ervaringen met thuiswerken minder wordt, dus zou het goed zijn in bepaalde scenario’s daarmede ook rekening te houden.

Het is nu niet te voorzien wat de impact van de coronacrisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. De RSU geeft aan hoe we daarmee omgaan

| | | |
|---|---|---|
| **100** | Werk en werklocaties<br>Wat voor wonen geldt, geldt in zekere zin in nog sterkere mate voor het creëren van vele extra arbeidsplaatsen, want ook dat trekt dus weer extra mensen van buiten de provincie aan, met dus ook een nog de grotere druk op de regio, dat ook vanuit het principe van het zogenaamde 'roltrap-model', waarbij jongeren allereerst naar de stad trekken en dan op latere leeftijd in wijdere omgeving een wat minder dynamisch woonmilieu zoeken. | In de RSU kiezen we er nadrukkelijk voor om in evenwicht te groeien. De aanwezigheid voor banen in de stad hoort daarbij. Volgens onderzoek landt een groot deel van de werkgelegenheid uit de regio in de stad Utrecht (70.000 van de 85.000 geprognotiseerde banen). Dat wil niet zeggen dat iedereen die in de stad werkt ook in de stad woont, of wil wonen. Goede verbindingen naar de omliggende gemeentes en de regio zijn daarom van belang. In het IRP wordt nadrukkelijk ingegaan op de relatie stad en regio. |
| **100** | Mobiliteit<br>Hierbij zet de stad dus in op de transitie naar duurzamere vormen van vervoer, hetgeen de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. uiteraard van harte onderschrijft (zie in deze dus o.a. ook de: 'Kracht van Utrecht 2.0). Centraal bij die transitie staat dan het 'Wiel met de (zeven) spaken'. Wel zou o.i. m.b.t. de schaalsprong die men m.b.t. het (H)OV en ook de fiets beoogt dus nadrukkelijk ook met de in bepaalde gebieden aanwezige waarden van natuur, landschap en ook cultuurhistorie rekening moeten worden gehouden.<br>Meer in het bijzonder geldt dat dan bijvoorbeeld bij het doortrekken van de Uithoflijn naar Zeist, evenals het verbeteren van het fietspad tussen het USP en Zeist(-West). Deze beide voornemens zullen afhankelijk van de gekozen tracés dus met grote effecten op de hier aanwezige ecologische waarden, inclusief ook de er voorkomende ecologische verbinding gepaard gaan (zie in deze dus ook de betreffende Bijlage 1: 'Folder Natuur verbinden en behouden'). Daarnaast ook op de ter plaatse aanwezige hoge cultuurhistorische en ook landschappelijke waarden, inclusief ook aardkundige waarden.. O.i. zou m.b.t. de tram, voor zover al wenselijk, dus gewoon van de reeds bestaande busbanen langs de Universiteitsweg en ook de N-237 gebruik moeten worden gemaakt, evenals m.b.t. het verbeteren van de | Wij zijn het met u eens dat een inpassing van een fietspad of hov baan zorgvuldig moet gebeuren, rekening houdend met cultuurhistorische en landschappelijke waarden. |

| | | |
|---|---|---|
| | fietsroute tussen het USP en Zeist(West) van de bestaande fietsroute langs de Bisschopsweg.<br>Voor zover bij de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. bekend heeft de gemeenteraad zich overigens wel al eerder tegen de verbreding van de A-27 bij Amelisweerd uitgesproken, hetgeen uiteraard gezien de effecten en ook de gevolgen voor aanwezige natuurwaarden die met deze verbreding in het geding zijn wordt gewaardeerd. | |
| **100** | Maatschappelijke voorzieningen<br>Op zich goed dat ook aan dit thema bijzondere aandacht wordt gegeven, aangezien ook van belang voor o.a. de 'sociale cohesie', dus de 'inclusieve samenleving'.<br>Wel is het de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. opgevallen dat er ter hoogte van de Voorveldse/Voordorpse polder, dus de groene zone tussen Utrecht en De Bilt ten noorden van de Utrechtseweg, een zoekgebied van 3.5 ha voor aanleg van sportvelden wordt aangegeven. Nu maakt net ook dit gebied dus als een belangrijk 'stap-steen' deel uit van de ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied (zie dus wederom de betreffende Bijlage 1: 'Folder Natuur verbinden en behouden'). In die zin zijn dus nog recent bijvoorbeeld faunapassages onder de Utrechtseweg (op grondgebied van de gemeente De Bilt) en ook de Biltse Rading (op het grondgebied van de gemeente Utrecht) aangelegd, evenals is door de gemeente De Bilt een gebiedsvisie voor dit gebied opgesteld (zie in deze dus ook: 'Gebiedsplan Voorveldse polder (gemeente De Bilt, 2020)'), met dus ook bijzondere aandacht voor de hier lopende ecologische verbinding. In die zin passen o.i. sportvelden hier dus op geen enkele wijze in, aangezien het gewoon om de 'laatste groene schakel' tussen De Bilt en Utrecht gaat met dus een belangrijke ecologische, landschappelijke, maar ook cultuurhistorische waarden, zoals die o.a. m.b.t. tot de NHW (zie in deze dus o.a. ook het rapport: | De Voorveldse polder staat aangewezen als zoekgebied voor sport en duurzame energie. Dat wil zeggen dat we gaan onderzoeken of er plek is voor deze functies.<br>Ter bevordering van de natuur/ecologie heeft de provincie plannen om dit jaar nog maatregelen te nemen in het gebied ten zuiden van de Biltse Rading. Zie hiervoor: Voorveldse polder \| provincie Utrecht (provincie-utrecht.nl).<br>Het haalbaarheidsonderzoek naar mogelijke functies wordt samen met afwegingen voorgelegd aan het bestuur, als uitwerking van de RSU 2040. |

‘De laatste schakel - De open groene ruimte tussen Utrecht, De Bilt en Groenekan (STL, 1990)’).

---

**100**

Energie
Duidelijk zal zijn dat de stad Utrecht wat betreft de energietransitie voor een enorme opgave staat, die door de groei van de stad nog veel groter zal worden. Ook hierbij is het dan toch de vraag hoe men daar dan nadere invulling aan wil gaan geven, dat dus ook rekening houdend met in verschillende gebieden aanwezige waarden.
Bezien we dan de in die zin in de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ gegeven (zoek)gebieden dan zijn deze dus aan de randen van de stad geprojecteerd, maar ook daarbij wordt dus niet aangegeven wat dat eventueel voor aldaar aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie betekent, terwijl het goed zou zijn als daar dus wel inzicht in zou worden gegeven.
Alhoewel de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. er een voorstander van is dat elke gemeente wel ook zelf de verantwoordelijk neemt voor de energietransitie waar zij samen met hun inwoners, bedrijven, etc., voor staat, acht zij het tegelijkertijd wel van belang dat bij de afweging waar dan zonnevelden en met name ook windmolens zouden moeten komen wel op een zorgvuldige wijze plaatsvindt, daarbij dus rekening houdend met daarbij in geding zijnde waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In die zin zou het o.i. dus goed zijn als de afweging op het schaalniveau van de RES als geheel plaatsvindt aangezien zo o.i. toch beter met gegeven waarden rekening kan worden gehouden (zie in deze dus o.a. ook de publicatie: ‘Natuur en landschap in de RES – Bouwstenen voor een natuur- en landschapsinclusieve energietransitie (Natuur- en Milieufederaties, 2020)’). Dat dus wel onder de voorwaarde dat daardoor uiteindelijk geen afwenteling van de verantwoordelijkheden plaats vindt en de doelen zoals

Voor grootschalige opwekking zien wij inderdaad met name aan de randen van de stad mogelijkheden die ook daar zoveel mogelijk gecombineerd worden met de andere opgaven. Hiervoor lopen op dit moment ook diverse initiatieven waarbij per locatie wordt gezocht naar zorgvuldige inpassing in het landschap, cultuurhistorische waarden, etc.. De RES geeft hiervoor een duidelijk kader dat bij projecten voor energieopwekking binnen de gemeente Utrecht gebruikt zal worden.
Dat neemt niet weg dat ook aan huidige en toekomstige (ver)bouw al strenge eisen worden gesteld om het energieverbruik te minimaliseren en zoveel mogelijk energie duurzaam op te wekken door bijvoorbeeld zonnepanelen en koude- warmteopslag. Helaas is dit onvoldoende om aan de eigen energiebehoefte te voldoen.

| | | |
|---|---|---|
| | deze dus in het: ‘Klimaatakkoord’ zijn vastgelegd dus niet zullen worden bereikt. Wat dat betreft is de urgentie van de aanpak van de klimaatverandering dus veel te groot, dat ook op wereldschaal. | |
| **100** | Hoogbouw<br>Dan wil men dus overeenkomstig de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ dus ook echt veel hoger gaan bouwen, dus tot maximaal 105 m hoogte, dat dus niet alleen rondom CS Utrecht, waar dus al veel hoogbouw is, maar kennelijk rond alle knooppunten, dus ook op veel plekken in de periferie van de stad, met dus ook naar verwachting veel grotere uitstralingseffecten naar de landschappen die de stad omringen.<br>Natuurlijk door hoogbouw wordt ruimte bespaard, maar ook daarbij zou dus o.i. wel ook nadrukkelijk naar uitstralingseffecten op de omgeving moeten worden gekeken. Meer in het bijzonder geldt dat o.i. dan met name ook voor het USP, dat ook nu al van verre het omringende landschap domineert. O.i. zou dus met name hier van een lagere hoogte<br>moeten worden uitgegaan, dat ook rekening houdend met diverse historische zichtlijnen, zoals o.a. vanuit het landgoed Vollenhove naar de dom (zie in deze overigens ook hieronder onder het hoofdstuk ‘Gebieden’ en dan onder het hoofdje ‘Oost’ en dan USP). | In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder het USP met hoogbouw wordt omgegaan. Daarin wordt onder andere onderzocht welke effecten het heeft op het stadsilhouet en de diverse zichtlijnen in en rondom de stad. |
| **100** | Oost<br>In dit hoofdstuk wordt dus bij de beoogde ontwikkelingen aan oostzijde stad Utrecht stilgestaan, zoals dus rondom het Knooppunt Lunetten en ook het USP.<br>USP<br>Nu loopt dus al enige tijd het proces rondom de: ‘Omgevingsvisie USP’, met dus ook de aandacht voor diverse aspecten en dus ook | Bij de gebiedsonderzoeken, die plaatsvinden na de vaststelling van de RSU, komen al uw vragen aan bod (samenhang en inclusiviteit). |

waarden die daarbij van belang moeten worden geacht. Dat dus ook met een actieve burgerparticipatie.
In die zin is het toch allereerst de vraag hoe de in de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ aangegeven visie/koers voor het USP en waarbij daar toch grote opgaven landen, zowel m.b.t. werkgelegenheid, als ook wonen, met dus ook weer grote gevolgen voor de mobiliteit, dan past bij het proces zoals dat thans in het kader van de: ‘Omgevingsvisie USP’ plaatsvindt.
Nu ligt het USP dus in meerdere opzichten in een zeer kwetsbare omgeving, met o.a. in de nabijheid diverse landgoederen, zoals dus de landgoederen Oostbroek, Amelisweerd en Rhijnauwen. Maar dus ook de NHW die dus op de nominatie staat om door de UNESCO te worden voorgedragen als Werelderfgoed.
Dus blijft het voor de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. in meer algemene zin toch de vraag hoe men de voor dit gebied beoogde ontwikkeling in verhouding ziet tot die waarden die de voorliggende visie eveneens beoogd te beschermen en waar mogelijk te verbeteren, zoals dus die van natuur, landschap en cultuurhistorie. Dat o.a. ook i.r.t. de hoogbouw tot 105 m hoogte die men hier kennelijk mogelijk wil maken, met dus een enorme uitstralingseffecten, niet alleen in ruimtelijk-visuele zin, maar ook qua licht, op de landschappelijke omgeving.
Daarnaast is dus de inzet in de visie er kennelijk ook op gericht om het USP (nog) beter met omringende kernen te verbinden, zoals dus met de gemeenten Bunnik, De Bilt en ook Zeist. Zo is er bijvoorbeeld het voornemen, zoals ook hiervoor al gememoreerd (zie dus ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.2.1: ‘Grote opgaven van Utrecht’ en dan onder het hoofdje ‘Mobiliteit’), om een nieuwe tramverbinding vanuit het USP in de richting van de Zeist (en mogelijk ook verder naar Amersfoort) te realiseren, evenals ook kennelijk een nieuw fietspad door de Lage grond naar Zeist(-West). Natuurlijk is het goed te bezien

hoe een transitie naar duurzame vormen van vervoer kan worden bereikt, maar dan dus wel zo dat met aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie nadrukkelijk rekening wordt gehouden, hetgeen wat betreft de tram/het fietspad tussen het USP en Zeist(-West) o.i. dus goed mogelijk is door daarbij van reeds bestaande verbindingen gebruik te maken, dus wat betreft de tram van de bestaande vrije busbane langs zowel de Universiteitsweg als de N-237, evenals wat betreft de fiets van het bestaande fietspad van de Bisschopsweg.

---

Meer in het bijzonder heeft er recentelijk bijvoorbeeld nog een hele dialoog over het verplaatsen van het Ronald Mc Donaldhuis plaatsgevonden, dat ook in het kader van de Provinciale Omgevingsvisie. In die zin dus goed dat ook naar alternatieven wordt gekeken waarbij enerzijds recht wordt gedaan aan de bijzondere belang van het Ronald
McDonaldhuis, maar anderzijds ook aan de landschappelijke, cultuurhistorische (denk dus o.a. aan de NHW) en ecologische kwaliteiten van het gebied.
Ook zal dus het programma voor het USP (en ook dat voor het Knooppunt Lunnetten-Koningweg) er dus toe leiden dat er kennelijk ook in aanvullende zin nog dient te worden gezocht naar 2 x 3.5 ha aan sportvelden, waarbij dan eveneens de Voorveldse polder als zoeklocatie wordt aangegeven. Zoals dus ook hiervoor onder het hoofdstuk 2.2.1: ‘Grote opgaven Utrecht en dan onder het hoofdje: ‘Maatschappelijke voorzieningen’ reeds aangegeven moet de locatie van Voorveldse polder o.i. voor de eventuele realisatie van sportvelden, evenals andere ruimtelijke ontwikkelingen, ongewenst/ongeschikt worden geacht gezien de ecologische betekenis van deze polder als groene schakel in de ecologische verbinding tussen het Vechtplassengebied en het Kromme Rijngebied, evenals de aldaar

In de inspraakreactie lijkt een tegenstelling beschreven te worden, terwijl de RSU juist beoogt de samenhang van alle opgaven te beschrijven. Op elke plek worden afwegingen gemaakt, op welke manier we de ontwikkeling van de stad in kwantitatief en kwalitatief opzicht kunnen versterken.

| | | |
|---|---|---|
| | aanwezige landschappelijke en cultuurhistorische waarden, inclusief ook de NHW.<br>Dan zal het programma zoals dat overeenkomstig de ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ voor het USP wordt beoogt, dus leiden tevens leiden een vergaande druk op het omliggende (rijks)wegennet, waaronder ook de A27.<br>Al met al is dus o.i. gezien de grote programma met dus ook alle gevolgen van kwetsbare waarden als die van natuur, landschap en cultuurhistorie niet alleen een algehele herbezinning op het programma voor de stad als geheel gewenst, maar in het bijzonder ook dat t.a.v. het USP. Dus zou ook in die zin toch alsnog naar de juiste balans moeten worden gezocht. | |
| **100** | 3. Conclusie<br>In algemene zin heeft de Stichting Milieuzorg Zeist e.o. waardering voor de integraliteit zoals deze overeenkomstig de: ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ wordt beoogd, met dus o.a. de introductie van een zogenaamde ‘(intelligente) barcode’.<br>Wel zet zij dus grote vraagtekens/kanttekeningen bij de grote groeiopgave die de stad zich stelt, zowel met betrekking wonen, als werken, met dus ook weer gevolgen voor de mobiliteit en ook de energieopgave.<br>Natuurlijk men kiest op basis van ‘barcode’ voor (o.a.) ‘Groen groeit mee’, hetgeen op zich natuurlijk mooi is, maar naar verwachting zal de stedelijke verdichting die met de beoogde ontwikkelingen gepaard gaat, evenals de druk op aan de stad grenzende landschappen en natuurgebieden uiteindelijk o.i. wel degelijk ook met bepaalde negatieve effecten gepaard gaan, zoals die op de leefomgevingskwaliteiten, maar ook op aanwezige waarden van natuur, landschap en cultuurhistorie. In die zin is o.i. t.a.v. de gepresenteerde visie/koers toch een algehele herbezinning gewenst. | De barcode is er juist voor om te zorgen dat het gevaar dat u schetst zich niet gaat voordoen; Utrecht wil verdichten en vergroenen in balans; evenwichtig groeien. |

| | | |
|---|---|---|
| **101** | Ik wil graag reageren op de RSU zoals die nu online staat.<br>Allereerst complimenten: het is een mooi document dat heel helder en met ambitie neerzet waar de gemeente Utrecht naartoe wil. Ik ondersteun van harte de barcode en in grote lijnen de richting van het document en hoe Utrecht vorm wil geven aan haar groei. | Dank |
| **101** | Daarnaast heb ik 3 kritiekpunten.<br>Als eerste het verschil tussen wat er al is en wat er gaat komen. De RSU gaat voornamelijk over wat er bij gaat komen: hoe gaan we een nieuwe wijk maken. Maar er staat des te minder in over hoe we omgaan met de wijken en buurten die er nu al zijn. Ik mis visie en strategie over hoe we die bestaande buurten en wijken de komende 20 jaar gaan veranderen. Dat hoeft vaak niet ingrijpend - maar stilstand is achteruitgang. Ik wil lezen hoe bijvoorbeeld Wittevrouwen er over 20 jaar uit ziet. | De bedoeling van de RSU 2040 is te beschrijven hoe de gemeente een evenwichtige stad kan maken, waarin de druk op bepaalde delen van de stad zal afnemen en op andere delen - waar dat kan - toenemen. Een belangrijk doel is ook om bestaande stad te versterken in (maatschappelijk) programma, werken, wonen en groen. Ook de openbare ruimte in de hele stad wordt kwalitatief beter. Zo is groot onderhoud aan bestaande wegen een kans om een kwaliteitsimpuls te geven aan de bestaande stad. |
| **101** | Als tweede dat raakt aan het eerste: een punt over de woonmilieus. Deze woonmilieus geven een Sim City weergave van een plekken die nergens in Utrecht te vinden zijn. Ik wil niet dat elke buurt er uit komt te zien zoals in die woonmilieus. | De woonmilieus geven een indicatie aan van hoe het betreffende woonmilieu er uit kan komen te zien. Het geeft aan welke ruimtelijke elementen er onderdeel van uit maken. Uiteindelijk wordt er voor elke ruimtelijke ontwikkeling een stedenbouwkundig plan/visie gemaakt waarin de locatiekenmerken van de bestaande plek uitgangspunt zijn. Elke (nieuwe) buurt krijgt hiermee zijn eigen identiteit en invulling van het desbetreffende woonmilieu. Het is geen doel om deze illustratie van de woonmilieus als blauwdruk te gebruiken. |
| **101** | Ten derde drie punten over Vleuten, De Meern en Haarzuilens.<br>• In de RSU gaat het over 'de stad' en wat we daarmee gaan doen. Maar Vleuten, De Meern en Haarzuilens zijn dorpen binnen de gemeente Utrecht en die willen dat ook blijven. Een punt waarop dit | • Vleuten, De Meern en Haarzuilens zijn, zoals u terecht opmerkt, dorpen binnen de gemeente Utrecht. De gemeente Utrecht bestaat uit 10 wijken en deze verschillen van elkaar. Verschillen mogen er zijn. Met de uitdrukking ’10-minutenstad’ hebben wij willen |

| | | |
|---|---|---|
| | ernstig misgaat in de RSU is de '10-minutenstad'. Dat is prima om in te voeren in de stad, maar we moeten dat niet willen voor de dorpen er omheen. De mensen daar zijn daar niet voor niks gaan wonen.<br>• Er zit te weinig ambitie voor Vleuten, De Meern en Haarzuilens in de RSU. Ik wil niet dat er grootste woningbouwplannen komen in die dorpen, maar zonder ambitie om de dorpen levendig te houden, zullen de dorpen alleen maar achteruit gaan (zie het eerste kritiekpunt). Met voorzieningen als een theater (we missen nog een theater voor 300-400 personen in Utrecht!), creatieve werkplekken en het verbouwen van bestaande woningen naar ouderenwoningen/-complexen kun je ook in de dorpen het leven aangenaam houden.<br>• Waarom nóg een zwembad aan deze kant van de stad? Er ligt er al één in het Maximapark... | benadrukken dat wij nabijheid, bijvoorbeeld van voorzieningen en groen, belangrijk vinden. Dat geldt ook voor de dorpen binnen de gemeente Utrecht.<br>• Voor de dorpen Vleuten, De Meern en Haarzuilens zijn geen grote woningbouwplannen beoogd in de RSU 2040 en de toenemende vraag van ouderenhuisvesting is in beeld. In de RSU 2040 wordt een programma van circa 1.000 woningen extra benoemd voor het gebied Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern. In de dorpen verwachten we kleinschalige initiatieven, zoals bijvoorbeeld op de locatie van Koedam tegels in De Meern of bij de Kloosterweide in het dorp Vleuten. In de omgeving Haarzuilens zijn er plannen op het gebied van natuur en recreatie. Het op peil houden van de voorzieningenstructuur (winkels, dienstverlening, onderwijs en zorg) in de gemeente streven we na. Dorpskernen nemen daarbij een belangrijke rol in. Ons aanbod aan culturele voorzieningen zijn passend voor de hele gemeente en aanvullend aan elkaar. Wij streven naar een goede spreiding van deze voorzieningen. In Vleuten-De Meern is er Castellum Hoge Woerd en in Leidsche Rijn wordt gewerkt aan de ontwikkeling van de culturele voorziening Berlijnplein. Hierin zijn creatieve werkplekken voorzien.<br>• De behoefte voor een extra zwembad komt voort uit een onderzoek naar extra overdekt zwemwater in de stad. De onderbouwing voor de uitbreiding met een extra zwembad in het Maximapark kunt u vinden in de raadsbrief van 18 december 2019. |
| **102** | N.a.v. het concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 wou ik bij deze reageren. Het viel mij op dat er ondanks de plannen voor een nieuw zwembad in het Maximapark/ Componistenlaan, geen extra aandacht is voor busverbindingen in deze omgeving waar ook voetbalvereniging Desto en de klimhal Neoliet gevestigd zijn. Momenteel is dit gebied, evenals het strand van de Haarrijnseplas (Strandboulevard) en | We hebben uw vraag doorgestuurd naar een collega. De Provincie gaat over de lijnvoering van de bussen. |

| | | |
|---|---|---|
| | het naburige Terwijde-West niet of slecht met de bus bereikbaar. In par. 6.7 wordt er wel gesproken over een 'mobiliteitstransitie', maar dit lijkt zich met name te richten op de bestaande treinstations. In andere gebieden zoals Overvecht (par. 6.3 ) is wel specifiek aangegeven dat er betere busverbindingen komen.<br>De aantrekkingskracht van dit gebied is nu al veel groter dan de directe omgeving op fietsafstand. Het is ook een startpunt voor het Maximapark en vlakbij is Restaurant Dengh gevestigd. De huidige inrichting brengt al steeds meer autoverkeer met zich mee. Goede busverbindingen zijn de enige manier om dit iets te verminderen, zeker met het nieuwe zwembad op komst.<br>Het realiseren van een busverbinding met de Componistenlaan zou al een goede aanvulling zijn, maar waarschijnlijk zijn er nog wel meer mogelijkheden waar naar gekeken kan worden.<br>Wellicht kan dit als aanvulling opgenomen worden of elders in andere plannen door de gemeente worden opgepakt. | |
| **104** | Een prachtig rapport. Je kunt er heerlijk in lezen en bladeren. Complimenten voor de samenstellers. Maar de ambities zijn niet wijs of moeilijk haalbaar?  Het beeld dat wordt geschetst is erg rooskleurig. Neem het ‘klimaatadaptief maken’ van de stad dat dringend om een antwoord vraagt. Utrecht zet te hoog in met de bevolkingsaanwas.<br><br>Ga niet uit van een stad waar plaats is voor 455.000 bewoners. Dat is een toename met maar liefst 30%. Die groeispurt loopt ook sterk uit de pas met de totale bevolkingsgroei die 9% bedraagt. Beloven dat “iedereen er welkom” is, is niet realistisch. Door de coronacrisis is er trouwens een trek uit de Randstad (ook Utrecht).<br>Op het huidige ruimtebeleid waarbij gemeenten zelf de regie nemen en de sterkste wint bestaat terecht veel kritiek. Utrecht behoort tot die winnaars. Maar tegen welke prijs? De Ruimtelijke Strategie | We hebben er voor gekozen om te kijken hoe we een stad in balans kunnen maken waar we gezond kunnen leven. Groei is geen doel, maar wel hoe we met de groei om willen gaan. Utrecht is en blijft onverminderd in de breedte heel aantrekkelijk om te wonen, werken en verblijven. We willen met de RSU aangeven hoe we dat – met de groei in ogenschouw - zo kunnen houden. Wat de structurele effecten van de Corona pandemie op lange termijn zullen zijn, is nu nog niet te voorspellen.<br>De RSU is afgestemd op regionale trajecten zoals het Integraal (Ruimtelijk Perspectief) en we werken nauw samen met provincie ,regio en rijk binnen UNED. |

Utrecht 2040 maakt de kloof tussen stad en perifere regio's waar de voorzieningen verdwijnen, alleen maar groter. Meer bevolkingsspreiding en solidariteit tussen de regio's is wat er aan ontbreekt. Waarschijnlijk is dat ook de opinie van Utrechters.

Wat opvalt in RSU is de scheve verhouding van bevolkingssamenstelling. Utrecht schermt met de term dat het een jonge stad is. Logisch, want dat volgt o.a. uit de vele aanwezige onderwijsinstellingen en de bijhorende aantallen studenten. Meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens is alleenstaand. Is die opbouw gewenst?
Utrecht telt volgens de plannen in 2040 ongeveer 13% 65-plussers. Verhoudingsgewijs voor Nederland is dat weinig, dat zou bijna het dubbele moeten zijn. Door de vergrijzing is er veel behoefte aan ouderenwoningen. Maar Utrecht biedt ouderen nu al en ook straks onvoldoende kansen om hier te wonen. Geluiden dat Utrecht een 'pretpark wordt voor hoogopgeleiden' zijn dan ook begrijpelijk. Geen voorbeeld van een "inclusieve stad" die Utrecht wil zijn.
Utrecht is de laatste jaren al enorm gegroeid en dat merk je om je heen. Geen wonder, omdat het bedrijven makkelijker wordt gemaakt om zich hier te vestigen (Gemeentebegroting 2021). De leefbaarheid is nu al soms ver te zoeken. Utrecht staat op de ranglijst van groene steden in de onderste regionen (Groenmonitor WU). Straks wordt dat niet beter als er in de bestaande ruimte 60.000 woningen bijkomen en nog zo'n 70.000 arbeidsplaatsen. Het is moeilijk te geloven dat "al die mensen hier gezond en prettig kunnen wonen en leven", wat het eerste uitgangspunt is van de plannen.
Functieverandering, stapelen van functies, multifunctioneel ruimtegebruik, het zijn enkele van de methoden om de 'Utrecht 2040' te realiseren. Maar 'verstening' en leefbaarheid staan op gespannen voet tot elkaar.  Warmte blijft hangen als de stad wordt volgebouwd. Groen

Als gemeente willen we graag een evenwichtige stad zijn. In opleiding, achtergrond, werkverdeling en meer. Wij sturen niet in huishoudingssamenstellingen. Het is globaal en nationaal wel de trend die is ontstaan in steden.
Feit is wel dat absoluut en relatief veel mensen met een theoretische opleiding in de stad Utrecht blijven. Dat zien we ook terug in de samenstelling van de huishoudens (zie bovenstaand). We zien dat ouderen langer zelfstandig blijven wonen. Doorstroming is wel een belangrijke ambitie.

moet dat opvangen. Sterker nog: “het landschap begint bij de voordeur”, staat in de plannen. Dat schetst een al te zonnig plaatje. Ook zonder groei vraagt hittestress om nieuw beleid wat nu onvoldoende gebeurt. Een voorbeeld is de nieuwe buurt Zijdebalen. Dat is duurzame bouw maar ook stenig wat weer tot een niet geringe mobiliteit van de bewoners leidt. Hoogbouw? “Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm en architectuur”, valt te lezen. Een voorbeeld waar het misging is de Rabotoren. Dat is een spiegelende kolos, hinderlijk zichtbaar van grote afstand.
Gesteld wordt dat de “stad en het landschap om de stad met elkaar worden verbonden” om gemakkelijker in het buitengebied te komen en te recreëren. De natuur opzoeken buiten de stad? Die staat nu al onder druk. In de hele provincie Utrecht zijn de ambities voor woningbouw, mobiliteit en werkgelegenheid groot “behalve op het gebied van natuur en landschap”. Daarvoor waarschuwen Utrechts Landschap, Natuurmonumenten en Natuur- en Milieufederatie Utrecht. Volgens de “Omgevingsvisie 2020” staat dat de provincie de bouw toe van 44.000 woningen, maar verzuimt dus om hier een “natuuroffensief” tegenover te stellen
Samenvattend. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een plan bekeken door een roze bril. Maar Utrecht wordt straks een wel zeer drukke stad. Dat geldt zeker voor de binnenstad. Want het “blijft de ontmoetingsplek van de stad door zijn (boven) stedelijke voorzieningen”. Utrecht moet  afstappen van de groeiambitie en moet over de stadsgrens durven kijken. Bedrijven moeten worden afgeremd  om zich hier te vestigen. Uitstekend om de auto terug te dringen, maar het openbaar vervoer, de fiets- en wandelpaden kunnen de drukte straks niet aan. Daarnaast zijn er ook financieel nogal wat haken en ogen aan de strategie.
Utrecht haalt veel overhoop, wat voor de klimaatverandering ook nodig is. Tegelijk is het met de huidige plannen te verwachten dat de

| | | |
|---|---|---|
| | stad 20 jaar lang en langer een bouwput wordt. De geplande sprong staat haaks op het “streven naar een prettige, groene en veilige omgeving. Utrecht moet ervoor waken slachtoffer te worden van zijn eigen ‘succes’. | |
| **105** | Voor uw reactie verwijst u naar paragraaf 6.7 waarin Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern<br>Wij willen onze zorgen en zienswijzen uiten omtrent:<br>• Ruimtelijke ingreep 8: Aanleg landschappelijk raamwerk (onder andere nieuw bos) Ockhuizen met daarin een zoekgebied voor zonnevelden. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.<br>• Ruimtelijke ingreep 9: Zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas.<br>• Ruimtelijke ingreep 10: Zoekgebied zon- en windenergie in Polder Bijleveld. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt | Wij begrijpen uw zorg, maar zien ook dat de ruimte in de gemeente Utrecht schaars is. Wij zien kansen om in Ockhuizen drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is. Het gebied zal hierdoor veranderen. Het gebied heeft een cultuurhistorische beschermde status waarmee we rekening zullen houden bij de verandering van het gebied. Ook zullen we rekening houden met de aanwezige natuurwaarden en de eventuele hinder voor omwonenden.<br><br>Voor het oppervlakte van 5Ha voor zonnepanelen dat nodig is om (naast de zonnepanelen op de daken van de woningen) Haarrijn energieneutraal te krijgen zijn in de omgeving geen alternatieven beschikbaar op gemeentegrond |
| **106** | Wij kennen Utrecht als een mooie stad, waar wonen, werken en recreatie samengaan. Een stad waar diversiteit en inclusiviteit centraal staan en waar sport en cultuur (in de breedste zin van het woord) een belangrijke rol speelt in de leefbaarheid en levendigheid van de stad.<br><br>Buitenevenementen vergeten<br>De Vereniging Evenementen Utrecht heeft dan ook met teleurstelling moeten constateren dat er in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 | U geeft aan dat evenementen ontbreken in de RSU 2040. U hebt gelijk; wij realiseren ons de waarde van evenementen en voegen het toe in de RSU-tekst.<br><br>U stelt terecht vast dat ruimte voor evenementen onder druk staat in Utrecht. Door de verdichting van de stad zal dit de komende jaren toenemen. Conform het evenementenbeleid van de gemeente vraagt dit om goede spreiding van evenementen over Utrecht. De daartoe benodigde planologische verankering en fysieke ontwikkelingen in de |

(RSU2040) in het geheel niet gesproken wordt over (sport) evenementen of festivals, terwijl deze buitenactiviteiten van groot belang zijn voor de Utrechtse bewoners, stadsidentiteit en mentale gezondheid.

Cultuur, sport en leefbaarheid
Evenementen maken een belangrijk deel uit van de levendigheid van de stad en de diversiteit van het sport en cultuuraanbod. Uit een recent onderzoek naar de leefbaarheid van steden in het Steden & Streken Merkenonderzoek bleek dat Utrecht van plek 3 naar plek 1 is gesprongen, mede dankzij het evenementenaanbod. Sterker nog, één van de conclusies uit het onderzoek was: "Om de bewonerstevredenheid een positieve impuls te geven en in de top 10 verder te groeien, moet Utrecht de sfeer in de stad verder verbeteren. Culturele festivals en andere evenementen die de brede bevolking aanspreken, blijken hiervoor een geschikt instrument."

Tijdelijk, flexibel maar ook kwetsbaar
Het is voor het behoud van deze belangrijke evenementen in en rond de stad Utrecht van groot belang dat er in de RSU2040 ook aandacht is voor de unieke positie van buitenevenementen. Buitenevenementen maken tijdelijk gebruik van een gebied, en zijn daardoor kwetsbaar gebleken. Deze tijdelijkheid kan ook juist de kracht zijn van buitenevenementen, aangezien de evenemententerreinen ook beschikbaar zijn voor reguliere recreatie en groenvoorziening. De tijdelijkheid zorgt voor flexibiliteit, met het gevolg dat er op één locatie een divers aanbod aan sport en cultuur beschikbaar gesteld kan worden.

Helaas is de laatste jaren een aantal keer gebleken dat de ruimtelijke onderbouwing van evenemententerreinen vergeten wordt of gebrekkig is, waardoor het houden van evenementen op die terreinen moeiopenbare ruimte zal onderdeel uitmaken van de verdere uitwerkingen van de RSU 2040.

Zie onze reactie onder het kopje concreet.

lijk is of additionele vergunningen vereist. Voorbeelden zijn het Berlijnplein, Park Transwijk en Jaarbeursplein. Het is dus van belang dat er in de toekomst niet opnieuw evenementen worden vergeten in de Ruimtelijke Strategie of ruimtelijke plannen.

### Ontwikkelen in samenwerking

Daarbij is niet alleen van belang dat het gebied formeel de bestemming evenementen krijgt, maar ook dat het terrein wordt ontwikkeld of (her)ingericht met het oog op dat gebruik. Hierbij valt te denken aan het aanleggen van (groene) stroomvoorzieningen, water en riolering, maar ook voldoende verstevigde paden en open ruimtes. Het is van belang dat de gemeente bij dit proces ook de branche betrekt, zodat de wensen en mogelijkheden op elkaar afgestemd kunnen worden.

### Evenementen in de 10 minuten stad

Als Utrecht toe wil groeien naar een “10-minuten stad”, dan moeten er ook buitenevenementen mogelijk zijn binnen deze gebieden. Niet alleen kleine en middelgrote, maar ook grote evenementen moeten binnen de gemeentegrenzen mogelijk zijn. De beschikbaarheid van meerdere evenemententerreinen is ook essentieel voor de spreiding van evenementen over plaats en tijd.

### Gemis van locatie voor grote evenement

Op dit moment is er in Utrecht geen enkele geschikte evenementlocatie voor (zeer) grote evenementen beschikbaar. Organisatoren moeten dus telkens op zoek naar een tijdelijke locatie, die na een paar jaar vaak weer een andere bestemming krijgt waarbij buitenevenementen vergeten worden. In het nieuwe gebruik zijn evenementen dan niet geregeld, of wordt het terrein heringericht op een manier die evenementen praktisch onmogelijk maken. Deze problematiek zal de

komende periode, met het verdwijnen van Recreatieschap Midden Nederland, alleen maar actueler worden.

Belang van evenementen voor Utrecht
Evenementen zijn belangrijk voor de gezondheid, zowel fysiek als mentaal, van de bewoners van de stad. Ze dragen bij aan de populariteit en reputatie van de stad. Ze zijn een belangrijke bron van werkgelegenheid. Ze dragen bij aan de diversiteit en inclusiviteit van Utrecht. Buitenevenementen verdienen dan ook een prominente plek in de RSU2040, te meer omdat dit document ten grondslag zal liggen aan de toekomstige omgevingsbesluiten op basis van de nieuwe Omgevingswet.

---

**106**

Concreet
Wij verzoeken dan ook dat er in de herziene versie van de RSU2040 expliciet aandacht zal komen voor buitenevenementen. In het bijzonder:

- Buitenevenementen op te nemen en mee te wegen in de ontwikkeling van groen- en recreatiegebieden, met name met betrekking tot het nieuwe groen rond de stad;
- Pleinen geschikt te maken, en te houden, voor evenementen, in zowel de binnenstad als de nieuw te ontwikkelen kernen;
- Ruimte te zoeken (en te behouden) voor grote evenementen, in huidige parken maar ook op plekken waar landbouw of groen wordt verstedelijkt;
- Ten minste één evenemententerrein te ontwikkelen voor zeer grote evenementen in de gemeente (zie ter inspiratie het Amsterdamse Bos of Mailieveld);

Concreet
In de RSU 2040 zullen evenementen worden benoemd als onderdeel van de functie recreatie.
In de verdere uitvoering van de RSU 2040 zal specifieke aandacht zijn voor (grote) evenementen zowel op bestaande locaties als in nieuw te ontwikkelen gebieden. Hierbij is aandacht voor de planologische en fysieke kenmerken van de locaties en gebieden.
De wens tot het realiseren van 1 groot evenemententerrein zoals het Amsterdamse Bos of het Malieveld is gezien de daarbij behorende ruimteclaim niet aan de orde. Juist bij de ontwikkeling van nieuw recreatief en groen arsenaal rond de stad zetten we in op multifunctioneel gebruik. Het gebruik van een gebied voor vormen van intensieve recreatie zoals evenementen maakt daar onderdeel van uit.
Door het ontwikkelen van meerdere van dit soort gebieden op verschillende plekken en delen van de stad bieden we ruimte aan evenementen en spreiden we deze. Daarbij gaan we uit van enkele malen per jaar intensief gebruik.

| | | |
|---|---|---|
| | • De hierboven genoemde terreinen, van groot tot klein, ook formeel als evenemententerreinen te benoemen, te ontwikkelen en op te nemen in ruimtelijk plannen;<br>• Het beschikbaar maken van voldoende locaties zodat de evenementen goed gespreid kunnen worden over de stad, waardoor de lasten en lusten eerlijk over de bewoners verdeeld worden;<br>• Actief in overleg te gaan met de branche om een beter beeld te krijgen van de ruimtelijke randvoorwaarden en wensen voor buitenevenementen, zowel nu voor de RSU2040, als in de toekomt bij het ontwikkelen van omgevingsvisies | Graag gaan we met u in gesprek over de ruimtelijke ontwikkelingen in Utrecht |
| **107** | Met veel interesse hebben wij bovengenoemde documenten mogen bestuderen. Aangezien beide documenten zo met elkaar verweven zijn, sturen wij deze gebundelde reactie.<br>Uiteraard onderschrijven wij vele van de in de documenten genoemde punten als het gaat om verantwoorde groei, duurzaamheid, evenwichtige verdeling gebruik en ontwikkelingen in winkel- en kantorenvastgoed. Toch zien wij een aantal punten waar wij vanuit Hoog Catharijne / Klépierre specifiek op willen reageren. | De RSU 2040 en Omgevingsvisie Binnenstad zijn afgestemd. |
| **107** | Winkelaanbod binnenstad<br>De visie van Klépierre op winkelvastgoed wordt goed zichtbaar gemaakt in onze “Shop-Meet-Connect” strategie. Deze past volledig bij uw visie dat detailhandel zich ontwikkelt van pure verkoop naar meer beleving. Wij willen daarbij benadrukken dat de horeca een belangrijke rol heeft bij het functioneren van de detailhandel, naast de door de gemeente benoemde synergie met de cultuursector. Wel zal de gemeente zich moeten realiseren dat het fysiek kopen van producten nog steeds een belangrijk onderdeel blijft van de drijfveer voor de bezoekers aan de binnenstad om naar deze plaats te komen. Hier zal | Winkelaanbod binnenstad<br>Omgevingsvisie Binnenstad gaat uit van vitaal hart van de stad. We zien o.a. door oplopen van structurele leegstand en gevolgen van online winkelen nu al de noodzaak om beweging in te zetten van kernwinkel- naar kernbelevingsgebied met mix van functies incl detailhandel, cultuur, horeca, werklocaties (blending en blurring). Samen met partners en belanghebbenden werken we al aan de eerste aanpak-leegstand en verdere transformatie van sommige winkelstraten naar straten met winkels en andere functies en voorzieningen. We denken |

dus ook ruimte voor moeten blijven als het gaat om bereikbaarheid voor bezoekers en bevoorrading (hier komen wij later op terug).
In de Omgevingsvisie Binnenstad wordt getwijfeld of het kernwinkelapparaat in de toekomst zal vergroten of verkleinen. Voor Corona was hier al een eerste stap zichtbaar door de toenemende leegstand in de binnenstad. Het is de verwachting dan ook dat er uiteindelijk minder winkelmeters nodig zijn. Sterke winkels die nu aan de randen van het KWA zitten, zullen verhuizen naar centralere plekken. De ruimtes die zij achterlaten kunnen dan – zoals al in het stuk wordt aangegeven - een andere functie krijgen, zoals bijvoorbeeld wonen.
Dit is ook meteen een zorg als het gaat om de ontwikkelingen voor de hele stad, zoals geformuleerd in de RSU 2040. Hierbij is het streven om van 1 naar 5 centra te gaan. De programmering op deze 4 nieuwe knooppunten zal ook zijn effect hebben op wat er in de binnenstad gaat gebeuren. De branchering van detailhandel in deze 4 nieuwe centra zal voornamelijk gericht moeten zijn op convenience (dagelijks gemak) voor het gebied waar het centrum zich op richt. Het centrum van Utrecht blijft op die manier de functie vervullen van een mix van dagelijkse en niet dagelijkse winkelfuncties, horeca en cultuur. En speelt door de wisselwerking tussen deze functies daarbij in op de trend van pure verkoop naar beleving.
Tevens staat dit nieuwe beleid van meerdere centra haaks op de huidige trend dat de waarde taxatie van de zogenaamde stadsdeelwinkelcentra negatief is, ten opzichte van de positieve trend van conveniencewinkelcentra en kernwinkelapparaten. Ook weer een signaal om zorgvuldig om te gaan met komende uitbreidingen.

dat binnenstad zich in uitstraling, sfeer en functies sterk blijft onderscheiden van nieuwere centra.

---

**107**

Toerisme
De stad Utrecht is voor de nationale en internationale toerist een interessante bestemming. Naast de historische binnenstad met al zijn aanbod zijn er de recente internationaal aansprekende ontwikkelingen

Toerisme
Omgevingvisie Binnenstad gaat uit van beheerste groei van toerisme, gericht op kwaliteit en nieuwsgierigheid in stad,kennis,  cultuur en

| | | |
|---|---|---|
| | van TivoliVredenburg, Jaarbeurs en Hoog Catharijne. Wij onderschrijven de visie dat er ingestoken moet worden op kwalitatieve groei. Echter zal deze mate van groei gekwantificeerd moeten worden, zodat dit op proactieve wijze gefaciliteerd kan worden en het bedrijfsleven hierop kan inspelen. Voor ondernemend Utrecht zal de kwalitatieve recreatieve bezoeker een belangrijke versterking geven van hun business modellen. Het is dan ook van groot belang om toerisme als een kans te zien in plaats van een bedreiging en hier pro-actief op in te spelen. | mensen. Voorlopige stop op nieuwe hotels. Voorlopig voldoende voor groei. Particuliere vakantieverhuur (airbnb's) max 60 dagen/jaar. |
| **107** | Bereikbaarheid<br>Zoals in het document aangegeven wordt, heeft Hoog Catharijne als winkelcentrum een bovenregionale functie. Dit wordt versterkt door een sterk winkel, horeca en cultuuraanbod in het andere deel van het centrum / kernwinkel apparaat. Naast goede OV faciliteiten en fietsverbindingen, is en zal de (elektrische) auto een belangrijke wijze van vervoer blijven voor bezoekers van buiten de stad. Goede bereikbaarheid van de diverse parkeergarages in de binnenstad blijft dus cruciaal voor het goed functioneren van deze bovenregionale functie. Wij sluiten ons volledig aan bij uitgangspunten notitie bereikbaarheid vanuit Centrummanagement Utrecht, hierin staat dat een auto vanaf de ring op ieder moment binnen 10 minuten in een van de parkeergarages rondom de singels (inclusief Springweg) moet kunnen staan. Doorgaand verkeer (zowel auto als fiets) zal via andere routes moeten lopen. Dit zal een grote uitdaging worden voor de gemeente, maar wij roepen u op om hier vol op in te zetten. Klépierre onderschrijft dus wat in de visie wordt genoemd, de vertraging op de binnen-as. Maar wij denken dat dit niet voldoende zal zijn. Er zullen duidelijke en snellere routes moeten komen en “knippen” waar het verkeer niet beïn- | Bereikbaarheid<br>Wiel met spaken is de inzet. Voor bezoekers van de binnenstad komt zo mogelijk in toekomst parkeren op afstand en daarna overstap op andere vervoersmiddelen. De parkeergarages van Hoog Catharije blijven bereikbaar.<br>Fietsparkeren wordt zoveel mogelijk gefaciliteerd, met op straat in rekken/vakken voor kort parkeren fietsen en inpandig voor langparkeren. Bevoorrading/afvalinzameling: wordt zo mogelijk gebundeld. Utrecht wil dat de bevoorrading van de binnenstad in 2025 volledig uitstootvrij is. Hierover zijn afspraken gemaakt met ondernemers en vervoerders.  Bij de praktische uitwerking van deze maatregelen worden ondernemers betrokken. |

| | | |
|---|---|---|
| | vloed wordt door “knijpen”. Het weren van doorgaand verkeer zal uiteindelijk leiden tot een robuuste verbinding voor bestemmingsverkeer (binnen 10 minuten vanaf de ring in een centrumparkeergarage) en geeft ruimte voor verbetering van de verblijfskwaliteit in de binnenstad.<br>In deze zelfde paragraaf wordt ook weer ingezet op parkeren in de buitenrand van Utrecht. Wij zien echter nog voldoende parkeerfaciliteiten in de directe omgeving van de binnenstad (niet alleen bij Hoog Catharijne), welke ook optimaal benut moeten kunnen worden.<br>Fiets-parkeren blijft een grote uitdaging voor onze stad. Wild parkerende fietsen hebben een sterk negatief effect op de leefbaarheid en het economisch functioneren van diverse ondernemers. Er zullen dus concrete oplossingen voor fietsparkeren moeten komen en de stukken hebben daarin naar onze mening te weinig visie. De nog te realiseren plaatsen in Hoog Catharijne zullen daar maar een zeer beperkte bijdrage aan leveren.<br>Ook de bereikbaarheid van de binnenstad voor expeditie verkeer zal een punt van aandacht blijven. Door de sterke filialisering en maatvoering van winkels in de binnenstad is het bundelen van bevoorrading in hubs in de periferie van de stad vaak niet mogelijk. Er zal dus altijd ruimte moeten zijn voor expeditie verkeer dat meteen naar de betreffende winkel rijdt. Zoals eerder gezegd, zal het koopmotief bij het bezoek aan de stad nog steeds sterk blijven. Ervaring leert dat hierbij grote volumes horen, waardoor bundelen ook niet mogelijk is. | |
| **107** | Hoog Catharijne / Klépierre vindt het belangrijk om betrokken te zijn bij het vervolgproces, zoals wij ook graag in het voortraject betrokken worden. Wij denken graag constructief mee over de verschillende uitdagingen die er liggen. Wel zijn wij van mening dat het betrekken van de verschillende stakeholders bij dit proces nog beter kan. | Dank. Onze insteek is ook vooral in overleg met stakeholders ambities waar te maken en oplossingen te zoeken. |

**108**

De inspraakreactie gaat in op:

- Relatie RSU 2040 en omgevingsvisie Binnenstad, wat betekent het voor de omgevingsvisie als de RSU is vastgesteld.
- Het belang van de binnenstad met haar bewoners en ondernemers
- Menging van functies irt de woonfunctie
- Schurende werking:
    - Geluidsoverlas van horeca
    - Genuanceerd mengen (duidelijke woonbuurten)
    - Ontbrekend woningbeleid
    - Mobiliteit
    - Rust of leefbaarheid
- Verhouding van de stad tot de binnenstad.

De RSU 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad zijn op elkaar afgestemd. De RSU 2040 is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn; de Omgevingsvisie Binnenstad heeft specifiekere kaders voor de binnenstad.
Wij zijn het met u eens met het belang van wonen en ondernemen voor de stad, aangevuld met onderwijs (Universiteit) en cultuur.

Wij onderschrijven de variatie in buurten. Het horecabeleid is er op gericht horecaontwikkeling meer te spreiden naar de wijken buiten de binnenstad. Bij het opstellen van gebiedsprofielen kan gemotiveerd afgeweken worden van het horecabeleid in overleg met alle stakeholders.

De RSU 2040 en de Omgevingsvisie Binnenstad onderkennen het belang van de woonfunctie in de binnenstad. De binnenstad is mix van functies, buurten verschillen. En die variatie is een kracht van de binnenstad die we graag willen houden. Dat betekent dat wij inzetten op wonen voor diverse huishoudens en doelgroepen (waaronder ouderen, gezinnen ,mensen met beperking, en betaalbare/sociale huur).
De woonfunctie is essentieel voor binnenstad. Daarom nemen we maatregelen om die te beschermen. Tijdelijke particuliere verhuur is gelimiteerd tot 60 dagen; short stay is verboden (sinds april 2020).
Verkamering en Splitsing is alleen mogelijk als leefbaarheid en openbare ruimte  het toelaat (bijv. geluid; auto/feitsparkeren). Er zijn extra oppervlakte en geluidseisen. Gemeente onderzoekt/lobbyt bij Rijk voor zelfbewoningsplicht bij aankoop in de binnenstad voor betaalbare woningen, om speculatie te voorkomen en we onderzoeken de mogelijkheid van invoering 'voorwaarden voor goed verhuurderschap in combinatie met verhuurvergunning

Verblijf centraal slaat op de openbare ruimte. Verblijf is niet alleen voor bezoekers. Verblijf is ook een onderdeel van een prettige woonomgeving. Waar functies schuren zijn we van plan in de komende jaren met alle betrokkenen gebiedsprofielen te maken, gebaseerd op de identiteit en kwaliteit van de plek waarin we de ontwikkelingsrichting aangeven en afspraken maken over inrichting, gebruik en beheer van de publieke ruimte.

Qua mobiliteit staan lopen en dan fietsen in de binnenstad centraal. Auto's zijn te gast. De binnenstad blijft met de auto bereikbaar. De snelheid in de binnenstad is de snelheid van de voetganger, en daardoor is betere menging van voetganger, fiets en auto mogelijk  Parkeren op straat wordt ontmoedigd.

In de omgevingsvisie staat leefbaarheid omschreven als een combinatie van rust en levendigheid, waarbij dit kan verschillen in de verschillende delen van de binnenstad.

De RSU gaat uit van vier nieuwe centra. Hierdoor komt de binnenstad niet (verder) onder druk te staan. De centra passen in de visie Utrecht dichtbij, de 10 minutenstad. Wat er in welk gebied gaat gebeuren, hangt af van de context: locatie, identiteit, grondgebruik, eigendomssituatie, de mensen die er wonen, enz

---

**109**

Het Mobiliteitsplan 2040 spreekt de ambitie uit om de rol van de auto terug te dringen. In de RSU wordt uitgesproken dat de stad een "10 minuten stad" moet worden. In tegenstelling tot het mobiliteitsplan staan in de RSU geen concrete doelstellingen over de modal shift. Dit bevreemdt ons om twee redenen: ten eerste is zo niet te toetsen in hoeverre de ruimtelijke inrichting bij draagt aan de modal shift, en ten

Een opmerking vooraf:

Veel van de vragen betreffen een nadere uitwerking van de RSU 2040. De RSU is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling op de

| | | |
|---|---|---|
| | tweede is niet na te gaan welke andere eisen er daarmee aan de infrastructuur gesteld moeten worden (bijv meer fietspaden, stallingen en e-deelautoplekken in plaats van parkeerplaatsen en autowegen). | lange termijn. Het Mobiliteitsplan is een uitwerking van het mobiliteitsvraagstuk uit de RSU Beide plannen zijn in samenhang met elkaar opgesteld.. Beide plannen zijn dus complementair.<br>Het ontwikkelperspectief Utrecht Nabij biedt veel ruimte voor nadere invulling. In het BO-MIRT is daarom ook afgesproken om drie verdiepende gebiedsonderzoeken te starten: USP Lunetten/Koningsweg, A12-zone en Leidsche Rijn-Zuilen. Op ons initiatief zal de verbinding met Overvecht daarin aan de orde komen. In het komend jaar in U Ned-verband de mobiliteitsvisie van het ontwikkelperspectief uitwerken tot een<br>mobiliteitsstrategie voor de MRU (Zie voor meer informatie de raadsbrief over uitkomsten van het BO MIRT). |
| | Ervoor zorgen dat de stedelijke knopen ieder een eigen 10-minuten kern worden is een goed idee. Zo veel mogelijk wonen, winkelen, werken en recreëren binnen de eigen stedelijke knopen vergroot de sociale samenhang en maakt het mogelijk zo veel mogelijk lopend en fietsend te doen. In ieder gebied moet er daarvoor dan een balans te zijn waarin gelijke hoeveelheden wonen winkelen, werken en recreeren binnen fietsafstand van elkaar voorhanden zijn. Zo kunnen mensen kiezen dicht bij hun werk en clubs te wonen.<br>(zie tabel in de inspraakreactie)<br><br>Waarom worden er geen extra woningen gebouwd op de plekken waar vanuit mobiliteit gezien extra huizen gebouwd zouden moeten worden om zo tot 10-minuten wijken te komen. | Per knooppunt is gezocht naar een mix in het programma, passend bij de kenmerken van het gebied. Daarbij is een ondergrens aangegeven die voortkomt uit de pixelstudies (zie paragraaf 5.1). We hebben ook voor een ondergrens gekozen om de ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming met de vastgestelde uitgangspunten mogelijk te maken, zodanig dat een goede aansluiting van de te verdichten gebieden op de bestaande stad kan worden gerealiseerd die de bestaande stad ook versterkt. Daar komt bij dat is bekeken welk woon/werkprogramma minimaal nodig is voor een goed OV-systeem met lightrail en welke andere benodigde functies van de barcode in de stedelijke knooppunten hun plek kunnen vinden. De gehanteerde ondergrens definieert niet de maximale groei, maar wel wat minimaal noodzakelijk is om de stad goed te kunnen ontwikkelen in de breedte. |
| **109** | Om deze reductie (auto) te realiseren is parkeerbeleid van gemeenten een belangrijke factor. Wij zouden graag zien dat B&W dit ontwikkelpad {van Utrecht Nabij) integraal in de RSU opneemt en uitwerkt | Wij onderschrijven dat het parkeerbeleid een belangrijke factor is. Daarom komt dit onderwerp zowel in de RSU (op hoofdlijnen) als het |

| | | |
|---|---|---|
| | voor de ruimtelijke ordening, het autoparkeerbeleid en beleid voor OV en deelvoertuigen. | Mobiliteitsplan (meer in detail) aan de orde. Zo staat in in beide documenten dat bij ruimtelijke ontwikkelingen beperkt parkeercapaciteit wordt toegevoegd, waardoor we de druk op de (parkeer)ruimte en het stedelijke wegennet beperkt houden. In Parkeervisie die gelijktijdig met het Mobiliteitsplan ter inzage heeft gelegen is dit verder uitgewerkt.<br>Utrecht Nabij wordt komende anderhalf jaar verder uitgewerkt in onder andere een mobiliteitsstrategie en een regionale parkeervisie, waarin het ontwikkelpad wordt geconcretiseerd. |
| **109** | Kan uitgelegd worden dat alle locaties voor wonen, winkelen, werken en recreëren binnen fietsafstand van een hub van de OV ring of een 2e rings knoop komen ? Bijvoorbeeld lijkt het zuidelijke deel van Leidsche Rijn op de kaarten vrij ver van zo'n hub af te liggen, terwijl een busbaan over de A12 naar Papendorp voor de hand ligt. Ook het noordelijke deel van Zuilen en Overvecht lijkt op de kaarten vrij ver van zo'n hub af te liggen. Een doorsteek van Zuilen naar Noordwest kan daar wonen en werken snel verbinden. | Wij onderstrepen het belang van goede fietsverbindingen en deelmobiliteit (zie Mobiliteitsplan 2040). Doelen van het mobiliteitsplan zijn een schaalsprong voor de fiets en sturen op reisgedrag waar deelmobiliteit een belangrijk rol speelt.<br>De RSU is een koersdocument met hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn. Het mobiliteitsplan 2040 gaat uit van de visie van de 10 minutenstad van de RSU waar nabijheid belangrijk is: we concentreren de groei van de stad zo veel mogelijk binnenstedelijk rondom knooppunten.<br>Hierdoor reizen mensen minder (ver) naar hun werk en voorzieningen, nemen ze gemakkelijker deel aan uiteenlopende activiteiten en kiezen ze vaker voor lopen, fietsen, het OV en deelmobiliteit. Door de nieuwe knooppunten neemt de druk op de binnenstad af. |
| **109** | Kan uitgelegd worden hoe er daar voldoende deelfietsen, fietsenstallingen komen zodat iedereen snel met fiets-OV-fiets bij een andere locatie kan komen? En dat er daar voldoende parkeerplekken komen | Hoe de gemeente verder invulling wil geven aan de deelmobiliteit wordt momenteel uitgewerkt. We kijken hierbij ook naar de mogelijkheden van een digitaliseringsstrategie. |

| | | |
|---|---|---|
| | voor (deel-)fietsen en e-deelauto's komen zodat bijvoorbeeld ook iedereen uit de randgemeenten zich uitgenodigd voelt om via zo'n hub lopend of fietsend de stad in te gaan??<br>Deelfietsen en deelauto's zijn het meest effectief als ze 's nachts op woonlocaties staan, dan in de ochtend gebruikt kunnen worden om (eventueel via OV hubs waar anderen diezelfde fiets weer kunnen gebruiken) naar locaties waar werken en wonen zo dicht bij elkaar liggen. Terwijl de werknemer werkt, kunnen andere bewoners de deelfietsen en deelauto's dan weer gebruiken.<br><br>We missen in 5.2.10 een digitaliseringsstrategie voor deelfietsen en deelauto's. | |
| **109** | We missen een uitwerking van hoe dit concept eisen stelt aan de ruimtelijke indeling. Wij missen ook het gezichtspunt dat 2/3 van de inwoners in de regio in de randgemeenten woont en velen hiervan voor werken, winkelen en recreëren op de stad zijn georiënteerd. Welke rol ziet de stad voor zichzelf in relatie tot de inwoners in de randgemeenten vanuit het perspectief van de 10-minutenstad. In hoeverre kunnen goed gekozen hubs in de randgemeenten bijdragen aan het halen van de gewenste doelen?<br>De RSU verplaatst bedrijvigheid (winkels, werk) vanuit het centrum naar de stedelijke knopen. Dit juichen we toe. Maar wat is het idee voor de toeristen ? Worden die ook verleid naar de naar de stedelijke knopen ? Of wil Utrecht die (zoals in het huidige Amsterdam) concentreren in het centrum ?<br>In het Mobiliteitsplan 2040 staat dat de helft van het verkeer in Utrecht van en naar randgemeenten gaat. De ambitie hiervoor is het terugdringen van de auto van 60 % naar 40 %. Dit houdt in dat er ook grote impact zal zijn op het winkelen, werken en recreëren in Utrecht | In de RSU 2040 is nabijheid van belang. Om de gewenste nabijheid te bereiken kiest de gemeente ervoor om op meerdere plekken inde stad de stedelijke groei te verdelen. Op deze plekken wordt een mix toegevoegd van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor maakt Utrecht een transitie door van een stad waarin alles is gericht op het centrum naar een stad met meerdere centra die de druk op het centrum verminderen en een nieuwe laag aan de stad toevoegen. Op deze stedelijke knooppunten komen veel stedelijke functies samen. De nieuwe stedelijke knooppunten zijn oa gekoppeld aan een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk. We verbeteren de OV-, fiets- en multimodale netwerken (P+R en hubs), zodat veel huidige autogebruikers gestimuleerd worden om een ander vervoermiddel te gebruiken. Een groot deel van de autoreizen is minder dan 15km. Een afstand die prima te fietsen is, zeker met versterking van het (regionale) fietsnetwerk, zoals uitgewerkt in het mobiliteitsplan. Samenwerking in de regio gebeurt onder meer in U10 verband waar we werken aan een Integraal Ruimtelijk Perspectief en in UNED verband. |

| | | |
|---|---|---|
| | van mensen uit de randgemeenten. In de huidige RSU missen we hier maatregelen: Moeten die mensen nu niet meer naar het centrum van Utrecht winkelen, maar bij de dichtstbijzijnde stedelijke knoop in de stad of de eigen gemeente ? Wat betekent dat voor het centrum / de Binnenstad ? Wat vraagt de stad van de randgemeenten en wat biedt te stad aan de inwoners van deze gemeenten? Hoe worden deze inwoners verleid tot voor de stad gewenste keuzes m.b.t. verplaatsingen en voorzieningen? Hoe wordt er beleidsmatig samengewerkt met de randgemeenten zonder dictaten vanuit de stad? | |
| **109** | Door de vermindering van de hoeveelheid autoverkeer zullen de snelwegen rond Utrecht ook minder verkeer te verwerken hebben. Welke vervolgstappen gaat B&W nemen. Wordt een deel hiervan herbestemd? | De gemeente verwacht niet dat de druk op de snelwegen rondom de stad zal verminderen. We zien in onze analyse, net als Rijkswaterstaat juist een toename, maar die betreft ons inziens vooral verkeer dat geen herkomst of bestemming in de gemeente Utrecht heeft. Wij hopen dat de ambities en aanpak die wij voorstellen m.b.t. het verkeer in, van en naar Utrecht ook gebruikt kan worden voor (een deel van) het zogenaamde ‘doorgaande’ verkeer, juist om de draaischijffunctie te ontlasten. |
| **109** | Stadsdistributie en goederenvervoer komen in het plan nog weinig ter sprake. Waar komen distributiecentra, hoe zorg je voor goede bezetting van besteldiensten en afhaalpunten ? Hoe kunnen (ver-)bouwverkeer, afval diensten etc. het wonen, winkelen, werken en recreëren voldoende ondersteunen? | We hebben in de RSU 2040 in paragraaf de paragraaf 5.2.5. Mobiliteit een het onderwerp Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd. Ook hier geldt dat de RSU een koersdocument op hoofdlijnen is. |
| **109** | In 2040 moet Utrecht volgens Zienswijze Provinciale omgevingsvisie, de omgevingsverordening en de PlanMER provincie Utrecht energieneutraal zijn, inclusief mobiliteit. Wat wordt de bijdrage van het RSU aan de klimaatopgave van “Parijs” en de EU, met medeneming van het hierboven genoemde Ontwikkelpad Utrecht Nabij? Hoe wordt aangetoond dat deze RSU past in de energievraag inclusief die voor | In de RSU staan zoekgebieden opgenomen voor duurzame opwekking van energie. We werken samen met de regio aan de Regionale Energiestrategie. We zetten in op het stimuleren van elektrisch vervoer (zie ook het strategisch plan Utrecht laadt op voor 2030). |

| | | |
|---|---|---|
| | mobiliteit, wetende dat een deel van de auto's in Utrecht nog niet electrisch zal zijn ? | |
| **109** | Ondanks de door de 10-minutenstad toegenomen mogelijkheden om in de omgeving van de woning te winkelen, werken en recreëren zal er verkeer blijven tussen de nieuwe stadsknopen, randgemeenten en andere knopen in de randstad (denk aan Amsterdam-Zuid, Den Haag, Haarlem, Rotterdam). Dan is het nuttig om de HOV ring aan te sluiten op snelwegen, zodat er in ieder geval in de spits directe snelbusverbindingen naar iedere stadsknoop aan te kunnen bieden. Dit zal ook Utrecht CS ontlasten. | Snelbusverbindingen kunnen goed aansluiten op de te realiseren P+R's in de regio. Zie paragraaf 6.5 van het Mobiliteitsplan 2040 waar deze voorzien zijn. Deze P+R's liggen aan het Wiel met Spaken en nabij op- en afritten van snelwegen. Op delen van het wiel zien wij kansen voor zogenoemde BusRapidTransit systems, die gebruik maken van de snelwegen. |
| **109** | Kunt u concreter aan geven hoe u het thema inclusieve /rechtvaardige stad in de RSU hebt getoetst voor alle groepen bewoners en ondernemers in de gemeente en in de regio. Hoe kunnen alle groepen bewoners (denk aan inkomen, handicap of afkomst) profiteren van de voordelen van de 10-minuten stad ? Is er voldoende betaald aanbod voor iedere groep, en wat voor inrichting helpt hen verstandige vervoerskeuzes te maken ? | De "inclusieve stad" is een van de stadsprofielen in de RSU 2040. De inclusieve stad; een stad waarin economische waarde, groei en efficientie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Waar woningen, onderwijs,<br>banen en voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn. In het Mobiliteitsplan staat  Hoe dit gestalte krijgt wordt nog uitgewerkt. In het mobliteitsplan 2040 is de Visie vervoer voor iedereen opgenomen, waarin de inclusieve stad qua mobiliteit als wat verder is uitgewerkt. |
| **109** | Voorts maken we enkele specifieke opmerkingen bij de volgende teksten in de RSU<br><br>Pagina 5: Dat doen we samen met de regio, de provincie, het Rijk, onze bewoners, bedrijven en andere partners in de stad. | Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken, regionale mobiliteitsstrategie etc precies wordt ingericht. UNED heeft een eigen website (www.programma-uned.nl) en een nieuwbrief. Daarin staat actuele informatie ook over participatie. |

| | | |
|---|---|---|
| | Hoe worden bewoners bedrijven, instellingen en overheden uit de regio betrokken ? Hoe worden de afspraken uit het Ontwikkelpad gecommuniceerd? Het ontwikkelpas en de verandering naar meerdere stedelijke knopen gaat voor hen ook nogal wat betekenen.<br>Pagina 21: Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040.<br>Een 10 minuten stad werkt pas als er voldoende mogelijkheden zijn wonen, winkelen, werken en recreëren binnen de eigen stedelijke knopen. Welk economisch beleid is er voor nodig om er voor te zorgen dat 50 % van de activiteiten binnen de eigen stedelijke knoop wordt gedaan ? Te denken is aan subsidies voor winkels en bedrijven, en eisen aan huurprijzen en huurvoorwaarden. En hoe wordt geborgd dat dit beleid ook uitgevoerd wordt ?<br>Pagina 21: Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad. De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040.<br>Een 10 minuten stad werkt pas als het ook leeft onder de bevolking. Wat zijn de plannen om vanuit de huidige kracht bewoners en ondernemers te helpen deze beweging te maken ? | De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 vormen de inzet van de stad voor de regionale programma's.<br><br>De RSU 2040 gaat uit van de kracht en de kwaliteiten van de stad. In de reactienota staat wat al is gedaan op het gebied van participatie en communicatie. Bij de verdere uitwerking van de RSU2040 in ruimtelijke plannen etc. worden inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden betrokken. Hiervoor we het participatiebeleid en de participatieleidraad van de gemeente. |
| **110** | Graag vestig ik uw aandacht op het goederenvervoer. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht moet brede aandacht komen voor de noodzakelijke bereikbaarheid voor goederenvervoer in de stad. Bevoorrading van de stad is een essentieel onderdeel van de maatschappelijke ontwikkeling van een stad en het welzijn van de bewoners. Te vaak komt het voor dat goederenvervoer wordt vergeten en koppelkansen met andere vervoersstromen/modaliteiten, bijvoorbeeld OV+ Goederen Hubs, over het hoofd worden gezien en in vervolguitwerking van programma's en plannen niet voorkomt. Juist het benoemen in visie documenten garandeert aandacht en uitwerking voor logistieke vraagstukken in de gemeente. | We zijn het met u eens. In de definitieve versie van de RSU wordt goederenvervoer specifieker verwerkt. In meer detail zal dit ook uitgewerkt worden in het Mobiliteitsplan. |

| | | |
|---|---|---|
| **111** | In reactie op concept Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 het volgende.<br>DePlaatsmaker en De Nijverheid hebben de afgelopen 3 jaar in het Werkspoorgebied tussen de Nijverheidsweg en Nijverheidskade ruim 5.000 m2 ateliers, werkplaatsen, culturele (oefen)ruimtes en creatieve werkplekken gecreëerd. Dit sluit aan bij de visie die voorligt aangaande het Werkspoorgebied en de ambitie van de gemeente Utrecht en voorziet in de behoefte dat er een groot tekort is aan betaalbare creatieve werkplekken. Overigens vinden wij de stadsbrede ambitie aangaande het realiseren van creatieve werkplekken in de RSU niet tot zijn recht komen maar hier reageren wij op in een aparte reactie met andere creatieve huistvesters. In de RSU wordt de ambitie om het Werkspoorgebied verder uit te bouwen als creatieve broedplaats ook onderschreven. Wij staan hier volledig achter. Vooral ook omdat dit gebied één van de weinige plekken is waar dit nog kan. Om deze ambitie waar te maken is het van groot belang dat rond en in dit gebied geen (extra) woningbouw komt. Ten eerste is de huidige geluidszonering van groot belang gezien veel activiteiten die bovenmatig geluid produceren. Ten tweede zal dit de grondprijzen opdrijven waardoor er geen ruimte meer is voor (betaalbare) creatieve werkplekken. In de huidige plannen is op pagina 138/139 bij Noordwest aangegeven onder punt 11: Transformatie bedrijventerrein tot: Nieuwe verdichting: gemengd stedelijk milieu. Dit biedt dus de mogelijkheid tot wonen. Wij zijn van mening dat het hier realiseren van woningbouw een grote bedreiging vormt voor het Werkspoorgebied en in het bijzonder voor De Nijverheid en de Havenloods/tuin (DePlaatsmaker). Het zou het Werkspoorgebied dan ook ten goede komen deze locatie | Wij onderschrijven uw standpunt om het werkspoorterrein te behouden als werkterrein, woningbouw niet toe te staan en het terrein uit te bouwen als creatieve broedplaats. Deze ambities zijn als zodanig omschreven in hoofdstuk 6.2. De tekst onder punt 11 (pagina 138) waar u naar verwijst gaat om een strook bedrijvigheid in de Schepenbuurt. De intentie binnen RSU en visie Werkspoorkwartier is om een deel van het bedrijventerrein Scheepenbuurt te bestemmen tot woningbouw. Dit betreft slechts een relatief kleine strook aan de Cartesiusweg. De rest van de locatie valt binnen milieucontouren van bedrijven op Lage Weide en Werkspoorkwartier zelf. De RSU gaat van het principe uit dat we bedrijvigheid de ruimte willen blijven bieden binnen de bestaande milieucontouren. |

| | | |
|---|---|---|
| | specifiek op te nemen als creatieve bedrijvigheid en mee te nemen onder punt 14 van pagina 138. Naast het vergroten van de kans de bestaande creatieve  werkplekken/broedplaatsen in het Werkspoorgebied te behouden voor de toekomst, biedt het ook de mogelijkheid hier rond de 20.000 m2 creatieve bedrijvigheid te realiseren. Dit zou een hele mooie stap zijn kijkend naar de groeibehoefte van 80.000 m2.<br>Bij deze het verzoek de RSU op dit punt aan te passen en te kiezen voor: 'Nieuwe verdichting, werklocatie' en dan bij voorkeur specifiek t.b.v. creatieve werkplekken.<br>Wij vernemen graag uw standpunt in deze en komen wij onze visie graag toelichten. | |
| **112** | De reactie betreft een specifieke locatie nabij de admiraal Helfrichlaan en de Overste Den Oudenlaan. Inspreker heeft plannen voor de ontwikkeling van de locatie met een aantal gebouwen. In de RSU wordt deze locatie als nieuwe locatie voor veldsport aangeduid. Dit zit de beoogde woningsbouwontwikkeling van inspreker in de weg. | De RSU is een stedelijke ruimtelijke koers van de stad. Voor deelgebieden is ingegaan op de verschillende opgaven, maar uitsluitend op hoofdlijnen. Zoals u wellicht weet is de gemeente bezig een onderzoek te starten naar de herontwikkelingsmogelijkheden van sportpark Nieuw Welgelegen. Dit onderzoek is echter nog niet gestart en de ideeën van sportvereniging Zwaluwen (één van de gebruikers van het sportpark) zullen we daarbij betrekken. De opgave is om daar de veldsportcapaciteit uit te breiden. Dat vraagt om een goede afstemming met omliggende potentiële ontwikkelingen en eigenaren. Wij gaan daarom graag het gesprek daarover met u aan. Op die manier kan er een integrale afweging komen van de verschillende (stedelijke) opgaven in het gebied. Naast de opgave voor wonen is er namelijk ook een opgave voor sport, groen, zorg, etc. |
| **113** | Bij deze geven we graag een inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, dat wil zeggen, op een onderwerp dat op zich maar een klein detail is in het geheel van de RSU, maar voor ons als | De RSU bevat de ruimtelijke strategie van Utrecht op hoofdlijnen en geeft niet de exacte invulling voor specifieke projecten of van bijvoorbeeld (het bebouwen van) parkranden. In algemene zin geldt dat veel |

bewoners van Overvecht toch van wezenlijk belang: het voornemen de parkranden in Overvecht te bebouwen.
Wij als omwonenden van het park aan de Papyrusdreef kwamen er in december 2020 bij toeval achter dat de Werkplaats al een half jaar eerder, in mei 2020, een document had gepubliceerd, het Startproduct, met daarin opgenomen (in Deel B: Buurtprofielen) een plattegrond waarop bebouwing stond geprojecteerd van ons park aan de Papyrusdreef, alsmede van andere delen van Park de Gagel. Wij als direct betrokken omwonenden waren daarover niet geïnformeerd. In 2007/2009 was er in het kader van het gebiedsplan Overvecht de Gagel Vernieuwt ook sprake van een voornemen ons park te bebouwen, maar na een bewonersconsultatie besloot de toenmalige projectgroep het college te adviseren niet te bouwen in ons park. Dit is vervolgens ook als zodanig bekrachtigd met de vaststelling van het gebiedsplan door de gemeenteraad op 19 november 2009. Naar aanleiding van de nieuwe bouwplannen van de Werkplaats hebben wij vervolgens in december 2020 een brief geschreven aan de Werkplaats en aan gemeenteraadsleden. Dat heeft geleid tot een gesprek met de Werkplaats, waarin ons werd verteld dat de betreffende plattegrond slechts indicatief bedoeld was, een voorlopige verkenning van de mogelijkheid de parkranden te bebouwen. Tevens was onze brief mede aanleiding voor de raadsmotie M22 ‘Geen groen voor poen 3.0 in Overvecht’ van 21 januari 2021, waarin de raad aangaf het ‘onwenselijk’ te vinden ‘om bij eventuele nieuwbouw en verdichting in Overvecht het bestaande - waardevolle - groen aan te tasten’.
Dat gaf ons de indruk dat de kwestie van het bebouwen van de parkranden op zijn minst nog volop in discussie is, in het gesprek zowel met bewoners van Overvecht, als tussen gemeenteraad en college.
Vervolgens kwamen wij er achter, opnieuw per toeval, dat in de RSU echter al wordt voorgesorteerd op bebouwen van de parkranden. In paragraaf 6.3 Overvecht staat op p. 140 onder het kopje ‘Opgaven parkranden van Overvecht op dit moment niet direct zijn verbonden met de bebouwing die er om heen staat. Dat wil zeggen geen directe toegangen, kelders en muren zonder ramen en veel lange gesloten bouwblokken met weinig verbindingen. Het duidelijk vormgeven van de randen van parken en het toevoegen van functies (bv voor ontmoeten of sporten) in de parken kan de gebruikswaarde van parken vergroten.
De RSU bevat geen vastomlijnde plannen om uit te voeren. De verdere uitwerking van gebieden gebeurt in andere processen. Bij alle ruimtelijke plannen geldt dat een participatie- en inspraakproces doorlopen wordt. Daarin komt de afweging zoals u die beschrijft aan de orde.
Zoals aangegeven in de RSU is de richting binnen alle buurten van Overvecht het realiseren van wijkverbetering door middel van onder meer een betere woningdifferentiatie en meer menging verschillende functies. Groen in de wijken en in het bijzonder de bestaande hoofdgroenstructuur is daarbij van groot belang, zoals ook in deze RSU beschreven. Binnen de aanpak Samen voor Overvecht werken we verder met veel partners en bewoners intensief aan het verbeteren van de wijk.

Overigens is het Startproduct van Werkplaats Overvecht door hen opgesteld. Zij hebben dit gedaan op basis van hen van wijkontwikkelingen in andere steden en hun kennis van de wijk Overvecht. Het bevat nuttige ideeën voor de wijk Overvecht, maar is niet een gemeentelijk document.

voor Overvecht tot 2040’ vermeld: ‘Verbetering van de wijk realiseren door verdichting en menging. Meer woningen in het midden- en hogere segment toevoegen, kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en versterken parkranden [vetgedrukt door ons].’

De term ‘versterken parkranden’ wordt hier geplaatst in het kader van de verdichtings- en mengingsopgave van Overvecht, en laat zich daardoor, mede met de voorlopige schets van de Werkplaats in het achterhoofd, moeilijk anders lezen dan als ‘bebouwen van parkranden’. Daarbij is in de tekening op p. 143 het zogenoemde groene raamwerk getekend. Daarbij valt op dat niet al het bestaande groen als zodanig op de tekening gemarkeerd staat. Zo is de noordelijke lob van het Gagelpark, waar ons park aan de Papyrusdreef deel van uitmaakt, over de gehele lengte op zijn smalst getekend. Natuurlijk is deze tekening slechts indicatief en grofmazig, maar het laat een interpretatie open waarbij de bredere delen, hoeken en uitsteeksels niet tot het groene raamwerk gerekend worden en dus bebouwd kunnen worden. De indicatieve, voorlopige schets in het Startproduct van de Werkplaats heeft laten zien hoe dit uiteindelijk zou kunnen worden ingevuld: bebouwing in het Gagelpark op plekken die nu op een andere wijze goed gebruikt worden, zoals het spetterbadje, de Johan Cruijff Court, de Voedseltuin, het voetbalveld en ons park aan de Papyrusdreef.
Kortom, hoewel bouwen in de parkranden op zijn minst omstreden is, zowel onder bewoners als in de gemeenteraad, en het laatste woord daar nog niet over is gezegd, lijkt het erop dat in het concept van de RSU de keuze al gemaakt is om de parkranden te bebouwen. Bewoners zijn bij deze keuze niet betrokken, en het is de vraag hoeveel ruimte dit nog laat voor inspraak verderop in het traject. Deze passage in het RSU suggereert dat er misschien nog wel te praten valt over het ‘hoe’ en het ‘waar’ van bouwen in het park, maar dat de

vraag ‘óf’ met de vaststelling van de RSU een gepasseerd station is. De RSU is immers bedoeld als richtinggevend en bepalend document voor allerlei ontwikkelingen in ook onze wijk, onze buurt en ons park. Het Omgevingsprogramma en de plannen van de Werkplaats zijn daar in principe slechts een uitwerking van, en bij het ontwikkelen daarvan zal men zich dan kunnen beroepen op deze passage over bouwen in de parkranden van de dan door de gemeenteraad goedgekeurde omgevingsvisie zoals neergelegd in de RSU.
Daarom pleiten we ervoor de term ‘versterken parkranden’ in het kader van de beschreven verdichtingsopgave te laten vervallen, en in de tekening het bestaande groen duidelijker te markeren. Zo niet, dat wil zeggen, als het voornemen de parkranden te bebouwen toch in de RSU zal worden vastgelegd, dan kan en mag dat niet gebeuren zonder uitvoering beraad in en een besluit daartoe van de gemeenteraad, voorafgegaan door een degelijk participatie- en inspraaktraject met en voor bewoners. Daarbij dient dan een goede afweging gemaakt te worden tussen de winst aan woningen, en het verlies van de sociale en ecologische functie van het groen ter plaatse. Dán pas kan het resultaat van die afweging in een omgevingsvisie zoals de RSU2040 worden opgenomen.
Hartelijk dank voor uw aandacht voor onze reactie.

---

**114**

Hieronder mijn inspraakreactie op de RSU 2040
Leefbaarheid van de groeiende stad waarborgen
De tekst in het Voorwoord (blz. 5) "Hoe gebruik kunnen maken van ‘het stedelijke weefsel’ dat er nu al is", de "leefbaarheid van de groeiende stad willen waarborgen" en in de Samenvatting nog "Gezond stedelijk leven voor iedereen versterken", "De menselijke maat in de stad bewaren" en "Hoe voldoende ruimte geboden kan worden om Utrecht moet een gemêleerde stad blijven met ruimte voor iedereen en groene gebieden voor iedereen. Dat is de ambitie van de RSU.

Vraag 1,2 en 3
De visie van de RSU (de 10 minuten stad) gaat er van uit dat voorzieningen voor dagelijks gebruik dichtbij beschikbaar zijn. Daardoor beperken we de mobiliteitsstromen binnen de stad en dus ook de druk

veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad". Deze teksten stemde mij optimistisch.
Ook schrijft u in de RSU 2040 (blz. 34) "Hoogbouw is geen doel op zich" en veelvuldig kom ik de zin tegen "Het waarborgen van de menselijke maat".
In de komende twintig jaar betekent ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen
De gemeente koestert de verschillende wijken, de bewoners en hun eigen identiteit.
Mijns inziens is de menselijke maat straks in de compacte stad Utrecht ver te zoeken. En daarbij de bestaande omliggende wijken zwaar te belasten door vele fietsers door goed functionerende wijken te sturen.
Zeker in de immens vol te bouwen wijk 'Merwede' is het onmenselijk vele bewoners zo  op te hokken. Het is niet realistisch de particuliere auto bijna geheel uit het staatbeeld en de stad te verbannen; ook al blijven invalide parkeerplaatsen bestaan. Het is een utopie te denken dat het allemaal in de stad past!
Advies: De niet eenzijdige woningbouwprojecten zouden beter over de stad moeten worden verspreid en vergeet daarbij de randen van de stad en buitengebieden van de stad niet.
Voorkomen moet worden dat Utrecht een stad wordt van alleen yuppen, expats, ouderen en studenten, Utrecht moet een stad blijven waar ook gezinnen met een middeninkomen en  kinderen prettig kunnen blijven wonen.
Advies: Zorg ervoor dat Utrecht een gemêleerde stad blijft met ruimte, ook groene ruimte, voor iedereen.

Vraag1: Hoe voorkomt u dat er teveel mensen in de stad elkaar in de toekomst "niet in de weg" lopen?

op de bestaande stad. Daarnaast verhogen we de kwaliteit van de bestaande stad, onder andere door het toevoegen van groen en herstructurering van de bestaande straten.  In de RSU en het Mobiliteitsplan van de gemeente Utrecht is het doel niet om de auto's volledig uit het straatbeeld te weren; wel is het doel het autoverkeer niet verder te laten groeien en ruim baan te geven aan voetganger en fietser. Daarnaast verbeteren wij het Openbaar Vervoer. Ook wij vinden dat Utrecht een stad voor iedereen moet blijven; daarom wordt in de RSU ook veel aandacht besteed aan diverse woonmilieus en een rijk aanbod aan voorzieningen.

Vraag 2: Blijft er nog ruimte over om elkaar 'op gepaste afstand' te ontmoeten en te bewegen?
Vraag 3: Is Utrecht in de toekomst 'pandemie proof'?

---

**114**

Groen in de stad/Versnippering van groen
Op blz 75 schrift u: "De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving."
"Groene buitenruimte binnen loopafstand van elke woning" en "verbinding met ander groen voor groene ommetjes".
En op blz. 76 dat bij groei van de aantal inwoners ook het groen in de stad moeten groeien.
Uitgangspunten daarbij zijn o.a.: "Minimaal 75m2 groen per woning", "streven naar minimaal 40% groen in ieder buurt als ondergrens", "het vergroten van de toegankelijkheid van bestaand groen samen met de partners in de stad. Dat stemt de lezer weer vrolijk evenals te lezen op blz, 90: Centrum Stedelijk gebied: De woningvoorraad groeit, maar niet ten koste van het groen.
Ik zet daar wel vraagtekens bij.  Gevelgroen is weliswaar groen maar compenseert niet het op 'maainiveau betreedbare groen' in de openbare ruimte.

Door de bouw van extra bruggen over het Merwedekanaal versnippert u juist bestaand groen en verstoort u een goed functionerend plantsoen, kapt u monumentale bomen en ontneemt u veilige speelgelegenheid voor kinderen. Het is geen optie om dat elders buiten de wijk te compenseren. U ontwricht goed functionerende wijken.
Vraag 4: Waarom ontneemt u kinderen een veilige speelruimte door uitbreiding van het fijnmazige fietsnetwerk dwars door bestaande wijken?

vraag 4 en 5: Met het aanleggen van een fiets- en wandelnetwerk wordt een afweging tussen het lokale belang en het belang van het netwerk (verbindingen in de stad) gemaakt.. Specifieke antwoorden over de bruggen Merwedekanaalzone vindt u in de Reactienota Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 2 'Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda', paragraaf 2.6, 2.7 en 2.8
Vraag 6: Groen is een belangrijk aandachtspunt in de RSU, we hebben zowel aandacht voor de vergroening van de bestaande wijken als het toevoegen van groen in en om de stad.
Vraag:7: De RSU gaat niet in op specifieke plekken voor jongeren om te chillen maar we onderschrijven dat deze plekken er moeten zijn in een stad zowel in gebouwen als in de openbare ruimte. Waar en hoe hangt van de context af. Uiteraard kijken wij naar het beperken van de overlast die dit mogelijk geeft voor de omgeving.

| | | |
|---|---|---|
| | Vraag 5: Waarom wilt u korte ommetjes realiseren ten koste van bestaand groen in de wijk?<br>Vraag 6: Blijven er nog groene rustige plekken over in de stad voor mensen die niet naar buiten de stad kunnen om rust te zoeken?<br>Vraag 7: Waar kunnen jongeren nog plek vinden om te chillen, zonder overlast te geven voor de buurt? | |
| **114** | Woningbouw en woonomgeving<br>In hoofdstuk 5.2.2 (blz. 85) schrijft u dat de gemeente ook een gevarieerd aanbod van woningen wil toevoegen. Waaronder ook grondgebonden woningen en een goede mix van verschillende woningentype en grootte.<br>Advies: Een goede mix van gevarieerde woningen is een goed streven, dat vooral ook in de wijk Merwede (Merwedekanaalzone deelgebied 5) gestalte dient te krijgen. Zeker waar het betaalbare middenkoop en midden-huur woningen betreft.<br>Vraag 8: Komen er in de wijk Merwede ook grondgebonden woningen en gezinswoningen in de prijsklasse midden-huur en midden-koop en hoeveel van deze woningen komen er? | In de RSU hebben we een beschrijving gegeven van Utrechtse woonmilieus waarbinnen de verschillende woning-typologieën in verschillende verhoudingen terugkomen. In de inspraakversie zijn deze woonmilieus echter nog niet verbonden aan de grote ontwikkelingen. Dat hebben we alsnog gedaan. Voor de Merwedekanaalzone liggen de omgevingsvisie deel 2 Merwedekanaalzone en het Stedenbouwkundig Plan Merwede voor aan de raad ter besluitvorming. Hierbij horen ook de visie en afspraken over het woningbouwprogramma voor Merwede..<br><br>In het plan Merwede is gekozen om te bouwen in hoog stedelijke dichtheid van 6.000 woningen op 24 hectare. Het woningbouwprogramma bestaat veelal uit appartementen. Van de 6.000 woningen wordt (naast Pax, Max et Lux) 30% sociale woningbouw en 25 % middel-dure huur en -koop gerealiseerd. Naast variatie in categorie zal er ook variatie zijn in oppervlakte van de woning. Hiermee maken we wonen in Merwede bereikbaar voor een grote groep mensen waaronder gezinnen |
| **114** | Wonen en Barcode<br>Borging "planvorming toetsen aan stedelijke realisatie van de barcode".<br>In hoofdstuk 7.4 (blz 187) Sturen en monitoren op implementatie | Het afwegingskader wordt uitgewerkt en via de reguliere bestuurlijke route bij de Voorjaarsnota voorgelegd aan de gemeenteraad..<br><br>9. en 10. Het gaat om grootschalige ontwikkelingen in de stad en de integrale barcode voor de stad. We zullen waarschijnlijk (uitwerking |

| | | |
|---|---|---|
| | van RSU 2040. De gemeente toetst per relevante grootschalige ontwikkeling en jaarlijks op stedelijk niveau of de ontwikkelingen voldoen aan de integrale barcode met behulp van deze matrix: (Groeit groen mee? Is mobiliteit gewaarborgd? Lopen voorzieningen in de pas? Indien aan één of twee dimensies niet volledig aan de voorwaarde van de barcode wordt voldaan, kan ontwikkeling niet worden voortgezet wanneer niet voldoende compensatie wordt gerealiseerd.<br><br>Periodieke monitoring wordt geconcretiseerd in de Voorjaarsnota 2021.<br>Vraag 9: Hoe worden bewoners betrokken bij het opstellen van regels voor monitoring bij grootschalige ontwikkelingen?<br>Vraag 10: Hoe worden bewoners betrokken bij monitoring? | komt in de implementatiestrategie) de bevindingen jaarlijks aan de raad voorleggen in het Meerjaren Perspectief Ruimte. Bewoners kunnen dit stuk raadplegen. |
| **114** | Hardheidsclausule Ontwikkelaars<br>Met private ontwikkelaars in de stad worden overeenkomsten gesloten.<br><br>Vraag 11: Hoe blijven de voorwaarden gehandhaafd en geconcretiseerd bij eigendomsoverdracht naar andere private partij/ontwikkelaar?<br>Vraag 12: In hoeverre moeten ontwikkelaars zich houden aan de barcode?<br>Vraag 13:Hoe zijn de huurprijzen van sociale- en midden huurwoningen en verkoopprijzen van goedkope en midden koopwoningen geborgd bij eigenaarsoverdracht?<br>Vraag 14: Worden er hardheidsclausules opgenomen in de private overeenkomsten met Ontwikkelaars? | Er wordt een aantal technische vragen gesteld die samenhangen met de (uitvoering van de) woonvisie. Hoewel deze geen directe relatie hebben met de RSU volgt hieronder een puntsgewijze beantwoording:<br>• Binnen het ambtelijk apparaat zijn specialisten aangesteld om overeenkomsten op te stellen en beheren. In algemene zin geldt de regel dat afspraken die met de gemeente zijn gemaakt bij verkoop overgaan naar de volgende eigenaar.<br>• De barcode wordt zowel op stedelijk niveau als op gebiedsniveau uitgewerkt. Vervolgens wordt in de gebiedsontwikkelingen afspraken gemaakt en vastgelegd in een overeenkomst. Dat is het moment en de plek om afspraken te maken en te borgen<br>• Bij nieuwe ontwikkelingen worden afspraken gemaakt over de prijssegmenten van het woningbouwprogramma. Voor de sociale- en middeldure huurwoningen maken we over langere termijn afspraken over maximale huurprijsstijgingen en kunnen via een ket- |

| | | |
|---|---|---|
| | | tingbeding deze worden doorgelegd. Voor het koopsegment ontbreekt hiervoor het wettelijk instrumentarium en kan alleen zelfbewoningsplicht en antispeculatie worden vastgelegd.<br>• Hardheidsclausules behoren tot het publiekrecht. In dat opzicht bevatten privaatrechtelijke overeenkomsten geen hardheidsclausules. Er zijn wel bepalingen waarmee partijen op onvoorziene omstandigheden kunnen reageren. |
| **114** | Waterlinieweg als stadsboulevard<br>U schrijft dat de Waterlinieweg meer onderdeel uit wil laten maken van het stedelijk weefsel door het te transformeren tot stadsboulevard met groene doorgaande route.<br>Vraag 15: Is het de bedoeling dat de onderdoorgangen bij 't Goylaan en Stadionplein gehandhaafd blijven? | De ambitie voor de Waterlinieweg is om deze te transformeren naar een Stadsboulevard. De afspraak met Rijkswaterstaat is om de capaciteit van de Waterlinieweg niet te verlagen totdat de werkzaamheden aan de A27 zijn afgerond. Het transformeren van de Waterlinieweg tot Stadsboulevard is lastig door de vele ongelijkvloerse kruisingen en de in verhouding tot de andere delen van de stedelijke ring hoge auto-intensiteiten. Op termijn kunnen de volgende opties voor transformatie in samenhang worden onderzocht:<br>• Het versmallen van het middelste deel tot 2x1 rijstroken<br>• Het gelijkvloers maken van het Herculesplein en ’t Goyplein<br>• Het op een deel (middendeel) of gehele traject verlagen van de maximum snelheid naar 50 kilometer per uur<br>• Op (delen van) de Waterlinieweg zullen (ook na realisatie van het wiel) bussen blijven rijden. Bij transformatie zal de doorstroming van het OV geborgd moeten blijven. |
| **115** | Zienswijze Parkmanagement Lage Weide en Industrievereniging Lage Weide Utrecht, 10 maart 2021<br><br>Op 27 januari 2021 is de RSU gepubliceerd. Op 16 februari heeft er een online informatiebijeenkomst plaatsgevonden, waarna er tot en met 10 maart gelegenheid was om een zienswijze in te dienen. Voor- | |

eerst merken wij op dat deze termijn te kort is om met een goed weloverwogen standpunt te komen, dat goed is afgestemd met besturen en ondernemers. Desalniettemin maken wij van de gelegenheid gebruik om een zienswijze in te dienen om onze voornaamste vragen te stellen en zorgen te uiten.
Platform Ondernemend Utrecht heeft mede namens Lage Weide een zienswijze ingediend. Strekking van deze zienswijze is dat de alle ambities in het plan voor de onderwerpen woningbouw, werkgelegenheid, recreatie/groen en opwekking duurzame energie te hoog gegrepen zijn in relatie tot de beschikbare ruimte en middelen van de gemeente Utrecht. In aanvulling op deze zienswijze, zullen wij in dit stuk een aantal punten aanstippen die specifiek op Lage Weide betrekking hebben.
Ten eerste Voordat we onze kanttekeningen en zorgen plaatsen, willen we melden dat we blij zijn dat er een RSU komt. Ondernemers hebben behoefte aan zekerheden op langere termijn, want dan groeit de bereidheid om te investeren in de gemeente Utrecht en dat is weer goed voor de werkgelegenheid. Bedrijven kijken veel verder vooruit dan een raadsperiode van vier jaar.
Voorts is Lage Weide verheugd dat de gemeente wil investeren in Lage Weide en eraan wil bijdragen dat het gebied beter benut wordt. Ook zijn we blij dat er vooralsnog geen woningbouwplannen zijn op Lage Weide, al blijft onze zorg over de enorme politieke en maatschappelijke druk om meer woningen te bouwen.
Lage Weide kijkt er naar uit om samen met u bij te dragen aan gezond stedelijk leven. Lage Weide kan als logistieke hotspot een bijdrage leveren aan minder transportbewegingen van en naar de stad.

---

**115**

Desalniettemin bevat de concept-RSU een aantal onderwerpen waar wij ons zorgen over maken. Ik zal ze hierna benoemen.
1. Wij zijn bezorgd over 60.000 extra woningen

1. De gemeente kiest met de RSU voor een evenwichtige groei van de stad. Daarbij kiezen we ervoor om de bestaande bedrijventerreinen te

Lage Weide is een bedrijventerrein en op Lage Weide zijn veel bedrijven te vinden die ten dienste staan van de stad, bijvoobeeld
– Bouwbedrijven zoals Oskam en Pouw
– Logistiek zoals DHL, PostNL, CityHub en Coolblue
– Opslagbedrijven zoals De Opslagman en AllSafe
– Horecagroothandels zoals Driessen, Bagels & Beans, Beko
– Vrijetijd en horeca zoals de Boulderhal, De Fabrique, Snowsport Center Utrecht, The Vineyard
– Afvalverwerking bij Suez en Renewi
– Bouwhubs van VolkerWessels en Wits Vastgoedonderhoud
De RSU leidt de groei van het inwonertal niet in goede banen, terwijl dit wel gesteld wordt. Er is alleen maar oog voor de inwoners en dat alle inwoners horeca, winkels, werk en andere voorzieningen dichtbij hebben. De Gemeente lijkt er niet bij stil te staan dat die winkels en restaurants ook bevoorraad moeten worden en dat de inwoners hun pakketjes thuisbezorgd willen krijgen. Maar de Gemeente moet ook niet vergeten dat de bouw van 60.000 woningen en de daarbij behorende hoeveelheid materialen een enorme hoeveelheid transportbewegingen met zich meebrengt. Het kan niet anders dan dat Gemeente in Lage Weide moet investeren. Niet door het centrum van Leidsche Rijn onze kant op te schuiven, maar door te investeren in slimme logistieke hubs, grondstoffenbanken, een logistiek ontkoppelpunt en ruimte om de spullen die voor de stad bestemd zijn op te slaan totdat ze de stad ingaan. Wij horen graag van u op welke wijze deze thema's verbonden worden aan de RSU.

behouden, en er specifiek geen woningbouw toe te staan om ruimte te blijven bieden voor de bedrijven en ondernemers die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de stad.

Wij hebben een paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd aan de RSU waarin we op hoofdlijnen ingaan op dit thema. De gemeente Utrecht streeft naar een effectief netwerk van goederenhubs voor de bevoorrading van de stad. Stads-, wijk- en buurthubs vormen de basis voor duurzame en schone stadsdistributie.

---

**115**

2. Lage Weide hoort ook bij de tienminutenstad
Een prachtige ambitie, dat iedere inwoner in 10 minuten vanaf de woning kan werken, leren en ontspannen. Maar geldt dit ook voor Lage Weide? In de prioriteitenstudie fietsverbindingen hebben de extra brug over het Amsterdam-Rijnkanaal (Anton Geesinkbrug) en een

2. Beide genoemde verbindingen zijn opgenomen in het fietsnetwerk van Mobiliteitsplan 2040. Zie paragraaf 6.2 van het mobiliteitsplan. Dat betekent dat de gemeente de ambitie heeft om ook deze verbindingen te realiseren en dat deze dus niet in een lade verdwijnen.

| | | |
|---|---|---|
| | fietsverbinding van Leidsche Rijn naar de Zonnebaan een erg lage prioriteit gekregen, waarmee ze in feite in de bureaulade zijn verdwenen. Onze oproep: haal deze plannen uit de bureaulade en zorg dat Lage Weide hoort bij de tienminutenstad! | |
| **115** | 3. De gemeente vergeet rekening te houden met ondernemers op Lage Weide<br>Bij het Raadsvoorstel zit een samenvatting van de antwoorden van het bewonerspanel. In tegenstelling tot bewoners hebben bedrijven géén mogelijkheid gehad om vooraf mee te praten over het concept. Daardoor is de RSU eenzijdig. Wij hebben inmiddels een aantal bezorgde ondernemers gesproken in de omgeving van station Leidsche Rijn die graag met u in gesprek willen over hun huidige en toekomstige vestigingslocatie. Ook hopen we dat u dit alsnog rechttrekt door bij de verdere uitwerking van de plannen wel een ondernemerspanel te organiseren. Uiteraard kunt u altijd een beroep op ons doen. | 3. We hebben gebruik gemaakt van het bestaande burgerpanel van de afdeling Onderzoek van de gemeente om de mening te peilen over de toekomst van de stad. De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Voor ondernemers was er een aparte (digitale) bijeenkomst. We hebben voor alle participatie gekozen voor niveau “raadplegen” Bij de verdere uitwerking ervan in ruimtelijke plannen etc worden ondernemers vanzelfsprekend betrokken. |
| **115** | 4. De gemeente vergeet haar andere ambities met betrekking tot duurzaamheid in de RSU<br>De Gemeente heeft aangekondigd dat er op Lage Weide een grondstoffenbank moet komen, zodat materialen die vrijkomen bij de bouw in de stad, bewerkt worden en opnieuw gebruikt kunnen worden in de bouw. Dit voornemen staat niet in de RSU. Het is in de huidige omstandigheden al moeilijk om een kavel te vinden, laat staan als de ruimteclaims door de komst van de vele woningen verergeren. Hetzelfde geldt voor de logistieke hotspot. Van de bouwhub van VolkerWessels en een bedrijf als City Hub weten we dat door het bundelen van ladingen, het aantal vracht- en bestelauto’s dat de stad in- en uit rijdt drastisch omlaag kan. Hier valt nog veel winst te behalen, maar daarvoor is wel nodig dat er op lage Weide een bewaakte en | 4. en 5. De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Zie ook de paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs onder het kopje Mobiliteit. Bij de verdere uitwerking er van worden belanghebbenden betrokken. |

beveiligde truckparking komt en voldoende mogelijkheden om goederen op- en over te slaan. Wij willen het Logistiek Ontkoppel Punt nieuw leven in blazen en dan in combinatie met vervoer over water en spoor. Wij willen dit plan graag met u uitwerken, want het overbelaste wegennet moet efficiënter benut worden en daarnaast is het zonde dat water en spoor nog steeds onderbenut blijven.
Dus Gemeente, creëer ruimte voor uw eigen circulaire ambities!

5. De gemeente vergeet dat niet alleen mensen, maar ook spullen van A naar B moeten
In de RSU is veel aandacht voor fietsers en voetgangers, maar er staat geen woord in over de bevoorrading van de stad en de ruimte die daarvoor nodig is. Dit moet in de definitieve RSU echt aangepast worden! Wij maken ons zorgen over de vele extra transportbewegingen door de sloop en bouw van alle nieuwe woningen. Recente ervaringen met bijvoorbeeld de Galecopperbrug laten zien dat er maar iets hoeft te zijn, of het leidt tot gigantische verkeersopstoppingen. Met name voor de bedrijven die winkels en horeca bevoorraden en bedrijven die goederen bij particulieren bezorgen is het cruciaal dat zij de stad snel in en uit kunnen. Onze bezorgdheid heeft te maken met planning en de volgorde der dingen. Als de autowegen verstopt raken, zullen meer bedrijven gebruik willen maken van de fiets of elektrische bakfietsen. Maar als de Demkabrug niet eerst wordt aangepakt, is de fiets geen volwaardig alternatief voor de auto. Dus zorg ervoor dat fietsverbindingen eerst op orde komen voordat de hausse aan bouwwerkzaamheden begint. En neem onze angst weg dat de stad totaal onbereikbaar wordt.

**115**

6. De gemeente vergeet haar ambitie voor vervoer over water
We zijn met de gemeente in overleg om vanaf Lage Weide vervoer over water mogelijk te maken van en naar de stad. Het water is onderbenut ten opzichte van het overvolle wegennet. Door het water beter te benutten, wordt het wegennet ontlast. De RSU zet een grote dikke streep door deze plannen, omdat op de plek van de kades andere plannen worden ingetekend. Als het zo ver komt, is het nooit meer terug te draaien en verspeelt de gemeente een belangrijke kans om de stad bereikbaar te houden.
Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en zullen de verdere besluitvorming over de RSU met veel belangstelling blijven volgen.

6. De gemeente heeft weldegelijk ambities ten aanzien vervoer over water. Het Amsterdam-Rijnkanaal, de spoorlijnen en de snelwegen en NRU verbinden de stad met de regio en de rest van het land en faciliteren ook het (inter)nationale doorgaande verkeer. Aan deze (inter)nationale netwerken is op- en overslag naar stadsdistributie gewenst. We stimuleren het gebruik van bestaande en nieuwe locaties. Het gaat hierbij om de havens en stadsdistributiepunten (Liesbosch en Lage Weide) die van groot belang zijn om duurzaam en efficiënt goederenvervoer mogelijk te maken. In het Mobiliteitsplan 2040 kunt u hierover meer lezen.
In de RSU staan nog geen uitgewerkte plannen. Bij de uitwerking komt het belang van de kades voor Vervoer over water aan bod.

---

**116**

Energie-U is de Utrechtse energiecoöperatie waarin bewoners zich verenigen die zich inzetten voor duurzame energie en energiebesparing. Wij ijveren sinds 2010 voor de duurzame opwekking van energie van Utrechtse bodem en Utrechtse daken en zijn goed bekend met de kansen, de manieren van verzilveren daarvan, en de obstakels onderweg.

Wij zijn er erg blij mee dat energieopwekking integraal onderdeel uitmaakt van de ruimtelijke strategie voor de ontwikkeling van Utrecht in de komende twintig jaar. We zien en waarderen de inspanning van de gemeente om goede zoeklocaties te vinden voor de nieuwe energieopwekking na de projecten en gebieden waar al aan gewerkt wordt. En we zien de goede aandacht die er via de RSU is voor inpassing van energieopwekking in het Utrecht van binnenkort, waar nu al aan wordt gewerkt. We willen de gemeente graag aanmoedigen deze aandacht verder te ontwikkelen via projecten en bieden de hulp van

De RSU beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk.

Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden. Hiervoor is tijd nodig, waardoor de realisatie van energieopwekking bij Ockhuizen, USP en Voorveldsepolder in fase 2 plaats vindt.

De kaart op p.168 zal hierop aangepast worden.

de alsmaar groeiende groep actieve en initiatiefrijke Utrechters aan om de mooie strategie tot een mooie praktijk te brengen.
We zien ook dat in de RSU vooral de nieuwe energiebehoeften die ontstaan bij de beoogde groei van de stad leidend lijken te zijn bij de omvang van de zoekgebieden:
Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af van de mate waarin het lukt om bestaande woningen te isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit.
We zien in de RSU graag opgenomen dat de energieopwekking via de zoeklocaties weliswaar getalsmatig overeenkomt met het (minimumscenario voor) elektriciteitsgebruik voor nieuwbouw, maar dat de hier op te wekken elektriciteit natuurlijk ook benut kan worden voor de nu bestaande elektriciteitsbehoefte. Is dat mogelijk?

Ook vragen we ons af waarom er een prioritering in zoeklocaties lijkt te bestaan (pagina 167, bij fase 2), die bovendien zou kunnen suggereren dat alleen die gebieden volstaan voor fase 2. Wat ons betreft wordt het ontwikkeltempo vanuit de ontwikkelkansen van energieopwekking op die zoekgebieden bepaald en niet vanuit een fasering op

De RSU heeft betrekking op de hoofdlijnen van ons ruimtelijke beleid. De RSU wordt uitgewerkt in een Energievisie. In de visie zal het lokale eigendom van nieuwe energieopwekking een plek krijgen.

andere grondslag. Kan dit opgenomen worden? De praktijk leert namelijk dat ontwikkeling van energieopwekking nog geen regulier werk is en niet zomaar gepland kan worden.

Ook lijkt de kaart bij fase 2 (pagina 168) te suggereren dat op de genoemde locaties hier alleen zonnestroom wordt geproduceerd en geen windstroom, waar de kaart op pagina 114 wél de eerder genoemde ruimere opwekmogelijkheden laat zien. Kan de kaart op pagina 168 verbeterd worden?
Verder vragen we aandacht voor de wijze van totstandkoming van alle nieuwe energieopwekking. Wij stellen voor om dit via de principes van Utrecht Maken We Samen te doen, teneinde het vereiste uit het Klimaatakkoord, tevens gemeentebeleid, van ten minste 50% lokaal eigendom op een goede wijze te realiseren.

Ook stellen we voor om de ten minste 50% lokaal eigendom van de nieuwe energieopwekking in de RSU op te nemen.

Kunnen deze voorstellen gehonoreerd worden?

---

**117**

Bij deze wil ik graag mijn bijdrage leveren aan de gedachtenvorming rondom, en uiteindelijk vaststelling van, praktisch beleid rondom Tiny Houses in de RSU 2040. Mijn bijdrage is erop gericht dat de gemeente extra ruimte in haar plan moet opnemen voor Tiny Houses, en dan specifiek in Leidsche Rijn. En dan specifiek op die plekken die nu particulier grondbezit zijn.
Wie ben ik? Mijn naam is Xander Coolen. Ik ben 9 jaar actief geweest (waarvan 6 jaar als voorzitter) van de wijkraad Leidsche Rijn. In het kader van de Lintenregeling heb ik mijn eigen woning kunnen splitsen en een nieuwe duurzame woning kunnen bouwen, waarmee er een

De RSU geeft de strategische ruimtelijke koers voor de stad voor 2040. Deze koers zal verder in de gebieden zijn uitwerking gaan krijgen. Daar wordt ook de keuze voor woningtypologie of concept gemaakt. Hoewel Tiny houses van zichzelf een bescheiden omvang hebben is er relatief veel ruimte nodig om ze op een grote schaal een plaats in de stad te geven. Het aantal tiny houses per hectare is laag. Dat verhoudt zich niet vanzelf met de grote opgaven zoals die in onze barcode in beeld is gebracht. Daarnaast is de groep woningzoekende

extra woning is toegevoegd aan het bestand in Leidsche Rijn. Als ondernemer en actief bewoner ben ik door vele mensen benaderd die mij hebben gevraag mee te helpen met de ontwikkeling van hun particulier bezit, met als doel hun kavel te splitsen dan wel woningen toe te voegen Vanuit die ervaring heb ik een visie over de bouw in Leidsche Rijn en de kansen om meer duurzame wooneenheden, voor mensen uit de wijk en/of met een lager bestedingsniveau,ingepast in de bestaande omgeving. Maar ook persoonlijk merk ik dat onze beide zoons (18 en 21) geen kansen zien om in de wijk te gaan wonen omdat er domweg geen ruimte is voor starters. Daarom wil ik dat de RSU expliciet ruimte maakt voor Tiny Houses.
Wat is mijn visie? Al in 2009 werd er in de gemeenteraad besloten dat bij eventuele bouw in de polder er 39,6% huurhuizen in een bepaalde prijsklasse gebouwd moesten worden. Mijn punt is die ‘schijnzekerheid’ wel fijn is voor het bepalen van het beleid maar niet altijd past bij de realiteit van vandaag. Tijdelijke invulling van grond, wijziging van bestemming, als stad wil je soms zaken veranderen. 2009 is anders dan 2021, net zoals 2040 anders zal zijn als 2030. Mijn punt is dat de RSU2040 dichtgetimmerd lijkt te zijn. Er is weinig ruimte voor experimenten. En als we nu de plannen voor de RSU2040 vastleggen dan is het slim om trends, wensen en verwachtingen die nu spelen daarin ook op te nemen. En een daarvan is de snelle groei van Tiny Houses: de wens om met een kleine footprint dicht bij de natuur te kunnen wonen. Dat kan met Tiny Houses. Laten we daarom in de RSU2040 ruimte voor experimenten oppakken, en dan specifiek voor Tiny Houses Je zou als gemeente plekken kunnen invullen waar Tiny Houses gebouwd kunnen worden. In de RSU2040 lees ik daar niets over. Je zou ook Tiny Houses als ‘tijdelijke’ invulling een plek kunnen geven. Zodat ze bijvoorbeeld 5 jaar op plek 1, 5 jaar op plek 2 en 10 jaar op plek 3 staan. Zo kan je in 20 jaar woningen toevoegen die meegroeien met de stad Maar wat vooral een optie is, is dat je nu ook die een tiny house zoekt beperkt (afgezet tegen regulier woningzoekenden). Waar we wel mogelijkheden zien is als tijdelijke invulling. In de uitwerkingen kunnen we deze overweging meenemen.

De bestaande linten en het bestaande groen wordt steeds belangrijker nu de gemeente Utrecht op knooppunten wil verdichten. Het idee is dat de verdichting van Utrecht met die 60.000 nieuwe woningen bij vervoersknooppunten gaat plaatsvinden. Het is niet de bedoeling dat deze verdichting plaatsvindt in de zeer waardevolle groenstructuur en bestaande linten, Voor de biodiversiteit, infiltratie en tegengaan van hittestress is het belangrijk dat juist dit soort grote groene percelen behouden blijven.

Bij toevoeging van Tiny Houses wordt wellicht maar een gering percentage van deze groene omgeving verhard, maar om de zonnepanelen die nodig zijn om de woningen zelfvoorzienend te maken effectief te kunnen laten functioneren moeten wellicht bomen gekapt worden, dat is niet de bedoeling.

Op deze locatie willen we daarom geen verdichting toestaan. Behoud van groen heeft hier de hoogste prioriteit.

Tiny Houses kan bouwen of tijdelijke toestaan op plekken in de stad waar particuliere grondeigenaren extra ruimte willen verkopen dan wel verhuren. Daarmee kunnen we een honderdtal extra woningen toevoegen alleen al met de eigenaren die ik vertegenwoordig.

Wat is mijn vraag?
Ik spreek namens een aantal eigenaren van woningen in Leidsche Rijn: En dan specifiek op de Groenedijk 30. Verder op de Smalle Themaat (twee adressen) en Alendorperweg (twee adressen) die graag zien dat er op hun kavel de mogelijkheid voor het bouwen van Tiny Houses wordt geboden. En dat past ook in de uitgangspunten van de visie die jullie gedeeld hebben:
En (zo) zorgen we voor een betere verdeling en kwaliteit in het aanbod van woningen.
en
Woningen en gebouwen krijgen op een andere manier warmte, waardoor geen aardgas meer nodig is.

De gemeente wil dus groene woningen, woningen die (en daar is een tekort aan nu en in de plannen van de RSU) kleiner zijn en voor starters en alleenwonenden aantrekkelijk zijn. Dus Tiny Houses zou ik zeggen.
Wat eigenaren van de grotere kavels in Leidsche Rijn willen, wat past in de visie van de RSU2040, maar wat nog niet mogelijk is in het beleid is dus het creëren van plekken voor Tiny Houses Een Tiny House kost tussen de 20000 en 120000 euro. In deze tijd is dat een bedrag dat de meeste starters kunnen betalen. Als we particuliere grondeigenaren de ruimte geven om hun grond tijdelijk (bijvoorbeeld 10 jaar) of definitief als ruimte voor Tiny Houses te bestemmen dan
slaan we een paar vliegen in een klap: meer woningen, duurzame woningen en woningen voor starters. Zonder daarbij de reeds bestemde

| | | |
|---|---|---|
| | ruimte aan te hoeven passen Graag zou ik daarom in de RSU2040 locaties willen zien waar we in Leidsche Rijn Tiny Houses kunnen realiseren. In de bijlage kun je zien wat voor een Tiny Houses we zouden willen maken op<br>de Groenedijk 30 en waar deze Tiny Houses kunnen komen Met de meeste politieke partijen is dit concept besproken en de overall reactie was dat men dit graag mogelijk gemaakt ziet worden in de deze wijk. Mochten jullie nog vragen hebben aarzel dan niet om contact met mij op te nemen. | |
| **118** | MKB-Utrecht, VNO-NCW Provincie Utrecht, Bedrijvenkring Carthesius, Business Eiland Utrecht, Vereniging Parkmanagement Papendorp, Parkmanagement Lage Weide, Ondernemersvereniging Nieuw Overvecht, Kantorenpark Rijnsweerd, Centrum Management Utrecht, BIZ vereniging Woonboulevard Utrecht<br>Inleiding<br>Op 27 januari 2021 is de concept-RSU gepubliceerd. Het Utrechtse bedrijfsleven heeft op 16 februari 2021 een online toelichting gekregen op de RSU 2040. Gezien de uiterste inspraakdatum van 10 maart 2021 is dit een te korte periode om tot een zorgvuldige gedetailleerde inhoudelijke reactie te komen.<br>Graag zien we naar de toekomst toe dat er in de processen meer ruimte in de plannings-, besluitvormingsprocessen wordt ingericht om de inbreng van het bedrijfsleven de plek te geven die het verdient (lees inhoudelijk overleg/inbreng voor besluitvorming, voor de presentatie van plannen voor inspraak).<br>In dit stuk beperken we ons daarom tot een beperkt aantal zaken waarvan wij van mening zijn dat in het vervolg van de verdere totstandkoming van de RSU 2040 en de uitvoering daarvan, meer aandacht aan moet worden besteed. | We nemen uw advies ter harte. Het participatieniveau was “raadplegen”De RSU is een koersdocument op hoofdlijnen. Bij de verdere uitwerking ervan wordt uiteraard (ook) het Utrechtse bedrijfsleven betrokken. |

| | | |
|---|---|---|
| **118** | Blij, maar met aandachtspunten<br>We zijn blij dat deze ontwikkelingsvisie geschreven is. Het bedrijfsleven herkent en erkent de uitdagingen van de gemeente Utrecht. Over die uitdagingen heeft het bedrijfsleven behoefte aan duidelijkheid en consistente ontwikkeling over langere tijd. Haar investeringstermijn gaat over een veel langere periode dan de 4 jaar cyclus van de Utrechtse politiek en de wisselingen in beleid waar dat in resulteert. Continuïteit in beleid voor lange tijd is cruciaal voor een dergelijke ontwikkelvisie. Voor een goed vestigings- en dito arbeidsmarktklimaat is het cruciaal dat er verre, maar duidelijke stippen op de horizon zijn. Het concept lijkt met grote inzet en ambitie tot stand gekomen te zijn. Hiermee komt meteen de kracht en de beperking daarvan naar voren. Er worden erg veel thema's en ambities benoemd die apart bekeken de moeite waard zijn. Gepoogd wordt dat allemaal in een zodanige balans te brengen dat wonen, werken, ontspanning, opwekking duurzame energie en mobiliteit allemaal kunnen groeien binnen -nagenoeg- dezelfde oppervlakte als vandaag. Wij vragen ons sterk af of dit reëel is (andere reacties onderschrijven ditzelfde punt). | In de RSU kiezen we nadrukkelijk voor een evenwichtige groei, met daarbij zoals u noemt al die functies die daarbij horen: wonen, werken, ontspanning, energie en mobiliteit. Dat doen we zoveel mogelijk binnen de bestaande stad. Op plekken die nu relatief extensief gebruikt worden, zien wij mogelijkheden om deze beter te benutten. We weten ook dat we voor met name de opwekking van duurzame energie en de behoefte aan ontspanning niet geheel zelfstandig als gemeente in die ruimtebehoefte kunnen voorzien. Daarom neemt de gemeente deel aan diverse regionale trajecten (het RES en REP) waarin de verschillende ruimtebehoeftes op regionale schaal worden afgestemd. |
| **118** | Spanningsveld wonen/ondernemen & werken/werklocaties<br>Zo zien we bijvoorbeeld een groot spanningsveld in de ambities van Wonen, Ondernemen/werken/werklocaties en de groei van beiden. Beide ambities ten volle waarmaken lijkt gezien de beperkte ruimte in Utrecht onmogelijk. Vooral de grote politieke en publieke druk om wonen ten koste van alles te prioriteren is een probleem. Het bedrijfsleven ervaart onvoldoende ruimte om in dat speelveld haar plek in voldoende mate veilig te stellen. Individueel met partijen en gebieden overleggen helpt, maar moet eerder en structureel worden opgestart en het totale plaatje en de onderlinge afhankelijkheden moeten ook meegenomen worden. Daar valt nog veel te winnen. Dit blijkt onder | In de RSU kiezen we nadrukkelijk voor een evenwichtige groei. De werkgelegenheid in de stad is daar een belangrijk onderdeel van. In de RSU wijzen we een aantal werklocaties aan die specifiek bestemd zijn voor werkgelegenheid, en waar nadrukkelijk niet gemengd wordt met wonen. In de rest van de stad streven we naar een evenwicht tussen de verschillende functies uit de barcode, waaronder werkgelegenheid. Bij de verdieping op de uitvoeringsstrategie wordt meer invulling geven aan (het tot stand komen van) dit afwegingsproces. |

meer uit het feit dat de gemeente met een enquête de plannen al in een vroeg stadium heeft getoetst bij een bewonerspanel. Echter, een vergelijkbare uitvraag bij het bedrijfsleven is niet door de gemeente op touw gezet. Mede hierdoor roept de RSU bij ons veel vragen op:
• We missen in het stuk een kader tot afweging van prioriteiten. Hoe wordt ervoor gezorgd dat de plannen in de uitgesproken balans worden uitgevoerd?
• Want wat bijvoorbeeld te doen als de landelijke overheid meer eist t.a.v. wonen gekoppeld aan landelijke financiering die noodzakelijk is? Gaat dat dan ten koste van de ruimte voor bedrijven?
• Een ander issue is regelgeving. Bijvoorbeeld wat is belangrijker een stikstofnorm, of de ontsluiting van een wijk, bedrijventerrein of het bouwen van huizen? Dilemma's waar wat mee gedaan moet worden wanneer zaken verder worden uitgewerkt.

---

**118**

Mobiliteit
In de uitvoering van al de plannen speelt volgorde van uitvoering een belangrijke rol. Met name bij mobiliteit is dat van zeer groot belang. Utrecht kent een enorme mobiliteitsuitdaging. De gepresenteerde aanpak is nu onvoldoende te beoordelen, maar zeker is dat het tempo van uitvoeren en beschikbaar komen/zijn van mobiliteitscapaciteit extreem belangrijk is om te voorkomen dat Utrecht niet totaal op slot gaat. Gezien dit belang stellen we een toetsing van plannen en uitvoering voor op een te bepalen tijdscriterium van deur tot deur ongeacht het gebruik van de verschillende mobiliteitsvormen. We zien namelijk volop knelpunten die alle aannames naar de prullenbak verwijzen wanneer die manifest worden. Het 10 minuten criterium in de RSU vinden we een uitstekend instrument. Pas iets dergelijks nu ook toe op vracht- en woonwerkvervoer. Het zorgt voor een perfecte toetsing ongeacht de gebruikte (combinatie van) vervoersmodaliteiten. En Ook tijdens de uitvoering van werkzaamheden moet Utrecht bereik blijven. Een afweging welke projecten tegelijkertijd in uitvoering worden genomen is daarom belangrijk. Dat doet de gemeente voor alle projecten. Voor de grote projecten doet de gemeente dat in het samenwerkingsverband Goed op weg, samen met andere overheden in de regio. Hinder tijdens werkzaamheden is echter niet te voorkomen. De inzet is echter om deze te beperken. Om overlast tijdens werkzaamheden te beperken zorgen we in veel gevallen voor omleidingsroutes. Een tijdscriterium voor alle mobiliteitsvormen van deur tot deur lijkt ons onwerkbaar.

| | | |
|---|---|---|
| | daar waar de toetsing ongewenste situaties bloot legt zorg dan voor een vangnet van extra financiering. Onze vrees is namelijk dat in de uitvoering praktische problemen en kostenoverschrijding veel zullen voorkomen. De tramlijn is daar een goed voorbeeld van. | |
| **118** | Wat wij willen<br>Samengevat zien we RSU 2040 graag versterkt op een aantal zaken waarvan de belangrijkste zijn:<br>• Inbreng. Utrechtse werkgevers(organisaties) willen betrokken worden in de aanloop tot besluitvorming en de uitvoering van plannen.<br>• Haalbaarheid & betaalbaarheid. Wij zijn van mening dat RSU 2040 mooie ambities heeft maar te veel uit gaat van een theoretische ideale wereld die in de praktijk niet uitvoerbaar zullen blijken te zijn. Bijvoorbeeld:<br>o Mobiliteit in relatie tot ruimte, financiën, beschikbaarheid capaciteit en (stikstof)normen.<br>o Ruimte, de ambities t.o.v. behoefte lijken groter dan de beschikbare ruimte als ingetekend. Hierbij ontstaan tegengestelde belangen zoals wonen en ondernemerschap.<br>o Economische haalbaarheid en economische consequenties zijn erg belangrijk, graag zien wij onderzoek hiernaar als vast onderdeel van de plan- en besluitvorming.<br>• Bereikbaarheid<br>De gemeente Utrecht heeft als doel dat de inwoners binnen tien minuten per fiets/voet/ov bij werk, woning, school of winkels kunnen komen. Een dergelijke doelstelling willen wij graag opgenomen zien in de plannen alleen dan voor woon-/werk- en vrachtvervoer. Bereikbaarheid is op bijna alle ambities cruciaal. Meer duidelijkheid over de invulling van het vervoer van vracht en bouwmateriaal is gewenst. Met name het gebruik van OV en water als vervoersmodaliteit | Zie hierboven |

| | | |
|---|---|---|
| | • Duidelijkheid & integraliteit. Wat wordt het proces van uitvoering en het managen daarvan (19 jaar)? Gebeurt dit als B&W gezamenlijk of op portefeuille niveau? Hoe ver in de toekomst en welke uitgangspunten worden hard vastgelegd?<br>Afhankelijkheid<br>De ambities in de RSU zien wij alleen gerealiseerd worden als elkaar rakende ambities integraal onderdeel zijn van aangrenzende dossiers. Bijvoorbeeld binnen mobiliteit fietsverbindingen, OV, stimuleren emissievrij vervoer over weg / water en parkeren, maar ook bij de grote thema's. Nieuwe woningen voor alleen 2x modaal of universitair opgeleiden zijn niet voldoende. Betaalbare woningen in de buurt van werk zijn hard nodig ook voor mensen met een minder grote portemonnee. Belangrijk dat die er komen, maar zonder passend vervoer, onderwijs en stageplekken zal de som der delen niet brengen wat we willen realiseren. Een goede balans, ook tussen woon- en werklocaties, is essentieel en mag meer aandacht krijgen. | |
| **118** | Graag gaan we als in Utrecht gevestigde werkgevers(organisaties) met de gemeente Utrecht het gesprek aan over de RSU 2040. In veel gevallen werken we niet alleen in Utrecht, maar wonen wij en onze medewerkers met veel plezier in onze stad. We zijn dan ook zeer betrokken bij de toekomst die meer omvat dan alleen maar ondernemen. Die positieve betrokkenheid verdient een stevigere plek in besluitvorming en uitvoering, zeker wanneer in acht genomen wordt dat werkgevers en hun bedrijven/organisaties veel van de financiën moeten verdienen waar alles straks mee moeten worden betaald. Wilt u met ons afspraken maken over een overlegstructuur waarin wij samen zoveel mogelijk ambities uit de RSU realiseren? Wij kijken uit naar uw antwoord. | Fijn om te horen dat u zich zo betrokken bent en voelt bij de stad. We maken graag afspraken met de belangrijkste werkgeversorganisaties in de stad voor een overlegstructuur op de belangrijkste ruimtelijk-economische dossiers, zodat we elkaar op de goede momenten blijven spreken rondom het opstellen van strategische visies en plannen. We zullen daartoe het initiatief nemen. |

**119**

Namens de partners op het Utrecht Science Park reageer ik graag op de RSU.
Graag pakken wij samen met de (gebieds)partners met de gemeente en regio de uitdaging op om de werklocatie Utrecht Science Park verder uit te werken. Daarbij kan de diversiteit van het gebied niet voldoende worden benadrukt. In het gebied wordt niet alleen gewerkt maar ook onderwijs gegeven en zorg verleend en is ook sprake van een groeiend aantal bewoners. Voor alle verschillende gebruikers van het gebied geldt dat zij op een prettige wijze in het gebied willen verblijven en ook op een goede wijze het gebied willen bereiken. Ook voor instellingen en bedrijven dient sprake te zijn van een aantrekkelijk vestigingsklimaat met een hoog voorzieningenniveau. In dat kader verwijzen wij dan ook naar het ambitiedocument Utrecht Science Park dat in 2019 aan wethouder Verschuure is aangeboden.

Ter aanvulling daarop benadrukken wij nog het navolgende:
- Pre- corona was de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park al een zorg: het te drukke OV, te volle fietspaden ( met zelfs fietsfiles) en te drukke autowegen is dit een van de uitdagingen om dit ook na Corona in goede banen te leiden.
- Daarbij zal gelet op het bijzondere karakter van het gebied veel aandacht moeten worden besteed aan ontmoetingslocaties waarbij kennis kan worden uitgewisseld. Tevens zal juist ook voor een hoogwaardige kennisgebied moeten worden ingezet op de beschikbare labruimtes waaraan een groot te kort is. Het tekort van huisvesting in het gebied en zeker het tekort aan labruimtes heeft de afgelopen jaren tot een geremde groei geleid. Het is dan ook een uitdaging om

Dank voor uw inzichten en nadrukken. Wij zijn van mening dat we met deze RSU een grondslag hebben gelegd die recht doet aan uw inzichten.

Ter aanvulling:
- Met mobiliteitsmaatregelen (zoals schaalsprong OV) maken we ruimte voor groei mogelijk. Maar dat kunnen wij niet alleen. Ook werkgevers en instellingen kunnen het mobiliteitsgedrag beinvloeden. Het is goed om te zien dat daar door o.a. de USP-partijen werk van wordt gemaakt.
- In de RSU maar ook in de omgevingsvisie USP wordt dit onderschreven. Wij delen de visie dat de ruimte kan worden verdicht en dat er zo meer ruimte ontstaat voor de functies die u noemt.
- Wij delen met u de visie dat het USP van grote betekenis is voor de kenniseconomie niet alleen voor de stad en de regio maar ook (inter)nationaal)
- Uit onderzoek van Buck blijkt dat een groei van circa 4000 R&D banen richting 2040 past bij een hoog groei scenario.

het gebied intensiever te gebruiken en te verdichten om de mogelijke en ook wenselijke groei wordt gefaciliteerd.
- Voor de kenniseconomie en de gewenste banengroei in stad en regio is het van groot belang dat de groeipotentie van het Utrecht Science Park wordt benut.  Met name is er veel potentie om Research & Development (bedrijfs) banen uit te breiden die aansluiten bij de kennisconcentratie zoals aanwezig bij de kennis-/zorginstellingen en die er toe kunnen leiden dat onderzoeksresultaten worden door ontwikkelen  tot producten en diensten. Daarmee kan niet alleen maatschappelijke impact voor een gezond en duurzaam leven worden geeffectueerd , maar ook veel economische impact.
- De ondermeer op pagina 98 genoemde banen “4000 wetenschap (met name USP)”moeten dan ook mede als R&D banen worden gezien. Minimaal 4000 banen is daarbij zeker op deze termijn slechts een indicatie waarbij ook met een nog veel grotere groei rekening kan worden gehouden.
- Ook met groei van de onderwijsinstellingen (bijvoorbeeld ook het aantal studenten)  en zorginstellingen moet rekening worden gehouden.
Voor het Utrecht Science Park is de goede verbinding met stad en regio onontbeerlijk, in dat kader zien de partners ook de uitwerking van de verdere ambities in de RSU met belangstelling tegemoet.

Wij spreken ook graag in indien daartoe de gelegenheid is

---

**120**

“Geef Jong Utrecht een grotere stem in het bepalen van de toekomst van de stad” Inspreker wil graag in gesprek onder meer over vernieuwende woonvormen, mix van ouderen, gezinnen en starters, voorzieningen die aantrekkelijk zijn voor jongeren, invulling van het gebruik van tijdelijke gesprekken.

Wij gaan graag met u in gesprek over de RSU. Bij de uitwerking ervan in verschillende ruimtelijke plannen etc, worden alle belanghebbenden betrokken.

| | | |
|---|---|---|
| | “Wij zijn positief over de RSU; we mogen blij zijn dat we in een stad leven waarin duurzaamheid, circulariteit, biodiversiteit, creativiteit en inclusiviteit en diversiteit zo hoog in het vaandel staan. Maar hoe geef je dit allemaal een gelijkwaardige plek in de stad? De RSU laat veel vergezichten zien, maar wat zijn de concrete vervolgstappen? Wij zetten deze graag samen met jullie.” | |
| **121** | De ruimtelijke visie beschreven in het koersdocument RSU 2040 is passend voor de stad Utrecht. Het “gezond stedelijk leven voor iedereen” en “het behoud van de menselijke maat” met de dagelijkse voorzieningen dichtbij in de zogenoemde “tien-minuten stad”, zijn uitgangspunten die SportUtrecht onderschrijft. Voor het realiseren van het gezond stedelijk leven voor iedereen is passend sport- en beweegaanbod - dichtbij - een essentiële sleutel. We zien volop kansen in het optimaal benutten van huidige sportparken en het verbinden van groenstructuren om de Utrechter in de eigen wijk te verleiden tot sporten en bewegen. Zelfs voor de Utrechter die dat van zichzelf nooit had verwacht.<br>Passend sport- en beweegaanbod op korte termijn beschikbaar voor potentiële nieuwe gebruiker?<br>We zien veel kansen op weg naar 2040: bestaande sportparken vormen het kloppend hart van de inclusieve stad in beweging – verbonden door verleidelijke beweeglinten en sporthubs in de openbare ruimte waar de Utrechter zich al skeelerend, fietsend en wandelend voortbeweegt. Tegelijk maken we ons zorgen over de korte termijn. De sterke verdichting van de stad is al begonnen en nu al is er nadrukkelijk behoefte aan méér ruimte voor sport en bewegen. En die druk neemt al op korte termijn verder toe, door de woningen die worden toegevoegd aan de stad. Per 2040 komt alles in balans, maar hoe gaat dat in de tussentijd? Hoe zorgen we in de plannen ook juist op korte termijn voor voldoende ruimte voor de diversiteit aan sport- | Wij begrijpen uw zorg over het voldoende meegroeien van de voorzieningen. Het is belangrijk dat de voorzieningen meegroeien met de woningen in de stad. Daar hebben wij in paragraaf 7.4 een proces voor beschreven. Specifiek voor de sportvoorzieningen laat de gemeente elke 2 jaar een onderzoek uitvoeren naar de behoefte aan sportaccommodaties. Op die wijze kan gemonitord worden of er voldoende aanbod is.<br><br>Wij hebben al verschillende voorbeelden gezien van sportorganisaties in de stad die met initiatieven komen, de samenwerking met anderen binnen en buiten de sport op zoeken en werken aan oplossingen om Utrechters aan het sporten en bewegen te houden. Wij zien SportUtrecht daarin als belangrijke samenwerkingspartner. De afdeling Sport en samenleving  zal daarover het gesprek met u voeren. |

en beweegbehoeften van steeds meer Utrechters? Kunnen potentiële nieuwe gebruikers direct al in hun sport- en beweegbehoeften worden voorzien en niet pas over tien of twintig jaar? In het ontwikkelen van de stad moet hier aandacht voor zijn. Wij zien kansen in bijvoorbeeld het vroegtijdig aanleggen van roeiwater in Rijnenburg vanwege de toenemende (recreatieve) drukte op het Merwedekanaal. En in de beweegverleidelijke openbare ruimte waar de Utrechter dichtbij huis in een veilige omgeving zijn of haar dagelijkse work-out kan voldoen en waar jeugd en jongeren worden geactiveerd op sportieve hubs die aansluiten bij hun belevingswereld. Denk ook aan het kiezen voor tijdelijke of mobiele voorzieningen, waardoor ook in bouwlocaties als de Merwedekanaalzone juist ook op korte termijn in de toenemende behoefte kan voorzien. Ze zijn passend voor de toenemende groei aan Urban sports, bieden een experimenteel podium voor nieuwe sportvormen zoals padel en kunnen wellicht ook plek bieden aan tijdelijke sportvelden of banen, zoals ook op andere (evenementlocaties) vaker is gedaan. Een passend sportaanbod dus, dat meegroeit en beweegt met de stad in transitie.

Zet sportaanbieders en toekomstige gebruikers niet buitenspel, maar breng ze in positie.
Het koersdocument biedt aanknopingspunten om sportfaciliteiten binnen de groene, inclusieve, verbonden en compacte stad te combineren met andere benodigde functies. Hoe de strategische visie per gebied wordt vertaald naar passend sport- en beweegaanbod met de benodigde faciliteiten, bepaalt of het gezond stedelijk leven voor iedereen écht haalbaar is. Voor het slagen van deze ambitie is het belangrijk dat de sportaanbieders, waaronder ten minste sportverenigingen en anders georganiseerde sportclubs samen met de Utrechter participeren in de planvorming. Samen tot passende oplossingen en samenwerkingsverbanden komen waar de Utrechter behoefte aan

heeft én die soms buiten de gebruikelijke inpassingen reiken. Het ondernemerschap en vindingrijkheid van de sportaanbieders heeft in het afgelopen jaar al tot mooie verbindingen en vernieuwend aanbod geleid. Als sport hopen we dat de gemeente de komende tijd de creativiteit en samenwerkingsgerichtheid van onze sector aanspreekt, stimuleert, benut en omarmt. Neem daarbij ook mooie voorbeelden uit binnen- en buitenland mee. Dus in sporttermen: zet de Utrechtse sport en potentiële nieuwe gebruikers niet buitenspel, maar kies voor een samenspel bij het aangaan van de uitdagingen waar we in de inbreiding van onze stad voor staan. SportUtrecht ziet meer dan voldoende ruimte om vanaf heden en doorlopend in de planperiode met elkaar aan de slag te gaan. Te kijken waar de behoefte ligt, te experimenteren in multigebruik en het gesprek te voeren over de manier waarop toekomstige ontwikkelingen te verwerken zijn in de ruimtelijke planvorming per gebied. We zien het als een gezamenlijke missie om het “gezond stedelijk leven voor iedereen” mogelijk te maken en kwalitatief passend sport- en beweegaanbod dichtbij te realiseren.
We sluiten af met de oproep aan de stad Utrecht dat we samen het succes bepalen en we onderdeel zijn van de oplossing in ruimtelijke en financiële schaarste in de groeiende en verdichtende stad. Het vraagt om creativiteit, flexibiliteit en adaptief vermogen bij alle domeinen om de inrichting van de samenleving als geheel en onderdelen als onderwijs, het bedrijfsleven, cultuur en de sport anders te organiseren dan we gewend zijn. Want als we het “gezond stedelijk leven voor iedereen”, met “het behoud van menselijke maat” in “de tien-minuten stad” nastreven, dan vraagt dat omdenken van ons allemaal. SportUtrecht denkt graag mee!

| | | |
|---|---|---|
| **122** | Zie inspraakreactie 108 | Zie antwoord bij inspraakreactie 108 |
| **123** | Hierbij reageer ik namens Jaarbeurs op de door de gemeente gepresenteerde Ruimtelijke Strategie 2040 (inspraakversie van januari 2021).<br>Om haar groei ambities op het gebied van wonen, werken en stedelijke voorzieningen mogelijk te maken, kiest de gemeente voor een gezonde groei van de stad, met gezond stedelijk leven voor iedereen. Een stad met als profilerende kenmerken: groen, verbonden, compact, inclusief en toekomstbestendig.<br>Tevens kiest de gemeente als locaties voor het opvangen van de groei ambities, voor binnenstedelijke ontwikkeling, zoals in de Merwedekanaalzone en voor verdichting rond rondom binnenstedelijke knooppunten zoals het Stationsgebied. Vanuit de doelstelling van gezond stedelijk leven voor iedereen, begrijpt en onderschrijft Jaarbeurs deze keuzen.<br>Het Jaarbeursterrein, waar de Nieuwe Jaarbeurs het kloppend hart van zal vormen, ligt op het scharnierpunt van genoemde Merwedekanaalzone en Stationsgebied en biedt uitgelezen kansen om een bijdrage te leveren aan het faciliteren en accommoderen van de groei van Utrecht richting 2040. | Dank voor uw reactie |
| **123** | Wij hebben met belangstelling kennis genomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 inclusief bijlagen, en plaatsen daarbij de volgende opmerkingen en vragen:<br><br>De methodiek van de Utrechtse Barcode | De barcode is een methodiek die met de RSU wordt geïntroduceerd om de stad in evenwicht te laten groeien. Het is gebaseerd op diverse normen en laat zien welk ruimtebeslag er nodig is om deze balans te waarborgen. Voor een aantal van deze functies is nabijheid in de wijk cruciaal (wijkniveau) omdat je de functies dagelijks gebruikt, andere functies spelen zich af op het niveau van de stad. Het toepassen van |

| | | |
|---|---|---|
| | Deze methodiek is in ontwikkeling, maar wordt al wel toegepast bij het opstellen van de Uitgangspuntenbrief en Omgevingsvisie Jaarbeurs. Bij de uitwerking en toepassing van de Barcode signaleren wij een aantal aandachtspunten, op grond waarvan wij de volgende opmerkingen en vragen plaatsen:<br>- Er wordt gesproken over een Barcode op stads- en op wijkniveau. Niet duidelijk is hoe in dit kader wijkniveau is gedefinieerd, en wat dat betekent voor de toepassing van de Barcode voor een deelgebied (buurt) binnen een wijk;<br>- Wanneer, hoe en op basis van welke input worden de Barcodes op wijkniveau opgesteld?;<br>- In het algemeen is er een grote differentiatie binnen verschillende transformatielocaties (waaronder Beurskwartier) en inbreidingslocaties. Dit betekent naar onze mening dat bij de toepassing van de Barcode maatwerk mogelijk moet zijn, dan wel een meer gedifferentieerde en flexibele set aan spelregels en kengetallen dan de genoemde tweedeling tussen Barcode op Stad;<br>- Indien niet (volledig) aan de invulling van de Barcode op eigen terrein invulling kan worden gegeven, en bij het ontbreken van een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen, zou een zorgvuldige afweging plaats moeten vinden over de wenselijkheid en waarde voor de stad van de ontwikkeling (MKBA), alvorens initiatiefnemers bijdragen in fondsen en dergelijke te vragen;<br>- Omdat er verschillende regimes van toepassing zijn, hebben begrippen zoals uitbreidingslocaties en transformatielocaties volgens ons een preciezere definiëring nodig. | de barcode bij gebiedsontwikkeling is maatwerk omdat, zoals u al aangeeft, elk gebied specifiek is. Daartoe hanteren wij een afwegingskader zoals geschetst in paragraaf 7.4 Uitvoeringsstrategie.<br><br>Voor kostenverhaal kan een MKBA ondersteunend zijn, maar het is niet noodzakelijk. De ppt-criteria zijn hier zoals gebruikelijk op van toepassing (proportionaliteit, profijtelijkheid en toerekenbaarheid). Ook kunnen in anterieure overeenkomsten afspraken worden gemaakt. |
| **123** | Parkeren en logistiek<br>Binnenstedelijke locaties zijn of worden autoluw volgens de RSU2040. | In de RSU is onder het kopje Mobiliteit een paragraaf Logistiek vervoer en goederenhubs toegevoegd. Op dit moment zijn er een aantal stadsdistributiehubs in Utrecht. Deze hubs liggen in Lage Weide, de |

| | | |
|---|---|---|
| | Dit betekent dat aan de rand van de stad op strategische, goed bereikbare en ontsloten plekken ruimte moet zijn voor hubs, niet alleen voor personenvervoer, maar ook voor goederentransport. Wij hebben daarbij de volgende vragen:<br>- Welke locaties zijn momenteel in Utrecht beschikbaar of gereserveerd als (stads)logistieke hubs/bufferlocaties?;<br>- Wij pleiten voor het reserveren (en/of beschikbaar houden) van meerdere locaties, strategisch gelegen rond Utrecht, die in de toekomst als (stads)logistieke hubs/bufferlocaties en zo mogelijk als piekopvang voor bezoekers parkeren kunnen worden ingezet. | Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch).<br>Bij de verdere uitwerking van dit onderwerp nemen wij uw aanbevelingen mee. |
| **123** | Deelgebied Centrum<br>In het hoofdstuk Centrum worden onder meer de opgaven voor het centrum tot 2040, het programma en de belangrijkste ruimtelijke ingrepen vermeld.<br>Hierin is een stand van zaken gepresenteerd. Zoals bekend zijn Gemeente en Jaarbeurs momenteel bezig met een traject om tot een Omgevingsvisie Jaarbeurs te komen. Dat leidt tot een paar vragen:<br>- Wat is de status van de gepresenteerde opgaven, programmatische invullingen en ruimtelijke ingrepen, zoals die vermeld staan voor deelgebied Centrum?;<br>- Een aantal voorzieningen (cultuur en onderwijs), dat een groter marktgebied bedient, is niet aan een specifieke ontwikkellocatie toegewezen. Hoe zijn deze concrete voorzieningen gerelateerd aan de barcode? En hoe relateert de gemeente in dit kader het Centrum, zoals ruimtelijk gedefinieerd in de RSU2040, in relatie tot de indeling die bij de barcode wordt gebruikt, namelijk stad, wijk en buurt?;<br>- Hoe, en op basis van welke verdeelsleutels (en eventueel financiële verrekeningen), worden deze voorzieningen evenredig verdeeld over de verschillende ontwikkellocaties binnen Merwedekanaalzone en Beurskwartier?; | Specifiek voor de verdeelsleutels en financiële verrekeningen: zie de beantwoording van de eervoorgaande vraag over bijdragen in fondsen. Verdere invulling hiervan betreft gebieds- en projectspecifieke afspraken. |

| | | |
|---|---|---|
| | - In de RSU2040 staat vermeld dat de Nieuwe Jaarbeurs een dak krijgt dat (deels) als publiek toegankelijke ruimte wordt ingericht. Dit onderwerp staat op de agenda in het kader van het samenwerkingstraject van gemeente en Jaarbeurs om tot een Omgevingsvisie Jaarbeurs te komen. Jaarbeurs heeft daarbij aangegeven open te staan voor een publieke toegankelijkheid van het dak, maar dat een financiele bijdrage van de gemeente nodig is, om dit haalbaar te maken. | |
| **123** | Merwedekanaal<br>Het Merwedekanaal is een kwaliteitsdrager in het plangebied Jaarbeurs. Gezien de verwachte toename van het gebruik van het, nu reeds zeer intensief benutte, Merwedekanaal, onderschrijven wij van harte het realiseren van een roeibaan in Rijnenburg. Dit biedt extra mogelijkheden voor wedstrijdroeiers, zodat er meer ruimte komt voor recreatieve roeiers (en andere watersporters) op het Merwedekanaal. Wij zien uw reactie op bovenstaande opmerkingen en vragen met belangstelling tegemoet. | In de planvorming voor het Energielandschap Rijnenburg wordt rekening gehouden met de ontwikkeling van roeiwater. |
| **124** | Graag reageren wij, als Werkplaats Overvecht, op de RSU.<br>De Werkplaats heeft vanuit haar perspectief gekeken naar de RSU. Daarin zien we dat er mooie ambities voor de stad Utrecht zijn. Ambities waar je niet tegen kan zijn. In onze reactie stellen we wel een aantal vragen, specifiek voor de wijk Overvecht. Vragen die wellicht makkelijk te onderbouwen zijn met onderliggende stukken die ten grondslag liggen aan de RSU. Ook geven we aanbevelingen om vooral geen kansen te laten liggen en kansen integraal te bekijken. Ten slotte uiten we onze zorgen, met name over of alle ambities wel leiden tot een versnelling van de realisatie van de ruimtelijke opgaven. Tevens heeft Werkplaats Overvecht de reactie van het Wijkplatform en het Bewonersplatform in concept ingezien. De Werkplaats is onder | |

| | | |
|---|---|---|
| | de indruk van de reactie die de bewoners van Overvecht hebben gegeven en de input van het Wijkplatform en Bewonersplatform zijn voor De Werkplaats erg waardevol. Er wordt een mooi beeld geschept over hoe Overvecht in 2040 volgens de bewoners zou kunnen functioneren en wat daarvoor nodig is in de RSU.<br>Algemeen: De bladzijde nummers ontbreken. In dit stuk verwijzen we naar de bladzijde nummers zoals deze overeenkomen met de digitale pdf. | |
| **124** | pag 13<br>Inleiding: de Utrechtse Opgave. Hierin is opgenomen dat de noodzakelijke beschikbare ruimte anders gebruikt dient te worden. Er zal minder ruimte beschikbaar zijn voor rijdende en stilstaande auto's. In de parkeervisie die onlangs ter inzage lag, staat voor Overvecht nog altijd een parkeernorm genoemd. Of te wel: voor elke woning die gerealiseerd wordt, dient een x aantal auto's gerealiseerd te worden. Indien de gemeente Utrecht echt inzet op minder ruimte voor stilstaande auto's en meer ruimte voor groen en kwalitatieve openbare ruimtes (wat de Werkplaats ook voorstaat), dient de parkeervisie herzien te worden voor Overvecht.<br>Dus geen norm voor de verplichting tot het realiseren van x auto's pr woning. Pas dan kunnen alternatieven voor autobezit worden toegepast, willen marktpartijen (deelauto exploitanten, exploitanten voor alternatieven voor de auto) investeren in alternatieven voor de auto. De gemeente laat dan zien dat ze keuzes maakt: "wij als gemeente Utrecht gaan voor een gezonde stad, met minder auto's in het openbaargebied zodat de openbare ruimte kwaliteit krijgt en de lucht minder vervuild raakt. Verkeerslawaai en verkeersongelukken afnemen". | Wij proberen inderdaad maximaal te sturen op de reductie van autobezit en autogebruik. In een wijk als Overvecht is dat lastiger omdat het parkeren er op dit moment niet gereguleerd is. Toch zetten we in gebieden als Overvecht in op nieuwe vervoerssystemen en deelauto's, zie verder de recent verschenen concept parkeervisie. Ook zetten we in op betere voorzieningen voor OV en langzaam verkeer, en waar mogelijk het omzetten van parkeren naar andere functies zoals groen. Wij zijn ervan overtuigd dat we hiermee stapsgewijs het autogebruik kunnen terugdringen. |

| | | |
|---|---|---|
| **124** | pag 24<br>Prioriteitsvolgorde: wij missen een definitie van groen. Groen is extreem belangrijk voor de mens, dus dat moet je als stad zeker koesteren. Bij punt 2 wordt gesteld dat groen (inclusief klein groen) ontzien moet worden. Dat geldt voor al het groen, hoe ongedefinieerd groen ook in de praktijk kan zijn? Indien dat het geval is, is het verdichten van de stad echt een opgave. | Onder groen vallen ook de kleinere groen elementen (inclusief snippergroen), alleen dat wil niet zeggen dat we deze allemaal een-op-een behouden op dezelfde plaats. Dat zou alle gebieden en de inrichting ervan 'op slot zetten'. Wel is het belangrijk dat in het kader van klimaatadaptatie 40% groen in iedere buurt nodig is om ook in de toekomst een leefbare stad te blijven. Concreet breiden we de hoeveelheid groen uit, deels op bestaande plaatsen en deels op nieuwe plaatsen. |
| **124** | pag 29<br>De NRU is een behoorlijke barrière tussen Overvecht en het Noorderpark. Het mooie groene park kan beter en veelvuldigere worden benut. Waarom voorziet deze RSU niet in een krachtige visie om de NRU te overkluizen, hier functies aan te brengen, bij voorkeur sportvelden. Hierdoor kunnen de sportvelden in de wijken (die nu door haar bewoners niet<br>gebruikt worden omdat ze niet openbaar toegankelijk zijn, zodat sportvelden in de wijken plek kunnen maken om te werken en wonen en toegankelijk groen te maken. Op deze wijze blijven de sportvelden behouden in de wijk, is er sprake van dubbelgebruik en is de NRU geen barrière meer, maar een verbinding van stad naar groen. Beter investeren in het<br>gezond maken van de NRU dan het verbreden van de A27. | De NRU wordt uitgewerkt in apart project NRU. |
| **124** | pag 31<br>In de eerste zin staat: “… verbindingen zijn cruciaal, zowel sociaal, mentaal als fysiek”. Vervolgens wordt er alleen ingegaan op de fysieke verbindingen. Hoe wordt de sociale verbinding in de RSU vormgegeven? Daarbij tevens de vraag wat wordt verstaan onder mentale verbindingen. Hoe definieert de gemeente een HOV /waar voldoet | Dit wordt verder uitgewerkt onder het kopje ‘Inclusieve stad’ in paragraaf 1.2 ‘Vijf stadsprofielen’.<br><br>De RSU richt zich alleen op de fysieke ontwikkelingen tot 2040 in Utrecht, maar onderkent dat de ontwikkeling van de stad meer is dan alleen de fysieke inrichting. We onderschrijven het belang van sociale cohesie en ontmoeting specifiek op pagina 103-107. |

| | | |
|---|---|---|
| | een HOV aan? Aan welke vorm van HOV denkt men? Een tram, bus, metro,…? | Met HOV wordt een hoogwaardiger vorm van openbaar vervoer bedoeld dan het huidige stadsdekkende bussysteem. Of het een tram, metro, lightrail of hoogwaardiger variant van de huidige bussen (zoals bijvoorbeeld in Eindhoven) wordt is op dit moment nog niet duidelijk. |
| **124** | pag 43<br>Punt 6: “De Gemeente Utrecht faciliteert de woningbouw..”. Kan er een toelichting gegeven worden op wat volgens de gemeente faciliteren is? Er zijn een aantal ontwikkelingen in Overvecht die onder druk staan: de financiële haalbaarheid staat onder druk vanwege de opeenstapeling van goede ambities. Dus is faciliteren ook afwijken van grondprijsbrieven mits met goede onderbouwing? Meedenken over prioritering van ambities? Immers: de ene wijk is de andere niet. Er moeten keuzes gemaakt worden over ambities, waar ben je soepeler in ambities omdat de bewoners hierom vragen en hoe zorg je dat ambities financieel ook waargemaakt worden? Faciliteren klink in deze context as een afwachtende grondhouding vanuit de gemeente. Wat niet de bedoeling zal zijn. | Als gemeente hebben wij bij de meeste projecten een faciliterende rol: het meedenken met en mogelijk maken van plannen van woningcorporaties en private initiatiefnemers.<br>Met deze ruimtelijke strategie geven wij de richting voor de projecten die we willen faciliteren. Ook hopen we dat dit een prikkel is voor partijen om extra initiatieven op te starten, zodat de ambities gerealiseerd worden. |
| **124** | pag 76<br>“Minimaal 75 m2 openbaar groen per woning”. Vraag is: hoeveel openbaar groen is er momenteel per woning. De gemeente Utrecht heeft als ambitie 60.000 woningen extra te realiseren: daar hoort dan ook 450 ha openbaar groen bij. Behoort deze 450 ha bij de ambitie van de toevoeging van 550 ha zoals genoemd op bladzijde 81 *schaalniveau 5: Groen om de stad)? Zo niet: waar bevindt deze 450 ha zich in de stad Utrecht? | Binnen de gemeente Utrecht is momenteel ca 75 m2 groen aanwezig per woning. Dat bevat zowel groen binnen als buiten de bebouwing. De ambitie is om dit gelijke tred te laten houden bij een toename van het aantal woningen. Dat groen kan dus zowel binnen als buiten de bebouwing zijn; alles binnen de gemeentegrens telt mee.<br>Daarnaast ligt er ook veel groen net buiten de gemeentegrenzen; dat is wel een kwaliteit voor Utrecht, maar dit tellen we niet mee in deze ambitie. |

| | | |
|---|---|---|
| **124** | pag 76<br>“Streven naar minimaal 40% groen in iedere buurt…”Ook hier geldt: wat wordt verstaan onder groen? Zijn dit ook groene daken en groene gevels, of wordt hier bedoeld: groen op maaiveld niveau? | Al het groen telt hierin mee, ook snippergroen, boomkruinen en groen op daken. Uw reactie gaat over Overvecht; daar wordt het streven van 40% groen momenteel in alle woonbuurten ruimschoots gehaald. |
| **124** | pag 76<br>“Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden”: is bekend op welke wijze men dit wil gaan doen en wat dit betekent voor de huidige bebouwing? | Wij willen neerslag zoveel mogelijk nuttig gebruiken en vasthouden op de plek waar het valt. Dit doen we aan de hand van een voorkeursvolgorde. Als eerste willen we neerslag vasthouden op daken (groene daken) en in regentonnen. Als dit niet kan willen we het infiltreren in tuinen en groenstroken. Als dit niet lukt dan willen we het ondergronds infiltreren via technische voorzieningen. Als dat niet lukt gaat het regenwater rechtstreeks naar oppervlaktewater. Regenwater infiltreren leidt over het algemeen tot wat hogere grondwaterstanden, wat niet op elke plek gewenst is vanwege de overlast die dit – met name in de winter – kan geven. We zullen bij de uitwerking dus maatwerk per gebied gaan leveren. Uitgangspunt daarbij is dat extra infiltreren niet leidt tot schade aan bebouwing. Dit geldt voor zowel de huidige en nieuwe bebouwing |
| **124** | pag 86<br>De gemeente heeft een enorme ambitie: veel woningen en veel groen. Een energietransitie en mobiliteitstransitie. Is er binnen de gemeente voldoende capaciteit om al deze ambities te realiseren waarbij integraal werken en doorpakken essentiële zaken zijn om de RSU te laten slagen? | Ja. Capaciteit is niet de enige maatgevende factor; dat kan ook zitten in proceduretijd of financiën |
| **124** | pag 105<br>In Overvecht staat een icoontje getekend op de kaart: we vermoeden honkbal. In het renvooi staat bij dit icoontje geen uitleg. | Het klopt dat het symbool in de legenda ontbreekt en het staat inderdaad voor een zoeklocatie voor honk- en/of softbal. We voegen het icoontje toe aan de legenda. |

| | | |
|---|---|---|
| **124** | pag 109<br>Slim parkeren: “bij nieuwbouwprojecten….. en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage”. Een garage betekent een gebouwde parkeeroplossing. Op binnenhoven op maaiveld parkeren past ons inziens ook binnen de visie. Daarmee is een parkeerplaats toekomstbestendig: bij afname van parkeergebruik is een parkeerplaats op maaiveld op een binnenhof makkelijk om te zetten naar groen. Daarnaast is parkeren op maaiveld een goede manier om het aantal $m^2$ verharding te minimaliseren. | Met garage wordt hier een inpandige garage in een woning- of appartementencomplex bedoeld of aparte P+R garages aan de rand van de stad. Parkeren op maaiveld is vorm van een monofunctioneel ruimtegebruik waarvoor wij in een verdichtende en gezonde stad minder mogelijkheden zien. Gebouwd parkeren heeft daarom toch de voorkeur, omdat we naast verdichten ook groen en kwaliteit willen toevoegen. Wij realiseren ons dat dit momenteel in Overvecht financieel lastig haalbaar is, aangezien er maar beperkte opbrengsten uitkomen doordat er geen gereguleerd parkeren is. |
| **124** | pag 111<br>In de verbeelding wordt niet helder hoe de connectie is tussen OV knooppunten en de P+R locaties: hoe loopt de OV verbinding tussen deze twee belangrijke punten zich? Met name als bewoners ook gebruik kunnen maken van de P+R locaties. | Op dit moment is de concrete connectie tussen de OV-knooppunten en P+R-locaties nog niet duidelijk omdat in veel gevallen de locatie nog niet duidelijk is. Vanaf de P+R is goed OV (over het wiel en de spaken nodig) naar de bestemming. |
| **124** | pag 111<br>Kan aangegeven worden waar nieuwe P+R locaties bedacht zijn? Een P+R nabij Overvecht<br>Noord (bedrijventerrein) biedt kansen om het wegverkeer over de NRU gedeelte Gageldijk te<br>verminderen (van noord naar Zuid). Kijk ook naar de positieve impulsen die een P+R kan bieden: niet alleen parkeren, maar juist ook plek voor ontmoeten, aantrekkelijk voor bedrijven. Er zijn mooie voorbeelden van multifunctionele P+R locaties. | Die plek is nog niet bepaald en de locatie is mede afhankelijk van (en van invloed op) het definitieve ontwerp van de NRU en de ligging van (H)OV-lijnen. Het eventueel koppelen van andere functies aan de P+R is mogelijk maar daarvoor is nu nog te veel onduidelijk. |
| **124** | pag 113<br>De gemeente kiest voor meervoudig gebruik van ruimte. Een hele mooie ambitie. Het valt ons op, dat dit voor woningen goed wordt doorgevoerd. Echter voor de grote dc’s (distributie centra) aan de randen van de stad, is er geen enkele ambitie van de ontwikkelaar/ eigenaar. Daken worden niet ten volste benut voor PV panelen of | Waar we deze invloed kunnen uitoefenen, doen we dat of proberen we dat te (blijven) doen |

| | | |
|---|---|---|
| | groen. Evenals de gevels: deze<br>blijven onbenut en geven een onaantrekkelijk beeld. Daag deze partijen uit tot ambitie, hun maatschappelijke verantwoordelijkheid en zorg dat daken ook bij de dc's dubbel gebruikt worden. | |
| **124** | pag 118<br>Is het niet wenselijk om ook aan de noordzijde van de Franciscusdreef een mix van wonen en werken te maken? In de verbeelding op bladzijde 118 kan daarmee ook aan de noordzijde van de Franciscusdreef de arcering van "Hoogbouw zoekgebied langs nader te bepalen structuren" aan de noordzijde van de Franciscusdreef worden toegevoegd. Dit sluit aan op de ruimtelijke opgave voor Overvecht 'Transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef',<br>zoals genoemd op pagina 142. | De wens om te verdichten en te mengen met woningbouw is iets anders dan het toestaan van hoogbouw. Op de kaart van het gebied (pagina 143) is de strook ten noorden van de Franciscusdreef aangewezen als gemengd stedelijk milieu. In de hoogbouwvisie, die aanvullend op de RSU zal worden opgesteld, zal nader uitgewerkt worden hoe en met welke randvoorwaarden er binnen de aangewezen gebieden, waaronder Overvecht, met hoogbouw wordt omgegaan. Hogere elementen langs de doorgaande structuren zijn binnen de historische opbouw van Overvecht niet ondenkbaar. Voor deze hoogbouwvisie worden verdiepende studies gedaan om tot de juiste uitgangspunten te komen. |
| **124** | pag 123<br>Onder paragraaf 5.2.12 wordt een aantal keer bij de principes "tenzij" benoemd. Wanneer wordt afgeweken van een principe? | Bij een principe "tenzij" kan alleen afgeweken worden als op de betreffende plek een beter alternatief voorhanden is of als zich een situatie voordoet waardoor het principe op die plek niet mogelijk is. In dat laatste geval dient altijd aangegeven te worden waar in de stad dit gecompenseerd wordt, zodat bij alle ruimtelijke ontwikkelingen ook alle functies uit de barcode evenwichtig blijven meegroeien. |
| **124** | pag 125<br>Functieverandering: De verbeelding is verwarrend, de omschrijving is correct. Landbouw wordt in de verbeelding gezien als een onrendabele/ overbodige functie in de stad. Juist lokale voedselproductie is een aanwinst voor de stad. De Voedseltuin in Overvecht is enorm waardevol: educatief, gezond en plek voor ontmoeting en zingeving. | We zien het niet als een onrendabele of overbodige functie. Met name ook voor voedselvoorziening is het van belang. We houden deze titel aan, zonder daarbij de importantie van de voedseltuin over het hoofd te zien. |

| | | |
|---|---|---|
| | Dus in de verbeelding liever landbouwgrond omzetten naar een voedseltuin. | |
| **124** | pag 125<br>Verdichten: is er in de stad geen ruimte meer voor de bestaande eengezinswoningen? Er wordt in de verbeelding en omschrijving (“lage dichtheid”) gesuggereerd dat grondgebonden woningen worden omgezet naar gestapelde woningen. Dit lijkt ons geen wenselijke situatie, ook omdat de toe te voegen woningen voor een groot deel gestapelde woningbouw is In Overvecht moet ruimte blijven voor grondgebonden woningen. | In Overvecht blijft de ruimte voor grondgebonden woningen. Dat wil niet zeggen dat er nooit iets kan op plekken die al bebouwd zijn. |
| **124** | pag 127<br>Ter aanvulling op de tekst van deze pagina. In de RSU staan veel ambities: de Werkplaats omarmt deze. Tegelijkertijd maakt de Werkplaats zich zorgen over de haalbaarheid: er worden ontzettend veel ambities gesteld en geen prioriteringen gesteld. Deze prioriteringen kunnen per wijk gesteld worden. Zo is het in Overvecht is het van belang dat de<br>wijkeconomie verbeterd. Dat zou een prioriteit voor Overvecht moeten zijn. Werk vanuit deze prioritering en neem zoveel mogelijk ambities mee. Accepteer dan dat sommige ambities niet lukken, maar maak helder welke ambities noodzakelijk zijn om de leefbaarheid van wijken te verbeteren. Door alle ambities te willen realiseren, ontstaat het risico dat ontwikkelingen heel lang duren en de plankosten de pan uitrijzen. Dus: maak keuzes. Geef ontwikkelaars de<br>ruimte om hun creativiteit te gebruiken en omarm het ondernemerschap van ontwikkelaars. Faciliteer als gemeente niet alleen: maak integrale keuzes voor plekken die een positieve impuls geven aan de | De essentie van de Utrechtse barcode is dat de stad, maar ook de wijken in evenwicht groeien. Dus niet alleen woningen maar de volle breedte aan functies. Per gebied wordt( in een aparte gebiedsuitwerking) een afweging gemaakt aan welke functies in meer of mindere mate behoefte is en waar deze  functies een plek krijgen, en hoe dat kan worden gerealiseerd. En wat dit betekent voor de totale stad. |

| | | |
|---|---|---|
| | wijk. Als voorbeeld: durf het aan de NRU te overkluizen, maak sport voorzieningen op de overkluizing. Dit geeft ruimte in de wijk voor verdichting. Zorg ervoor dat<br>scholen gebouwd worden en flexibel zijn in de toekomst voor groei en krimp. Dit voorkomt lege gebouwen die enkel en alleen strategisch bezit zijn. Maak integrale keuzes die goed zijn voor de stad en haar bewoners. | |
| **124** | pag 140<br>Opgaven voor Overvecht: verbonden wijk met de omgeving. Wat wordt bedoelt met de verbinding van Overvecht met het Amsterdam-Rijnkanaal? | Hiermee bedoelen de we de verbinding via Zuilen naar Lage Weide en verder naar Leidsche Rijn. Het Amsterdam Rijnkanaal is een fysieke barrière in de stad die we willen slechten. En Lage Weide is een belangrijke werklocatie voor de bewoners van onder andere Overvecht. De verbinding onderling willen we verbeteren. Voor meer informatie zie Bruggenstudie levert 9 prioriteiten op \| Gemeente Utrecht |
| **124** | pag 140<br>Opgaven voor Overvecht: waarom een lichte toename in de wijkeconomie en niet een sterke toename? | De toename van het aantal banen is gekoppeld aan de groei van het aantal inwoners van de wijk. Het woordje 'lichte' zullen we weghalen. |
| **124** | pag 140<br>Opgaven voor Overvecht: “sociale veiligheid vergroten door meer menging in de wijk…op straat”. Menging van wat? | menging van verschillende types woningen en van functies die bijdragen aan de overzichtelijkheid, veiligheid en gebruik van de wijk (bijvoorbeeld woningen, werklocaties, voorzieningen, groen, etc.) |
| **124** | pag 141<br>Ruimte voor creatieven/ broedplaatsen. Dit kunnen ook ondernemers uit de wijk zijn. Broedplaatsen geeft een bepaalde associatie (wel een positieve), maar juist de jonge ondernemers uit Overvecht moeten een plaats kunnen krijgen om te ondernemen. | Dit kunnen we inderdaad beter verwoorden. Het gaat er om dat er betaalbare werkruimte beschikbaar is. Bijvoorbeeld voor creatievelingen maar ook voor startende ondernemers |

| | | |
|---|---|---|
| **124** | pag 158<br>De tabel: Wordt er bedoeld dat er in Overvecht 33 ha nieuw groen (buurt- en wijkgroen en groenblauwe routes) wordt toegevoegd? 7 sportvelden: is dat onderdeel van de toevoeging van de 23 ha nieuw buurtgroen. Daarnaast 6800 woningen? Wordt er hier rekening gehouden met meervoudig grondgebruik? Is het inzichtelijk te maken hoe deze getallen tot<br>stand zijn gekomen? Het gevoel zegt dat er een ruimtegebrek is. | Nieuw groen binnen de wijk is het totaal, waarin ook meetellen oa kleine stukjes groen (“snippergroen”), verharding die wordt omgezet naar groen, kwaliteitsverbetering van groen bij de groenblauwe routes, boomkruinen en bijvoorbeeld ook groene daken. In de definitieve RSU zullen we dit beter duiden. |
| **124** | pag 160<br>Overvecht kent veel ondernemers die momenteel slecht een plek in de wijk kunnen vinden. Om de wijkeconomie te verbeteren is er behoefte aan plekken om te ondernemen. In de tabel staat er geen groei van banen (terwijl in Overvecht procentueel de meeste mensen wonen zonder baan van heel Utrecht). | U heeft gelijk. De potentie voor nieuwe werkplekken in de wijk Overvecht is onderbelicht. De groei van het aantal woningen in de wijk moet gepaard gaan met de groei van het aantal banen in de wijk. |
| **124** | pag 165 e.v.<br>De faseringen. Is het per fase mogelijk een tijdspad te geven (over welke periode hebben we het?). Voor Overvecht is de prioritering de sportvelden. Wat wordt bedoelt met het icoon bij de Carnegiedreef in de verbeelding op bladzijde 166)? Fase 2 zijn de ontwikkelingen in Overvecht. Is het niet beter een integrale visie te maken voor fase 1 en fase 2 Wat zijn de<br>kansen? Er is nu een urgentie voor de ontwikkelingen in Overvecht: veel initiatieven passen in fase 1. | In paragraaf 7.2 wordt de volgorde van ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stedelijke ontwikkeling geduid vanuit de samenhang tussen met name de ontwikkeling van het stedelijk mobiliteitssysteem en de ontwikkeling van de stedelijke knooppunten. Deze uitvoeringsstrategie bevat geen harde planning en zal in een volgende fase nader moeten worden uitgewerkt. De uitvoeringsstrategie beoogt niet aan te geven dat er bijvoorbeeld in Overvecht in relatie tot fase 1 geen ontwikkelingen kunnen plaats vinden. Wel dat het verstandig is rekening te houden met ontwikkelingen die in een latere fase zijn voorzien. Wanneer dat mogelijk en wenselijk is zullen we niet twijfelen om onderdelen eerder uit te voeren. |

| | | |
|---|---|---|
| **124** | pag 183<br>Halverwege de eerste alinea wordt gesproken over “harde” krachten (ruimtelijke functies die geld opleveren) versus “zachte” krachten (ruimtelijke functies die geld kosten). Deze gaan hand in hand en vergen een andere benadering. Er moet gekeken worden naar de maatschappelijke kosten en baten. Buurtcentra kosten geld om te realiseren, maar de<br>aanwezigheid van een buurtcentra bespaart ook gelden (uitkering, zorg et cetera). Bij de tabel staan nu alleen ruimtelijke zaken vermeld (wat ook niet zo raar is in een RSU), echter is maatschappelijke ontwikkeling ontzettend belangrijk: werkgelegenheid, onderwijs, plek voor ontmoeting. Deze paragraaf belicht daarom iets te eenzijdig het ruimtelijk aspect | De maatschappelijke opgave is van groot belang voor de stad en maakt daarom integraal onderdeel uit van de RSU. In de RSU zijn de ruimtelijke consequenties van de maatschappelijke opgave verwoord. Daarbij is aandacht voor de benodigde ruimte, de verdeling van de ruimte en het benodigde programma. Ook in de investeringsstrategie is de maatschappelijke opgave een belangrijk onderdeel. |
| **124** | pag 186<br>Zijn de investeringsprincipes in dialoog met de DNU opgesteld? | Nee deze zijn niet in dialoog met de DNU opgesteld. De DNU is wel meegenomen in de aanloop naar een definitieve RSU. |
| **124** | pag 191<br>Hoe worden grondprijzen bepaald? De ambities die gerealiseerd dienen te worden zullen een lagere residuele grondwaarde geven dan nu het geval. Wordt dit meegenomen in het grondprijzenbeleid? Zoals we lezen op bladzijde 190 is de gemeente zich bewust dat verdichtingsopgaven geen structurele winstgevende grondexploitaties geven. | De methoden voor grondprijsbepaling worden vastgelegd in het grondbeleid. De prijsontwikkeling in de markt kan afhankelijk zijn van de dan geldende marktsituatie en geldende (grond)beleidsbepalingen. |
| **125** | Hierbij mijn reactie op de “Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040”.<br><br>Als inwoner van Utrecht ben ik danig geschrokken van deze visie, het | We ontwikkelen de stad in een specifieke volgorde (zie pagina 24 van RSU2040). Dit zorgt er voor dat we niet overal tegelijk bouwen, maar wel continu kwaliteit aan de stad toevoegen (groen, voorzieningen, bereikbaarheid) en een antwoord geven op de vraag die op Utrecht |

toenemen van het aantal inwoners en de daarbij behorende woningbouw zijn daar de schuld van. De grens van het aantal inwoners is wat mij betreft nu al bereikt totdat Rijnenburg ontwikkeld wordt.

Ondanks de “barcode” neemt het aantal inwoners per km2 fors toe, het scheppen van extra groen is dan ook een doekje voor het bloeden. De leefbaarheid neemt af en de druk op het omringde groen (b.v. Amelisweerd) neemt toe.

Verder heb ik zorgen over het realiseren van kleine centrums met hoogbouw rondom ov knooppunten, voor je het weet hebben we hier nieuwe “prachtwijken”. Als het inbreiden wordt stopgezet is er sowieso geen noodzaak voor het realiseren van een ov ring.

Financieel zijn er ook de nodige risico’s, Utrecht en projecten dat gaat vaak niet samen, forse kosten overschrijdingen zijn geen uitzondering. De schade wordt dan deels bij de inwoners neergelegd.

Kortom het is beter om de 7 miljard te besteden aan de klimaatambitie en/of het ontwikkelen en ontsluiten van Rijnenburg.

afkomt. Dit geldt niet alleen voor de nieuwe plannen maar juist ook voor de versterking van de bestaande stad.

Groei is niet het doel, ontwikkelen in brede zin (sociaal-maatschappelijk, evenwichtig, economisch, ruimtelijk) wel. Wij zullen dat in goede banen moeten leiden.

---

**126**

zie ook inspraakreactie 88

in de reactie wordt bezwaar gemaakt tegen:
extra infrastructuur
uitbreiding ov netwerk in de buurt van Wayen
grote infra projecten
zoekgebied voor sport en duurzame energieopwekking
hoogbouw
A12 zone

Hartelijke dank voor uw reactie

Mbt extra infrastructuur
- De extra rijksweg hebben we uit het kaartbeeld gehaald.
- We kunnen de extra ring (gemeenteweg) aan de hand van uw kaartje niet plaatsen. We vermoeden dat dit de gemeentegrens is.

Mbt de uitbreiding van het ov netwerk
- Het tracé van het Wiel met Spaken (systeemsprong ov) ligt nu ten noorden van de A12. De definitieve ligging is nog niet bepaald

Mbt grote infraprojecten

- Grote  infrastructurele ontwikkelingen worden altijd integraal bekeken. Hierbij worden omwonenden en belanghebbenden betrokken.

Mbt zoekgebied voor sport en duurzame energieopwekking

- Technische zoekgebieden betreffen een indicatieve duiding. Waar deze sportvelden / duurzame energieopwekking precies komen en hoe ze eruit komen te zien weten we nog niet, vandaar het zoekgebied. De locatie staat ook aangegeven als concrete plek maar met pijlen eromheen om te laten zien dat dit gebied nog niet vast ligt. We pakken deze opgave op samen met de regiogemeenten.

Mbt Hoogbouw

- Momenteel werken wij een aan een hoogbouwvisie. Deze kent een participatietraject.

Mbt de A12 zone

In U Ned verband wordt een aantal gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken precies wordt ingericht. Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief van U Ned, dan wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang en bijeenkomsten over o.a. de gebiedsonder-zoeken. U kunt zich aanmelden via www.programma-uned.nl.

| | | |
|---|---|---|
| **127** | 1. In de eerste plaats complimenten voor de RSU 2040. Zo te zien is er met alle betrokkenen hard gewerkt om een gerichte verkenning te doen naar hoe we zouden willen dat onze stad er in 2040 uitziet en hoe we dat met elkaar kunnen bereiken. Vanuit ons perspectief is het daarbij goed om te zien dat er ook aan sporten en bewegen specifiek aandacht is besteed (H4). Wat zich overigens wat ons betreft ook had mogen vertalen in de formulering van concrete opgaven en ambities (H5). | Dank. |
| **127** | 2. Een vraag die wij ons stellen is, op welke manier de RSU 2040 ruimte inbouwt voor ontwikkelingen tussen nu en 2040 die niet voorzien zijn dan wel die niet stroken met de uitgangspunten van de RSU 2040? Te denken valt bijvoorbeeld aan Corona, het ter zake gevoerde en te voeren beleid en de effecten daarvan op gebruik en inrichting van de Utrechtse ruimte. Het zou, denken wij, goed zijn ervoor te zorgen dat de RSU 2040 van tijd tot tijd kan worden geactualiseerd. | Het is nu niet te voorzien wat de impact van de coronacrisis voor de lange termijn zal zijn. Niet over vijf jaar laat staan over 20 jaar. Wel verwachten we dat Utrecht aantrekkelijk blijft en sterk zal groeien. De RSU geeft aan hoe we daarmee omgaan. |
| **127** | 3. Wat ons voor ons eigen gebied (Oost) is opgevallen, is dat Noordoost buiten beeld blijft. Op de afbeelding van p. 131 RSU 2040 is van gebied “Oost” vooral “Zuidoost” omcirkeld. Noordoost wordt overgeslagen. Ook overigens is er weinig aandacht voor Noordoost. Graag zouden wij zien dat in de in de RSU 2040 opgenomen analyse en toekomstvisie van Oost zich ook over Noordoost uitstrekken. Meer in het bijzonder met betrekking tot Sportpark Voordorp (vooralsnog geen plaats hiervoor ingeruimd in de RSU 2040) en zeker ook in samenhang met de thema’s woonomgeving, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit en energie. | De hele stad en omgeving heeft onze volle aandacht en dat straalt de RSU ook uit. We hebben dus ook voor de ontwikkelingen van sport, recreatie en groen de hele stad meegenomen. Noordoost wordt daar dus ook vol in meegenomen, in de breedte van de ontwikkeling van gebied, stad en de bijbehoren barcode |

| | | |
|---|---|---|
| **127** | 4. Dat laatste raakt ook aan een algemene observatie aangaande de RSU 2040. Deze lijkt qua betrokken thema's uit te gaan van een "stuk-voor-stuk"-benadering. Dus: Wonen (5.2.2), Werken (5.2.3), Maatschappelijke voorzieningen (5.2.4), enz. Wij denken dat het belangrijk is deze thema's (meer) integraal te benaderen en dat hier een uitdaging ligt om een manier te bedenken om aldus deze thema's op een goede manier met elkaar te verbinden. Wij hebben hier in ieder geval behoefte aan, mede vanwege de waarschijnlijke landing van een nieuwe sporthal op Sportpark Voordorp. In samenhang met het herdefiniëren van onze rol als sportvereniging van de toekomst, in verband waarmee wij voorzien een steeds bredere en meer uitgesproken maatschappelijke rol te zullen gaan vervullen in Noordoost. | Wij kunnen ons vinden in uw oproep om zaken meer integraal te benaderen. Daarvoor hebben we de barcode ontwikkeld. De uitdaging is om de maatschappelijke voorzieningen zó in te passen dat deze toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. In paragraaf 5.2.4 besteden we daar aandacht aan. Uitgangspunten als multifunctioneel gebruik (p125/126) gaan daarop in. De RSU is een ruimtelijke koers op hoofdlijnen die veel onderwerpen raakt. Een verdere uitwerking van een bredere maatschappelijke rol van sportverenigingen staat de gemeente voor open bij de uitwerking van het sportbeleid. |
| **127** | 5. Wij denken daarbij aan het mede inzetten van onze huidige en toekomstige accommodaties voor maatschappelijke en culturele activiteiten. Al dan niet in het verlengde van sport. Zo zijn wij de mogelijkheden aan het verkennen voor het organiseren van activiteiten die uitnodigen tot het maken van verbinding tussen de bewoners van Veemarkt en Voordorp of voor het faciliteren van geschikte ontmoetingsplekken voor deze bewoners. Tevens denken wij aan het bieden van ruimte aan scholen voor maatschappelijke en sociaal-culturele activiteiten en aan het, in verband hiermee, aangaan van samenwerkingen met Utrechtse culturele instellingen, zoals Zimihc. Met Zimihc zijn wij in gesprek inzake het mogelijk vervullen van een rol bij de Sport- en Cultuurmix en het bieden van een podium aan de amateurkunst. | Zie antwoord 4 |
| **127** | 6. Voor wat betreft Veemarkt zien ook wij een groeiende behoefte aan werk- en vergaderplekken (Vgl. p. 101 RSU 2040). De ligging van sportpark Voordorp is in dat opzicht ook bijzonder geschikt. Ook hier zou Sporting 70 graag een faciliterende rol op zich nemen. | Wij juichen het uiteraard toe als partijen in de stad een bijdrage willen leveren aan de maatschappelijke opgaven. Het behouden en versterken van werken in de wijken is één van die opgaven en daarom ook een economisch speerpunt in de RSU. De RSU is als koersdocument |

| | | |
|---|---|---|
| | | een visie met een globaal en abstract karakter. De exacte uitwerking van de opgaven past daarom niet in de RSU en moet komende tijd daarom verder vorm gaan krijgen. We waarderen de bereidheid van Sporting 70 om hier een faciliterende rol in te spelen. Als er concrete(re) plannen zijn gaat de gemeente hierover graag met Sporting 70 in gesprek, bijvoorbeeld via de gebiedscoördinator van Noordoost, of via een indicatieaanvraag via de afdeling vergunningen. |
| **127** | 7. Bij de verdere uitwerking en concretisering van onze heroriëntatie (randnummer 4) alsmede van onze plannen en ambities (randnummers 5 en 6) zou, zoals gezegd, het tevens opnemen van een op Noordoost gerichte analyse en toekomstvisie in de RSU 2040 zeer welkom zijn. Uiteraard zijn wij graag bereid in dat verband alsmede bij de bijbehorende ruimtelijke invulling nader met u van gedachten te wisselen. | Wij gaan graag in gesprek met betrokkenen en belanghebbenden. |
| **128** | Betreft de polder Rijnenburg zou ik graag zien dat de RSU2040 geen termijnen vastlegt wanneer er pas gebouwd kan worden. De woningnood in Utrecht is hoog en kan niet tot na 2040 wachten voordat hij opgelost is. De RSU2040 geeft aan dat de vraag naar betaalbare woningen er is en dat die in de toekomst ook zo blijft. Waarom dan wachten met bouwen in Rijnenburg? | Wij denken dat we door middel van verdichting kunnen investeren in de bestaande stad door het toevoegen van woningen, met de daarbij horende investeringen in het groen, openbare ruimte, nieuwe voorzieningen, werkplekken. Daarnaast willen we zuinig omgaan met het buitengebied en de stad compact houden zodat alles per fiets of zelfs lopend goed te bereiken is. |
| **128** | Het realiseren van energieopwekking binnen de stadsgrenzen zou geen prioriteit moeten krijgen. Het energievraagstuk is een globaal probleem en de woningnood en lokaal probleem. Het lijkt mij dan ook verstandiger om breder dan de stadsgrenzen te kijken als we over energie praten. Onderzoek samenwerkingen met de provincie en het | In de RES zijn we met de regio bezig te kijken wat ons aandeel kan zijn in de opwekking van energie. We vinden het al gemeente belangrijk daar een bijdrage aan te leveren. De potentie wordt niet alleen gezocht in niet bebouwd gebied maar ook bijvoorbeeld in combinatie met bebouwing. |

| | | |
|---|---|---|
| | rijk. Zo laat je de kostbare grond dicht bij de stad vrij waar hij het beste voor gebruikt kan worden, woningen. | |
| **128** | De kwestie van overgewicht wordt door RSU2040 ook aangestipt. Hier ligt een duidelijke oplossing voor de hand. Het beter faciliteren van sportvoorzieningen voor jongeren. Zeker studenten die net op kamers komen en inrichting moeten geven aan hun leven zouden moeten kunnen sporten. Momenteel worden jaarlijks duizenden studenten op sportverenigingen afgewezen omdat er niet genoeg plek is voor hen. Dat is schrijnend. We zouden als maatschappij hierin meer moeten investeren omdat het ook financieel zich uitbetaald op de lange termijn. Het uitbreiden van de sport mogelijkheden voor Olympos en het realiseren van een watersportbaan voorop. | In de RSU is gezond stedelijk leven en de nabijheid van voorzieningen die een gezonde levensstijl moeten faciliteren voor alle Utrechters een belangrijk thema. Wij doenregelmatig onderzoek naar de huidige en toekomstige behoefte aan sportvoorzieningen. Dat is ook basis voor de opgenomen voorzieningen en de benodigde voorzieningen in de hele stad. Deze voorzieningen zijn toegankelijk voor alle Utrechters ook voor studenten. |
| **128** | Met de groei in het aantal inwoners is er nog weinig gekeken naar de gevolgen die dit heeft voor de fietsveiligheid. Veel van die nieuwe inwoners zullen ook gebruik gaan maken van de binnenstad en de fiets daar als voornaamste vervoersmiddel voor gebruiken. Is de huidige fietsinfrastructuur wel bestand om nog veilig fietsverkeer te garanderen. | In ons mobiliteitsplan gaan we hier gedetailleerder op in. Het heeft onze volledige aandacht en inzet. Fietsverkeer is en blijft voor Utrecht heel belangrijk. |
| **129** | Graag geven wij onze reactie op de plannen voor het zonnepark nabij de Ockhuizerweg in Haarzuilens.<br>Wij zijn geen voorstander van zonnepanelen op agrarische- en of natuurgrond. Er zijn genoeg daken in Utrecht. We begrijpen niet dat 'groen' nu grijs wordt. Terwijl er al zo'n gebrek aan ruimte is in Utrecht voor echte natuur of natuurinusieve landbouw. Investeren in zonnepanelen is een lucratieve bezigheid. Zeker op 'maagdelijke | Helaas is het besparen van energie en het benutten van daken niet genoeg om de stad duurzaam te kunnen voorzien van energie. Er is ook ruimte nodig voor zonnevelden. De ruimte in de gemeente Utrecht is schaars. Wij zien kansen in Ockhuizen om drie functies toe te voegen, waaraan dringend behoefte is, nl. energieopwekking, recreatie en boscompensatie. Het gebied zal hierdoor veranderen. Wij zullen daarbij rekening houden met de aanwezige natuurwaarden en |

| | | |
|---|---|---|
| | grond'. Wij worden zelf ook regelmatig benaderd door partijen dus er stroomt (subsidie)geld in die sector, maar wij denken dat de gemeente en provincie een verantwoordelijkheid moeten pakken om te zoeken naar duurzamere alternatieven qua plaatsing voor zonnepanelen. | wij zien ook kansen om nieuwe natuurwaarden toe te voegen door de combinatie van bos, zonnevelden en de geleidelijke opbouw van recreatieve waarde voor het gebied. |
| **129** | Daarnaast ligt het kopen van grond en vervolgens doorspelen naar natuurmonumenten erg gevoelig. Zie de ontwikkelingen rondom de parkeerplaats aan de Thematerweg. Natuurmonumenten stelt zich niet op als betrouwbare partij tegenover de buren. Zijn jullie hier van op de hoogte? En hoe denken jullie hierover?<br><br>We gaan hier graag over in gesprek om onze bezwaren verder toe te lichten. | De RSU is de koers voor de stad richting 2040. Wij kunnen daarbij niet ingaan op specifieke thematiek op individuele locaties. U kunt uiteraard de gemeente benaderen om over uw casus verder te praten. |
| **130** | Onze Werkgroep promoot natuur, landschap en cultuurhistorie in en rondom de gemeente Zeist. Ons “werkgebied” bevindt zich globaal tussen de Langbroekerwetering en Kromme Rijn en de Voorveldsepolder. Wij hebben diverse activiteiten zoals excursies, voorlichtingsacties, lezingen, belangenbehartiging en een knotgroep.<br>De keuzen in uw Strategiedocument leiden bij ons tot grote zorgen voor de natuur, het landschap en de cultuurhistorie in en rondom Utrecht en speciaal ten oosten van Utrecht. Wij hebben hiervoor de volgende argumenten. | |
| **130** | 1. De keuzen in het Strategiedocument leiden tot grote schade voor groen, natuur, landschap, cultuurhistorie in en om Utrecht.<br>a. Want je kunt geen 60.000 woningen bouwen (104.000 in de U16-regio) zonder grote verstening van open ruimte groene gebieden.<br>b. Je kunt niet groeien met 70.000 banen (80.000 in de regio) zonder | In de RSU wordt gekozen voor verdichten en vergroenen in balans. Dat is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen straten) |

| | | |
|---|---|---|
| | groot ruimtebeslag op open ruimte en groen (toevoeging 32 ha bedrijfsterrein) en bovendien weer instroom van extra vragers op de woningmarkt. Zie ook het volgende punt. | naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. |
| **130** | 2. De groei van het aantal arbeidsplaatsen moet worden afgeremd. Want deze leidt tot een grote extra vraag naar woningen en daarmee weer nieuwe en extra druk op het groen en op de woningmarkt.<br>a. Voor de regio geldt blijkens de Contour REP een groei van het aantal banen met 80.000. In de Contour REP staat vermeld dat hieruit een vraag naar 70.000 woningen voortkomt. De regio inclusief Utrecht is van plan 104.000 woningen te realiseren. Daar staat bij vermeld dat het woningtekort door de bouw van 104.000 woningen niet wordt ingelopen. Dat betekent dat de druk op het groen veel groter is dan wordt beschreven in de RSU. Het woningbouwprogramma in de stad Utrecht van 60.000 woningen leidt afgezet tegen de groei met 70.000 banen tot het oplopen van het woningtekort in Utrecht. Dat leidt vervolgens tot extra druk op het groen en de leefbaarheid.<br>c. Groei van het aantal arbeidsplaatsen is een keuze. Als er geen ruimte geboden wordt voor groei van arbeidsplaatsen, zullen deze in veel mindere mate toenemen dan de prognoses aangeven. | de groei in balans brengen is wat RSU 2040 doet. De banen zijn ook hard nodig om een sociaal maatschappelijk evenwicht (ook leefbaarheid) in de stad te krijgen. Alsmede ruimte te bieden voor transitie naar andere, schonere economieën als die van circulair. |
| **130** | 3. De groei van het aantal banen moet in evenwicht zijn met de beschikbare ruimte en met het doel uit de ‘Woonvisie Utrecht beter in balans’ om de tekorten op de woningmarkt af te remmen. Zolang er tekorten zijn op de woningmarkt, is het onverstandig om groei van banen te stimuleren. Banengroei leidt tot Utrecht uit balans.<br>a. De groei van het aantal banen leidt tot een getalsmatig bijna even grote woningvraag. Daarmee wordt alle ruimte om iets te doen aan de problemen op de woningmarkt, een belangrijk doel uit de Woonvisie | In de RSU kiezen we nadrukkelijk voor een evenwichtige groei. De werkgelegenheid in de stad is daar een belangrijk onderdeel van. Als stad hebben we de ambitie 'Werk voor iedereen' waarbij we werkgelegenheid creëren voor alle bevolkingsgroepen, en daarmee nadrukkelijk niet alleen voor hoogopgeleiden. Om aan deze behoefte te voldoen hebben we in de RSU een aantal werklocaties specifiek aangewezen voor werkgelegenheid waar we door te intensiveren meer banen creëren. Daarnaast bevindt een groot deel van de nieuwe banen zich in de wijken zelf. Ruimte voor werkgelegenheid is niet in strijd |

| | | |
|---|---|---|
| | en in samenhang daarmee uit de RSU, opgeëist door kapitaalkrachtige instromers voor de nieuwe banen.<br>b. De woningtekorten blijven, er wordt geen recht gedaan aan de Woonvisie en de druk om te bouwen in het groen blijft ook. | met de ruimte voor wonen, maar versterkt de nabijheid waar we met de RSU naar streven. De aanwezigheid van banen in de stad is cruciaal om een gezonde stad te kunnen zijn. |
| **130** | 4. De groei met 60.000 banen is in strijd met uitgangspunt 7 van de door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten. Namelijk banengroei in relatie tot de omvang van de bevolkingsgroei. Want:<br>a. Als uitgegaan wordt van natuurlijke groei van de zittende bevolking, kan de uitkomst nooit zijn dat de beroepsbevolking met 70.000 groeit.<br>b. Dat kan alleen als naast de groei van de zittende bevolking ook een grote instroom van werkenden wordt voorspelt. Deze staat echter los van de natuurlijke bevolkingsgroei.<br>c. Als de verwachte instroom als maat wordt genomen voor de banengroei, staat dit los van de bevolkingsgroei als zodanig. Hoe is de instroom kan berekend? Op grond van de verwachte groei van het aantal arbeidsplaatsen en het woningbouwprogramma? Dan gaat het om self-fulfilling prophecy. De groei met 70.000 banen en 60.000 woningen is het centrale gegeven in de RSU. Kan concreet worden aangegeven hoe de natuurlijke bevolkingsgroei leidt tot een banengroei van 60.000? | Bij het genoemde uitgangspunt gaan wij niet alleen uit van de huidige bewoners van Utrecht, maar ook de groei doordat mensen naar de stad toetrekken. Het is een mondiale trend dat mensen in steden willen wonen. Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. De gemeente ziet groei niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van. |
| **130** | 5. Ten onrechte zijn natuur en natuurwaarden niet duidelijk beschermd. Natuur is in de RSU niet meer dan begroeid door de mens te gebruiken gebied. Onduidelijk is welke bescherming de in de natuur levende dieren en planten krijgen.<br>a. Wij willen u vragen om de natuurwaarden uitdrukkelijk te beschermen door aan te geven dat de gemeente Utrecht aanwezige en potentiële natuurwaarden uitdrukkelijk beschermt en verder ontwikkelt.<br>b. De ecologische verbindingen tussen natuurgebieden uitdrukkelijk | Utrecht ziet groen niet alleen als ‘begroeid door de mens te gebruikt gebieden’ en ook als leefgebied voor levende natuur. Dit doen wij in paragraaf 5.2.1 met de volgende zin: “Daarnaast heeft groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad”. De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen. Dat betekent dat we wel uitspraken doen |

| | | |
|---|---|---|
| | in hun geheel te beschermen. Speciaal de noord-zuidverbindingen die niet op de kaart zijn gezet zoals de ecologische verbinding tussen Kromme Rijn en Vechtplassengebied. Voor ons werkgebied verwijzen wij naar de kaart “Natuur verbinden en behouden”, zie de bijlage. | over bijvoorbeeld het bevorderen van de biodiversiteit en klimaatadaptatie/vergroening. Het voert echter te ver om ook concrete maatregelen op ieder thema en gebied op te nemen. Hiervoor zijn de onderliggende beleidsuitwerkingen op thema (bijvoorbeeld het Groenstructuurplan) en gebied (bijvoorbeeld de omgevingsvisie Utrecht Science Park) beter geschikt. Wij onderschrijven het belang van een goede afstemming van de belangen van recreatie en ecologie en de andere systeemwaarden die groen heeft Dit zullen we per verbinding nader moeten bekijken en uitwerken wanneer we daarmee aan de slag gaan. |
| **130** | 6. De toe te laten groei van het USP leidt vanwege de toenemende mobiliteit tot grote schade aan natuur- landschap-, cultuurhistorie en leefbaarheid ten oosten van Utrecht. De huidige recreatieve en natuurwaarden worden ingrijpend aangetast.<br>a. Schade aan Amelisweerd: de mobiliteitsproblematiek van de Uithof maakt verbreding van de A27 onvermijdelijk. Want bij klachten van omwonenden van het USP wordt door ambtenaren aangegeven dat bereikbaarheidsproblemen in Utrecht-Oost worden opgelost als de aansluiting van het USP op de A28 in het kader van de verbreding van de A27worden uitgebreid.<br>b. De voorgenomen grote verdichting en hoogbouw in het USP met een ‘mobiliteits- HUB’, parkeergarages en tram aan de rand leidt tot horizonvervuiling en verminderde landschapsbeleving in het Kromme Rijngebied, het Waterliniegebied en de Stichtse Lustwarande (parken Sandwijck, Oostbroek, Vollenhoven).<br>c. Het eventueel doortrekken van de tram naar Zeist leidt tot grote schade aan natuur, landschap, cultuurhistorie (Oostbroek en Vollenhoven) en afhankelijk van het tracé tot schade aan een aardkundig monument. | a) De banengroei op USP is geen reden voor de verbreding van de A27. De doorstroming van de A27 en A28 alsmede de verkeersveiligheid wel.<br>b)De opgaves van het gebied zullen worden ontworpen zodat ze recht doen aan de plek zelf, als wel de omgeving<br>c) De inpassing van het doortrekken van de tram is een complex vraagstuk. Bij de uitwerking zullen alle belangen en waarden integraal met elkaar moeten worden afgewogen.<br>d). We zien mogelijkheden om in de toekomst recreatief groen uit te breiden in de omgeving van.<br>e)dit is ook opgenomen in onze Nota van Uitgangspunten en is daarmee basis voor deze visie op structuur. Bij de verdere invulling van de gebieden, dus ook USP is dit ook nog steeds een van de uitgangspunten. |

d. De grote groei van het aantal woningen in het USP leidt tot een te sterke recreatiedruk in de directe omgeving van het USP.
e. De veelheid van verbindingen die vanwege de banengroei nodig zijn, kunnen door hun versnipperende werking landschap, cultuurhistorie en natuur aantasten. Dit is een argument tegen banengroei. Belangrijk is ook aan te geven dat de verbonden stad niet tot schade aan landschap, cultuurhistorie en natuur mag leiden.

---

**130**

Oproep aan de gemeenteraad voor een groen, historisch en ruimtelijk Utrecht met een menselijke maat
Maak de keuze om de groei van het aantal banen niet te faciliteren. Het is onaannemelijk dat dat in een regio als Utrecht tot enige economisch nadeel leidt. Minder banangroei heeft grote strategische voordelen:
· Meer ruimte om werkelijk iets te doen aan de woningmarktproblemen (ongeveer 60.000 woningvragers minder in de gemeente Utrecht).
· Minder druk op de Utrechtse kwaliteiten dus onder andere op groen, natuur, cultuurhistorie.
· Beperkte groei van de mobiliteit; minder infrastructuur nodig.
· Geen noodzaak de A27 ingrijpend aan te passen om het USP aan te sluiten.
Wij vinden voor deze oproep een bevestiging in wat via het panel Burgerparticipatie RSU naar voren is gekomen. Namelijk een
· gezonde groei;
· betaalbare woningen;
· meer ruimte voor groen;
Samengevat Utrecht is groen, historisch en ruimtelijk met een menselijke maat!. Daarin past niet een enorme banengroei.

Utrecht is van oudsher een populaire stad. Veel mensen willen er wonen en/ werken. De stad heeft een grote aantrekkingskracht. De gemeente ziet groei niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Hier profiteert ook de bestaande stad van.

| | | |
|---|---|---|
| **131** | De Visie is in de 10-minutenstad en de Utrechtse barcode ook voorzien van begrijpelijke handvatten om tijdens de groei en transformatie van de stad de komende decennia de ontwikkeling op koers te houden en aan te kunnen toetsen.<br><br>De ruimtelijke strategie, hoe te werken aan de ontwikkeling, roept meer vragen op. In de voorgestelde strategie wordt gekozen voor één volgorde, één route, één tijdpad. Dat heeft de risico's in zich van een klassieke blauwdrukplanning. Terwijl de grote thema's van vandaag één ding duidelijk maken: het wordt ontwikkelen in een uiterst dynamische context. | Het doel is niet een blauwdruk te maken van de stad maar de RSU geeft wel de condities voor gezond stedelijk leven en de ontwikkeling van de stad. Met deze condities blijft er veel ruimte om kwantitatief en kwalitatief de stad te blijven doorontwikkelen |
| **131** | Is de voorgestelde strategie dan robuust en vooral flexibel genoeg om de bijna altijd onvoorspelbare veranderingen in omstandigheden en randcondities in de tijd aan te kunnen?<br>Wat als dat van tijd tot tijd om een  andere route of volgorde vraagt?<br>Wat als programmatische vragen of practische hobbels een routeaanpassing vereisen?<br>Wat als de achterliggende doelen, de visie achter het ruimtelijk concept op het soort stad en samenleving waar dat concept kader en uitdrukkingsvorm voor is, ook een dynamische kijk op dat concept zélf blijkt te vragen?<br>Lijkt de strategie zo niet teveel op een schaakpartij waarbij de speler alle zetten vooraf gefixeerd heeft, zonder kennis nog van wat er overigens op het bord gaat gebeuren?<br>Zou een strategie die, met een heldere conceptuele visie als basis, scherp koers kiest voor een eerste stap en voor de stappen daarna een veel flexibeler en bewegenlijker kader biedt, niet meer houvast bieden bij storm en ontij? | Een mooie analogie naar het schaakspel. We schaken op een bord waar we van te voren de regels hebben opgesteld om daarna het spel goed te kunnen spelen. Die regels zijn de condities voor de ontwikkeling van de stad. Het spel zelf kent veel varianten waar in de loop van het verlopen van de klok vele zetten gedaan kunnen worden. Maar wel altijd binnen de contouren van de spelregels. Ergo: we bieden heel veel ruimte binnen de voorwaarden die nodig zijn voor de ontwikkeling. Innovatie en vernieuwde inzichten kunnen daardoor nog alle Ruimte krijgen. De randvoorwaarden leggen we vast.<br>Zo is bijvoorbeeld in hoofdstuk 7 aangegeven dat na de eerste (nader uit te werken) fasen nog verschillende nadere keuzen te maken zijn. |

| | | |
|---|---|---|
| **131** | Dan nog een paar andere vragen.<br><br>Inzet in de RSU2040 is eerst infrastructuur, dan bouwen, in de samenvatting versmald tot eerst wegen. Gaat het niet primair gaat over eerst OV- en fietsnetwerken? Juist met het vaak laat komen daarvan worden kansen op mobiliteitstransitie gemist en oude gewoonten bevestigd. | In de samenvatting wordt ook specifiek het mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer genoemd. Voor een gezonde groei van de stad is aandacht voor alle modaliteiten. Meer specifieke informatie hierover kunt u vinden in het Mobiliteitsplan 2040. |
| **131** | Barcode en 10-minutenstad zijn duidelijke en praktische handvatten voor het sturen van de feitelijke ontwikkeling. Groen en klimaat hebben daar een prominente plaats in. Staat het verplaatsen en plaatsen van groene en recreatieve functies naar en aan de rand van de stad om de stedelijke ontwikkeling op knooppunten handen en voeten te geven, daar niet haaks op? | We gaan geen groene en recreatieve functies verplaatsen. We maken juist een aantal van deze gebieden beter bereikbaar, investeren met name in de bestaande stad in zowel structuur als op specifieke plekken. |
| **131** | De conceptuele visie zet in op ontwikkeling van binnen naar buiten. Eerst de knooppunten, dan andere plekken binnen de stad, dan pas de stadsrand. Leidt die inzet tot de goede differentiatie in woonmilieus in de tijd? Of is het gevolg ervan twee maal gedurende langere tijd veel eenzijdigheid en onvoldoende antwoordt op wat in de stad nodig is en gevraagd wordt?<br><br>Ik wens u succes met de volgende stappen. | De strategie wordt in samenhang met de woonvisie - waarin de gewenste beweegrichting voor de samenstelling van de woningvoorraad is gegeven - en flankerend beleid uitgewerkt in gebiedsgerichte plannen zoals Omgevingsvisies, Stedenbouwkundige Programma's van Eisen en bouwenveloppen. Daarbij maakt monitoring onderdeel uit van onze aanpak. Wij zijn ervan overtuigd dat binnen deze context gebouwd wordt aan een leefbare en toekomstbestendige stad waar het prettig wonen, werken en verblijven is. De beschreven woonmilieus in de RSU zijn daarbij geen blauwdruk, maar een perspectief. Ook binnen deze woonmilieus is het van belang voldoende differentiatie te realiseren zodat iedere wijk en buurt (bestaand en nieuw) haar eigen karakter krijgt of behoud.<br>En grote dank! |

| | | |
|---|---|---|
| **132** | Graag stuur ik u onze zienswijze op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Deze zienswijze is in de vorm van een presentatie die wij vorige week aan de projectleider van de Westelijke Stadsboulevard en de gebiedscoördinator West en Noordwest hebben gepresenteerd.<br>Als inwoner van Utrecht en als architect in de infrastructuur voel ik mij verantwoordelijk voor ruimtelijke ontwikkelingen in de stad. Binnen het maatschappelijk betrokken architectenbureau Syb van Breda & Co architects heb ik gewerkt aan zowel een analyse van de verkeersdruk in Utrecht West als aan een alternatief plan voor de Majellaknoop dat aansluit bij de uitgangspunten van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Belangrijke uitgangspunten als leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en toekomstbestendigheid worden onvoldoende meegenomen in het huidige plan voor de Majellaknoop, en sluiten niet aan bij uw strategie.<br><br>Wij hopen u hierbij een plan te hebben gepresenteerd dat wel aansluit bij uw strategie en waarmee de stad zich op een positieve manier kan ontwikkelen. Graag lichten wij ons plan verder toe in een gesprek met u. | De RSU2040 is het koersdocument voor de komende 20 jaar waarin op hoofdlijnen. Uw zienswijze gaat over tracekeuzes die niet in de RSU2040 worden gemaakt maar in tracestudies worden uitgewerkt. In het specifieke geval van de Westelijke Stadsboulevard is de tracekeuze van de Majellaknoop eind 2017 is gemaakt. Dit vastgestelde beleid is uitgangspunt geweest voor de RSU2040. |
| **133** | Met grote belangstelling hebben wij kennis genomen van het concept ‘Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ (hierna ‘RSU2040’). Een indrukwekkend en ambitieus document die weergeeft waar Utrecht voor staat en vooral naar toe wil. De opgave waar de gemeente Utrecht (maar ook in een grotere regio rondom Utrecht) voor staat, is fors en vergt een grote inspanning van diverse partijen, nauwe samenwerking tussen deze partijen en veel energie om de uitgangspunten uit het document waar te maken. Vanuit Loostad Vastgoedontwikkeling B.V. en KondorWessels Projecten B.V. zijn wij met diverse ontwikkelingen | |

bezig in Utrecht. Beide ondernemingen maken onderdeel uit van VolkerWessels. Vanuit VolkerWessels zijn er nog andere ondernemingen actief in de gemeente Utrecht. Wellicht volgen er vanuit die ondernemingen nog afzonderlijke zienswijzen op de RSU2040. Hieronder geven wij eerst een beknopte algemene reactie op de RSU2040 en aansluitend volgt een specifiekere reactie voor een tweetal projectlocaties (Groenewoud en Archimedeslaan).

---

**133**

1. In de RSU2040 wordt sterk ingezet op hoge stedelijkheid. De focus ligt hoofdzakelijk op appartementen rondom (nieuwe) (H)OV punten. Het lijkt dat dit sterk gestuurd wordt vanuit de gedachte dat er tot 2040 nog grote woningaantallen gerealiseerd moeten worden en dat grote verdichting hiervoor noodzakelijk is. Wij vragen ons af of deze filosofie voldoende aansluit bij de marktvraag. Is er behoefte aan zoveel toevoeging van appartementen, of wil het gemiddelde Utrechtse gezin, of de starter niet liever een grondgebonden woningen met een tuin(tje)? Wordt hierdoor een grote doelgroep genegeerd en raakt dat de wens van de gemeente om te zorgen voor een inclusieve stad? Er wordt reeds vastgesteld dat het aantal vertrekkende 30-minners toeneemt. Een passend woningaanbod (prijs-kwaliteitverhouding) ligt hier mede aan ten grondslag. Er zal ook focus gelegd moeten worden op woningbouwontwikkelingen voor deze doelgroep zodat zij ook stappen kunnen maken in hun wooncarrière en hiervoor niet uit hoeven te wijken naar andere gemeente. (Jonge) gezinnen wonen liever in een ontspannen, kindvriendelijke wijk in een grondgebonden woning in plaats van in een appartement binnen een hoog stedelijke setting.

Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Globaal genomen geven deze een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Daarnaast zijn we ons er van bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens.
Verder delen wij met u dat er sprake moet zijn van voldoende differentiatie binnen de beschreven woonmilieus, zodat ik combinatie met de bestaande stad ruimte wordt geboden voor alle doelgroepen (studenten, starters, gezinnen, ouderen, etc.)

| | | |
|---|---|---|
| **133** | 2. Wij maken ons zorgen over de stapeling van ambities die voortvloeien uit de RSU2040: vergroening (75 m2 groen per woning?), verduurzaming, circulair bouwen (en slopen), mobiliteit, klimaat adaptief en biodivers bouwen in relatie tot de betaalbaarheid van de woningen en daarbij de visie van de gemeente Utrecht om grondopbrengsten vanuit<br>erfpachtopbrengsten in te gaan zetten om de ambities vanuit de RSU2040 deels te financieren. Hiermee komt de betaalbaarheid van woning nog meer onder druk te staan omdat de grondprijs voor de gemeente Utrecht een belangrijke inkomstenbron blijkt te zijn. Hoe bewaakt de gemeente Utrecht het financiële realisme en de financiële haalbaarheid van<br>ontwikkelingen zodat de betaalbaarheid van woningen niet verder onder druk komt te staan? | Het realiseren van de ambities vraagt om een gezamenlijke (financiële) inspanning van gemeente, andere overheden (zoals rijk, provincie en Europa) en andere partijen (zoals ontwikkelaars en woningcorporaties). Dat wij daar vol op in zetten valt te lezen in het hoofdstuk Investeringsstrategie. We willen sturen op de (inhoudelijke) randvoorwaarden voor evenwichtige groei in de verschillende fasen van de planvorming met behulp van een afwegingskader, zoals omschreven in het hoofdstuk Uitvoeringsstrategie. Dit geldt stadsbreed, maar ook voor afzonderlijke plannen. |
| **133** | 3. In welke volgorde dienen ambities en projecten uitgevoerd te worden? Dienen eerst de mobiliteitsambities gerealiseerd te worden (bijvoorbeeld nieuwe P+R’s en de tramlijn) of worden er eerst nieuwe wijken ontwikkeld? Om hoge dichtheden te verantwoorden en af te wijken van de nota stallen en parkeren dient er een Tramlijn gerealiseerd te worden. Is de inzet op (H)OV haalbaar in tijd binnen de gestelde groeiambitie? Auto’s worden genegeerd in de RSU2040 (uitgangspunt 8) terwijl de gemiddelde burger in Nederland nog steeds de voorkeur geeft aan de auto boven H(OV) mede vanwege de afhankelijkheid van de auto (terwijl de RSU2040 stelt dat meer mensen de fiets nemen in plaats van de auto). Indien de gemeente Utrecht een inclusieve stad wenst te realiseren, is de inwoner van Utrecht die de voorkeur geeft aan vervoer per auto dan ondergeschikt aan een inwoner van Utrecht die kiest voor H(OV)? | Zoals aangegeven in hoofdstuk 7.2 lopen mobiliteitsambities en de ontwikkeling van nieuwe wijken hand in hand. Nieuwe wijken houden rekening met de wijze waarop de bereikbaarheid wordt gerealiseerd en zullen er tevens voor moeten zorgen dat tijdig voldoende vervoerswaarde ontstaat om de gewenste kwaliteit van ontsluiting te kunnen realiseren. |

| | | |
|---|---|---|
| **133** | 4. De intelligente barcode is een mooie en uitdagende ambitie. De multifunctionele uitwerking (waaronder de hiervoor benoemde stapeling van ambities) maakt ontwikkelingen echter (nog) complexer en kosten daarmee per definitie meer tijd. Dit tijdsaspect blijft ons inziens onderbelicht in de RSU2040. Op welke wijze is de gemeente Utrecht voornemens plannen (vanuit zowel de harde plancapaciteit als nieuwe plannen) te versnellen om zo de ambitieuze doelen te behalen? Heeft de gemeente Utrecht een analyse gedaan van de (gemiddelde) doorlooptijd van (grootschalige) ontwikkelingen in Utrecht en zo ja, wat zijn de conclusies daarvan? Ervaring leert dat (grootschalige) ontwikkelingen veel tijd kosten. Wij zijn bereid om extra capaciteit in te zetten om tempo te maken. | We zijn ons er van bewust dat stadsontwikkeling een complexe en tijdrovende aangelegenheid is. In paragraaf 7.2 wordt de volgorde van ontwikkeling van verschillende onderdelen van de stedelijke ontwikkeling geduid vanuit de samenhang tussen met name de ontwikkeling van het stedelijk mobiliteitssysteem en de ontwikkeling van de stedelijke knooppunten. Deze uitvoeringsstrategie bevat geen harde planning en zal in een volgende fase nader moeten worden uitgewerkt. Mogelijkheden voor versnelling zullen in eerste instantie op projectniveau worden bezien. |
| **133** | 5. Kan de gemeente Utrecht een prioritering aangeven in de ambities uit de RSU2040? Hoe gaat de gemeente Utrecht om met conflicterende belangen van deze ambities? Is betaalbaarheid van woningen belangrijker dan circulair bouwen? Is verdichting belangrijker dan 75 m2 groen per woning in een omgeving? Indien er een conflict tussen ambities ontstaat, hoe worden er dan door de gemeente knopen doorgehakt zodat er geen vertraging ontstaat in de ontwikkeling van plannen? Komen er naast de RSU2040 straks nog andere eisen vanuit de gemeente, provincie of landelijke overheid (bijvoorbeeld de Omgevingsweg) die voor vertraging in de planvorming kan leiden en hoe wil de gemeente Utrecht dat eventueel voorkomen? | Het maken van nadere keuzes op projectniveau is voorbehouden aan College en Raad. Daarbij wordt op basis van een afwegingskader (zie paragraaf 8.4.1.) gestuurd op versnelling van de productie. Zo nodig staat dat ook op de agenda bij overleg met hogere overheden. Daarnaast maken we ook de afwegingen op basis van inzichten die we verkrijgen uit de barcode.<br><br>Verder wijzen wij u op het Stadsakkoord Wonnen waar wij met alle betrokken partijen afspraken hebben gemaakt over het houden van tempo in de planvorming en bouwproductie en de wijze van escalatie. |
| **133** | 6. Uit de RSU2040 blijkt dat het bouwen van meer woningen binnen de ‘nieuwe’ knooppunten voor meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie biedt. Hoe voorkomt de gemeente Utrecht vertraging in actuele ontwikkelingen waarbinnen ruimte is voor de toevoeging van extra woningen maar | Optimalisatie wordt in eerste instantie bezien binnen vastgestelde stedenbouwkundige kaders. Indien met private partijen bindende afspraken zijn gemaakt kan optimalisatie een gezamenlijke opgave zijn, waarbij voorkomen of beperken van vertraging een van de afwegingen zal zijn. |

| | | |
|---|---|---|
| | waar<br>stedenbouwkundige kaders al zijn overeengekomen? | |
| **133** | 7. Hoofdstuk 7.3 beschrijft de hoe de gemeente de samenwerking tussen partijen ziet om op succesvolle wijze uitvoering te geven aan de RSU2040. Wij juichen dit van harte toe en onderkennen het gezamenlijke belang en zullen hier vanuit beide zijden energie in moeten steken om tempo te kunnen (blijven) maken. | Dank voor uw reactie |
| **133** | Groenewoud (ontwikkeling van Loostad Vastgoedontwikkeling)<br>8. RSU2040 pagina 33/34: rondom de aangewezen HOV punten wordt een “(zeer)<br>hoogstedelijk” milieu omschreven. Wat houdt dit in en werpt dit een nog ‘hoogstedelijker’ perspectief op de locatie Groenewoud? Momenteel is het al hoogstedelijk met 56 tot 65 woningen per hectare. Is de huidige invulling conform de definitie uit de RSU2040? | De locatie Groenewoud is één van de woningbouwprojecten in Papendorp. De dichtheid wordt bezien op basis van de totale ontwikkeling, met respect voor reeds gemaakte afspraken. |
| **133** | 9. RSU2040 pagina 43, punt 9: waarom onderkent de gemeente het in dit beleid passende energiesysteem wat in Groenewoud wordt uitgewerkt in financiële zin niet? | Ten aanzien van Groenewoud vinden op projectniveau gesprekken plaats om de ambities en de financiële haalbaarheid met elkaar in evenwicht te brengen. |
| **133** | 10. RSU2040 pagina 116: graag krijgen wij (Loostad Vastgoedontwikkeling) een nadere toelichting op wat u bedoelt met “concentratie nieuwe warmte-koudeopslag voor stedelijke ontwikkeling”? Dit gebied leent zich uitsluitend en maximaal qua bodemcapaciteit voor de ontwikkeling Groenewoud. Dus wat wordt hiermee bedoeld? | Uiteraard stelt de bodemcapaciteit grenzen aan de omvang van warmte-koudeopslag. De omvang van mogelijkheden voor WKO worden onderzocht in het kader van de ontwikkeling van de diverse stedelijke ontwikkelingsprojecten in Papendorp. |
| **133** | 11. RSU2040 pagina 165: Groenewoud wordt genoemd in “fase 1” en als harde plancapaciteit. De status van dit project is momenteel nog | In het MPR hebben wij de definitie voor ‘harde’ plancapaciteit gegeven. We noemen in Utrecht een plan ‘hard’ als er een intentiedocu- |

| | | |
|---|---|---|
| | niet zo ver (voor anterieure overeenkomst). Hoe ziet de gemeente dit precies? | ment (danwel startdocument) is vastgesteld. Het moment van de anterieure overeenkomst ligt inderdaad later in tijd. We gaan er van uit dat er ruimschoots binnen die termijn overeenstemming over de woningbouwontwikkeling in Groenewoud wordt bereikt. |
| **133** | Archimedeslaan Rijnsweerd (ontwikkeling van KondorWessels Projecten)<br>12. RSU2040 pagina 117: rond belangrijke OV-knooppunten (waaronder Rijnsweerd) maakt de gemeente Utrecht hoogbouw tot 70 meter mogelijk. Tijdens de ontwikkeling van de plannen voor de Archimedeslaan zijn er vaak discussies geweest over de maximale bouwhoogte en is deze vanuit de gemeente Utrecht gemaximeerd op 45 meter terwijl deze locatie zich uitstekend leent voor een of meerdere hoogteaccenten tot 70 meter (wat in de RSU2040 wordt erkend). Uiteraard geldt dat de bouwhoogte niet als zelfstandig uitgangspunt kan dienen maar dat dit in een breder perspectief geplaatst moet worden. Hoe dienen wij de RSU2040 in dit geval te interpreteren? | In de RSU zijn gebieden aangewezen waaronder Rijnsweerd waar hoogbouw is toegestaan. Aanvullend op de RSU wordt een aparte Hoogbouwvisie ontwikkeld waarin deze gebieden worden uitgewerkt. Daarin worden o.a. nadere randvoorwaarden ogenomen over de hoogteopbouw in het gebied. De RSU zet de koers uit voor de stad voor hoogbouw, de uitwerking vindt plaats in de hoogbouwvisie. Deze is dan ook kaderstellend voor bouwplannen. |
| **133** | 13. RSU2040 pagina 146: voor de Archimedeslaan en Rijnsweerd zijn in het Meerjaren Perspectief Ruimte (2020) 1.900 woningen opgenomen. Onze plannen (Archimedeslaan) alleen al bevat 1.600 tot 1.700 woningen. Indien er naast ons project aan de Archimedeslaan in Rijnsweerd nu al meerdere ontwikkelingen zijn gepland, voldoet het aantal van 1.900 woningen mogelijk niet. | Dit aantal staat verkeerd vermeld in de concept-RSU. In het MPR zijn voor het gebied Rijnsweerd 1600 woningen voorzien. In de definitieve versie van de RSU zullen wij dit aanpassen.<br>Regel 448, nr 133<br>We willen dat de stad in evenwicht groeit. Dat betekent niet alleen het realiseren van woningen maar alle functies uit de barcode. De ondergrens van het aantal woningen geldt voor het gehele gebied van Rijnsweerd. Voor het gehele gebied wordt er afgewogen hoe deze barcode in balans gerealiseerd kan worden, en waar de afzonderlijke onderdelen uit de barcode het best tot zijn recht komen. |

| | | |
|---|---|---|
| **133** | 14. RSU2040 pagina 146: als ondergrens voor Rijnsweerd worden tot 2040 2.000 extra woningen als extra programmering opgenomen. Wij gaan graag met u in overleg om een deel van deze 2.000 extra woningen op de Archimedeslaan te realiseren indien dit ook door de verschillende afdelingen binnen de gemeente (waaronder stedenbouw en mobiliteit) gedragen wordt. | De gemeente zal tegen die tijd met de belanghebbende partijen in dit gebied in gesprek gaan. |
| **133** | 15. RSU2040 pagina 147: nieuwe vormen van mobiliteit en parkeren op basis van behoefte is locatie (en eigendom) overstijgend. De gemeente zal hierin de regie moeten nemen en tijdig oplossingen moeten realiseren zodat bij oplevering van plannen er op dit gebied geen problemen ontstaan (zie ook punt 3.). | Wij realiseren ons de uitdagingen hiervan. Daarom wordt parallel aan het opstellen van de RSU en het Mobiliteitsplan ook een nieuwe Parkeervisie opgesteld waarin het gemeentelijk beleid t.a.v. parkeren wordt beschreven. |
| **133** | 16. Bij ons plan aan de Archimedeslaan wordt invulling gegeven aan verdere verdichting met vergroening. Graag stemmen we op korte termijn met de gemeente af onze plannen voor de Archimedeslaan op dit vlak voldoen aan de uitgangspunten van de RSU2040 zodat dit geen verdere vertraging oplevert in de ontwikkeling. | De RSU 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen. Deze wordt verder uitgewerkt in omgevingvisies, ruimtelijke plannen etc. |
| **133** | 17. Door de opeenstapeling van ambities in de RSU2040 (zie ook punt 2.) zal er voor de ontwikkeling van de Archimedeslaan keuzes gemaakt moeten worden welke ambities prioriteit hebben. Graag vernemen wij van de gemeente hoe zij hierin faciliteert zodat dit niet ten kosten gaat van de snelheid van de ontwikkeling. | Zie reactie bij punt 2. |
| **133** | Uiteraard zijn wij bereid om bovenstaande in een gesprek nader aan u toe te lichten en gezamenlijk een weg te vinden om tempo te maken in onze ontwikkelingen die mede een rol kunnen spelen binnen de ambities van de RSU2040. | Dank voor uw reactie |

| | | |
|---|---|---|
| **139** | 1. In de RSU wordt gesproken over dat de gemeente samen met de bewoners en andere partijen de stad maakt. Dit uitgangspunt heeft de gemeente nu ook al. Echter blijkt in de praktijk dat dit proces van samen stad maken vaak niet goed gaat, bijvoorbeeld in projecten voor binnenstedelijke verdichting waar de buurt en de bewoners onevenredig zwaar worden benadeeld, omdat de gemeente in de realisatie van haar ambitie afhankelijk is van een projectontwikkelaar of een ander uitvoerder die een rendabel project wil waardoor de integrale afweging scheef wordt. In de huidige RSU staat weinig over de invloed die bewoners kunnen hebben op de realisatie van de RSU.<br>Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat door binnenstedelijke verdichting en verhoging de huidige bewoners niet onevenredig zwaar worden benadeeld bv door verslechtering van privacy, bezonning, uitzicht, groen en luchtkwaliteit en toename in windhinder, verkeersdrukte en parkeerdrukte?<br>Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat de uitvoering van RSU 2040 wat betreft betrokkenheid en wensen van bewoners, en het participatieproces beter wordt dan nu gebeurt in de huidige praktijk en hoe wordt dat opgenomen in de volgende versie van de RSU? | Bij de verdere ontwikkeling van de stad hebben bewoners nog alle mogelijkheden tot inspraak. |
| **139** | 2. Het beleid is groen tenzij. Dat is mooi omdat bruikbaar groen positieve effecten heeft. Echter, dit uitgangspunt lijkt op gespannen voet te staan met de ambitie voor verdichting van de stad. De RSU spreekt over groene buitenruimte binnen 300 m van iedere huis. Wat wordt verstaan onder groen buitenruimte? Hoe ziet zo'n groen buitenruimte eruit en is dat ook bruikbaar groen? Hoe gaat de gemeente | Verdichting hoeft niet per definitie hand in hand te gaan met het verdwijnen van groen maar kan bijvoorbeeld ook door het vervangen/transformeren van bebouwing en door vergroening op plekken waar veel verharding is (parkeerplaatsen, brede straten. De vergroening van Utrecht omvat zowel minder bruikbaar groen aan gevels en daken én groen met meer gebruiksmogelijkheden in plantsoenen, |

| | | |
|---|---|---|
| | concreet ervoor zorgen dat verdichting niet tot vermindering in bruikbaar groen in de wijk leidt? | buurtparken en wijkparken. Al dit groen is bruikbaar voor planten en dieren. Bij elkaar willen we 900 voetbalvelden aan extra groen aanleggen of toegankelijk/bruikbaar maken. De precieze inrichting en de gebruiksmogelijkheden voor mensen, planten en dieren worden de komende jaren uitgewerkt. Vanzelfsprekend zetten we in op wijken die klimaatbestendig zijn of worden. |
| **139** | 3. De realisatie van de binnenstedelijke verdichting wordt mede gerealiseerd door sloop van bestaande gebouwen. Hoe veel wordt gesloopt en waar en aan welke criteria moeten gebouwen voldoen om gesloopt te mogen worden? Zijn er andere oplossingen onderzocht waarin sloop niet of minder nodig is en dan welke? | De juiste aantallen van sloop zijn niet op voorhand bekend. Soms is sloop nodig vanwege de veiligheid en kwaliteit.<br>bespreken |
| | 4. Alleen met binnenstedelijke verdichting de tekort aan betaalbare woningen op te lossen lijkt zeer moeilijk haalbaar gezien de schaarste en prijskaartje van binnenstedelijke bouwgrond en de complexiteit die gepaard gaat met binnenstedelijke verdichting. De RSU is op dit punt vaag. Hoe gaat de gemeente ervoor zorgen dat betaalbare woningen worden gerealiseerd? Worden harde randvoorwaarden en instrumenten daarvoor ontwikkeld, welke dan en hoe wordt dat opgenomen in de RSU? | We streven naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de midden- categorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Hoe we sturen op deze ambities is onderdeel van onze aanpak in de opgave Wonen en de Woonvisie. De Ruimtelijke strategie is opgesteld in de lijn van onze ijkpunten en faciliteert deze. Daarnaast monitoren wij halfjaarlijks via het MPR en de peilstok stedelijke ontwikkeling in hoeverre de planvoorraad zich ontwikkelt in de richting van de gewenste percentages sociale huur, middenhuur en betaalbare koop. |
| **140** | Zie inspraakreactie 25 | Zie antwoord op inspraakreactie 25 |

| | | |
|---|---|---|
| **141** | Hierbij wil ik graag een reactie plaatsen bij de omgevingsvisie / het concept ruimtelijke strategie 2040.<br>Ik vind het opvallend dat er op pagina 105 ingetekend staat dat Buurtschap Wayen, in de gemeente Houten een zoekgebied is 7 hectare aan nieuwe sportvelden. Buurtschap wayen, genomineerd als onderdeel van werelderfgoed hollandse waterlinie is naar mijn mening mooi zoals het is en doet met de vele boomgaarden recht aan de historie van de regio en de waterlinie.<br>Ik begrijp uit de begeleidende tekst dat vooral Laagraven onderdeel is van het technisch zoekgebied, maar dit staat dan foutief ingetekend op pagina 105. Daarnaast is plas groenraven, wederom onderdeel van de gemeente houten, de afgelopen jaren succesvol getransformeerd tot leefgebied van vele flora en fauna als natuurplas. De huidige dubbelfunctie als recreatieterrein is mij als bewoner al een doorn in het oog. Deze grove verstoring van de natuurlijke rust doet het natuurrijke karakter van het gebied geen goed. En ik ben dan ook van mening dat van uitbreiding met sportvelden ten zuiden van de A12 op grondgebied van Houten geen sprake mag zijn in een ruimtelijke visie van Utrecht. | Het technische zoekgebied voor sport is een indicatieve duiden. Wij pakken deze opgave op samen met de regiogemeenten. |
| **141** | Graag wijs ik u er tevens op dat firma [ … ] een perceel aan de koppeldijk in Houten heeft opgesplitst en als vastgoedbelegging aanprijst als investeringsgrond voor woningbouw welke daar namens de gemeente en provincie Utrecht zal gaan plaatsvinden. Als basis hiervoor worden tevens enkele passages en afbeeldingen uit uw ruimtelijke koers gebruikt. Waaruit mijn inziens blijkt dat uw ruimtelijke koers document ruimte ter interpretatie laat over de exacte invulling van wat over de jaren de A12-zone is gaan heten, in uw eigen tekeningen op pagina 131 is al te zien hoe vaag en ruim hier gemeten wordt, zelfs buiten de gemeentegrenzen. Ik zie graag dat uw document wordt | De RSU 2040 is geen blauwdruk maar een koers document op hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling.<br><br>In U Ned verband wordt een aantal gebiedsonderzoeken uitgevoerd. Op dit moment is nog niet bekend hoe de participatie van de gebiedsonderzoeken precies wordt ingericht. Als u zich aanmeldt voor de nieuwsbrief van U Ned, dan wordt u op de hoogte gehouden van de voortgang en bijeenkomsten over o.a. de gebiedsonderzoeken. U kunt zich aanmelden via www.programma-uned.nl. |

| | | |
|---|---|---|
| | aangepast zodat er geen enkele twijfel meer kan zijn over woningbouw of plaatsing van sportvelden op grondgebied van de gemeente Houten. Niet op en om plas laagraven en zeker niet in Buurtschap Wayen | |
| **141** | Op pagina 115 staat in de legenda van de afbeelding benoemd dat een hoogspanningsleiding, bovengronds, welke ten zuiden langs de a12 loopt, een hoofdtransportleiding voor warmte zou zijn. Dit is niet correct. Mogelijk in de toekomst wel voor duurzame energie. Dit moet gecorrigeerd worden. | Ook dit betreft een indicatieve duiding voor de duurzame energie. |
| **141** | Ik heb bezwaar tegen de suggestieve intekening van een nieuwe meer zuidelijke route voor de snelweg a12 vanaf fase 4a zonder dat daar een duidelijke toelichting op gegeven wordt. Met de nieuwe trends van thuiswerken is de huidige ligging van de a12 goed en hier hoeft naar mijn mening geen verandering voor te komen. | De door u geduide zuidelijke ligging is uit het kaartbeeld gehaald. |
| **142** | Zienswijze<br>En nu. Toekomst Balijelaan heeft al meerdere keren een zienswijze ingestuurd (Merwedekanaalzone, Mobiliteitsplan, parkeervisie, Ledig Erf) We willen in deze zienswijze niet in herhaling vallen. Alle praktische aandachtspunten en concrete wensen zijn al uitgebreid beschreven in de bovenstaande zienswijzen.<br>Maar we sturen deze zienswijze in omdat we zorgen hebben over de Balijelaan en het Balijeplein als verbindingsroute zonder dat er aandacht is voor leefbaarheid, groen, duurzaamheid. We willen niet als | Wij gaan graag met u in gesprek over een omgevingsplan voor Balijelaan/Balijeplein. |

laatste in de rij staan als het gaat om deelnemen aan de mooie ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. Waar we behoefte aan hebben is een omgevingsvisie Balijelaan/Balijeplein, aansluitend op een omgevingsvisie van de Rivierenwijk. Bewoners willen hier zelf zeker in participeren, maar kunnen dat niet alleen. Er zijn ideeën genoeg die we graag delen, maar er is ook een realiteit waar rekening mee gehouden moet worden en er zijn zeker experts die het slimmer of beter kunnen op basis van onze uitgangspunten.
We willen geen armoedige straat en plein zijn, verkeersonveilig en sociale onveilig. We willen een mooie, sterke gezonde aanvulling zijn op de mooie ontwikkelgebieden waar we tussenin liggen. Een straat waar mensen graag doorheen lopen en fietsen. Een kleinschalig plein in een goedverzorgde traditionele omgeving, waar mensen graag een ambachtelijk winkel inlopen omdat er ambachtelijke specialiteiten van goede kwaliteit te krijgen zijn zoals bij de slagerij, de groentenmannen, de visboer, de kaasboer of de bakker. Of een koffietje op een terrasje nemen of een ijsje bij Lorenzo. Of misschien zelfs een vega shoarma halen.
Manieren waarop die visie vanuit de Balijelaan tot stand zou kunnen komen zouden de volgende kunnen zijn:
- oprichten van een ‘wijkvereniging’ maar dan anders. Die hetzij de bewoners van de Balijelaan en het Balijeplein, het zij de gemeenschap in de Rivierenwijk kan vertegenwoordigen als het gaat om behoud van lokale ondernemers, ontmoeten op Balijeplein, openbare ruimte groener maken vanuit het algemeen belang voor de wijk, waar sociale cohesie en veiligheid
een grote rol in spelen.
- een brainstormsessie met mensen van de Balijelaan, ondernemers, verkeersexperts,beleidsmakers, wethouder én creatievelingen om te kijken hoe het fijner, mooier en beter kan op de Balijelaan en het Ba-

lijeplein, rekening houdend met het toenemend verkeer van de komende vijf jaar en rekening houdend met ontmoeten en winkelen. Leven als leidraad dus. Verkeer welkom maar te gast, uitgenodigd om langzaam te rijden in het groen en niet uitgenodigd om vast op het gas te trappen.
- Scenariodenken

We weten dat het kan.
Mocht u van ons toch de praktische ideeën en uitgangspunten willen ontvangen die we in de verschillende zienswijzen uiteen hebben gezet, dan horen we dat graag.
Overigens is het goed om te weten dat wij als Toekomst Balijelaan binnenkort ook met de gemeente in gesprek gaan n.a.v. onze zienswijze Merwedekanaalzone. Daar kijken we naar uit.

---

**143**

Voor Leidsche Rijn als woonlocatie werd ontwikkeld had Utrecht ca. 225.000 inwoners. De ambitie was te groeien naar 350.000 inwoners. Nu deze ambitie bereikt is, heeft Utrecht een nieuwe ambitie samengevat in het plan Ruimtelijke strategie 2040. In 2040 moet Utrecht een inwonersaantal van 450.000 bereikt hebben. Om die nieuwe ambitie te bereiken, moeten er 80.000 nieuwe woningen gebouwd worden. Deze nieuwe beowners werken nog niet in de stad en er is ook nog geen voldoende werk voor hen. Daarom moeten er 60.000 nieuwe banen gecreëerd worden. RSU is er niet om het huidige woonruimte probleem voor mensen die al werken in \utrecht, maar om nieuwe inwoners te trekken.
Voor deze 80.000 nieuwe woningen is op dit moment onvoldoende ruimte. Net als voor de ontsluiting van de nieuwe woonlocaties, de alles in 10-minutenbereikbaar-ambitie en het vergroenen van de stad.

De aantallen zijn iets anders (60.000 woningen en 70.000 banen). Wij hebben er vertrouwen in dat we deze in de stad op een duurzame volwaardige manier kunnen vestigen in samenhang met andere onderdelen van de barcode. De RSU beschrijft hoe we dat op een evenwichtige manier kunnen realiseren.

| | | |
|---|---|---|
| **143** | Concreet betekent dit voor mijn wijk Lunetten, dat als de plannen doorgaan, Park de Koppel opgeofferd gaat worden aan een trambaan om het nieuwe station Lunetten-Koningsweg en de Uithof vanuit Nieuwegein bereikbaar te maken. De nu nog groene spoorwegdriehoek bij het huidige station Lunetten zal plaats moeten maken voor een nieuw station Lunetten-Koningsweg, de tram en hoogbouwflats van 120 meter hoog. Voor op de huidige locatie van sportvelden en Volkstuinencomplex bij Olympus is een scholencomplex met sporthal in de plannen opgenomen. Utrecht heeft ambitieuze plannen om te vergroenen. Echter in mijn woonwijk Lunetten zal er per saldo minder groen over blijven en is het de vraag of ik nog een volkstuin en tenniscomplex binnen 10 minuten met fiets (zoals nu) kan bereiken. | Volgend op de RSU zal een drietal grotere gebiedsonderzoeken plaatsvinden waarbij samen met diverse publieke partners gekeken wordt hoe de knopen zich met programma ontwikkelen in directe relatie met de (grotere) omgeving. Hier zal meer duidelijk worden wat de impact is. |
| **143** | Ik ben mij bewust van het tekort aan met name goedkopere woningen. RSU lijkt echter vooral te willen bouwen voor mensen die nog niet in Utrecht wonen, werken of een andere binding hebben ten koste van de leefbaarheid in o.a. mijn wijk Lunetten.<br>Ik maak daarom bezwaar tegen de plannen die RSU heeft in en bij de wijk Lunetten: trambaan, station Lunetten/Koningsweg, hoogbouw in omgeving van station Lunetten, bouw scholencomplex + sporthal bij Olympus die allen er voor zorgen dat het groen in /om de wijk sterk verminderd. De corona-crisis heeft duidelijk gemaakt dat wandelgebieden, parken en andere groene gebieden in een grote behoefte voorzien. Op zondag is het file-wandelen en steeds meer moeten fietsers het fietspad delen met skeeleraars, wandelaars en hardlopers.<br>Mijn reactie lijkt op een not-in-my-backyard reactie. Inmiddels 30 jaar wonend in de wijk Lunetten en ca 60 jaar in Utrecht vind ik dat ik het recht heb verdiend om op te komen voor leefbaar houden van mijn wijk en stad.<br>Bouwen in het groen, of het om een trambaan, school, sportcomplex of woningen gaat is bouwen op het groen en zal per saldo nooit meer | Volgend op de RSU zal een drietal grotere gebiedsonderzoeken plaatsvinden waarbij samen met diverse publieke partners gekeken wordt hoe de knopen zich met programma ontwikkelen in directe relatie met de (grotere) omgeving. We bouwen echt niet alleen voor de mensen die (nog) niet in Utrecht wonen of werken. We willen graag ontwikkelen voor de mensen die nu in Utrecht wonen en ook voor de mensen die hier willen komen wonen. Zoals we dat altijd hebben gedaan. En we zijn het helemaal met u eens dat u het recht heeft op te komen voor uw wijk en buurt. |

| | | |
|---|---|---|
| | groen opleveren.<br>Zie hierbij foto's van een nieuwe bouwlocatie bij de Opaalweg naast Lunetten, waar t.b.v. studentenwoningen een groot perceel van bomen en struiken is ontdaan. | |
| **144** | Mijn zienswijze gaat over het intekenen van mogelijk wind-energie bij het gebied Polder Bijleveld. Ik kan mijn geheel voorstellen dat in dit gebied gezocht wordt naar mogelijkheden voor zonne-energie, wind-energie moet hier volgens mij niet vermeldt worden.<br><br>Belangrijkste redenen wat mij betreft om wind-energie niet te vermelden voor Polder Bijleveld:<br>• Het gebied ligt dusdanig dicht bij bestaande bebouwing, dat zowel de geluidsnormen als de slagschaduw normen niet haalbaar zijn (https://earth.google.com/earth/d/1KRcsv_KDIebA9ejtA29WYKc6Wc02Ze4P?usp=sharing)<br>o Eerste huizen liggen binnen 200m van de mogelijke locatie, en vergunningen daarvoor zijn ook nog eens zeer recent afgegeven (dus net gebouwd)<br>o Er liggen meer dan 30 woonhuizen binnen een straal van 500m van de beoogde locatie, waar geluid een probleem zal zijn<br>o Binnen het slagschaduw gebied liggen nog veel meer huizen, waaronder een heel deel van Vleuten-De Meern<br>• De historische Hamtoren ligt op een paar honderd meter van de beoogde locatie. Dit is een zichtbepalend historisch object, waaraan afbreuk wordt gedaan met de komst van twee windmolens<br>• In de plannen zoals eerder gepresenteerd aan de gemeenteraad, is het gebied niet opgenomen als zoekgebied voor wind. De locatie is met algorithmen wel verkend, maar uiteindelijk niet opgenomen. Het zou dan raar zijn om hem nu plotseling wel weer op te nemen voor wind. | Gezien de urgentie van de energietransitie kunnen wij het ons niet veroorloven om in dit (abstracte) stadium van beleidsvorming zoekgebieden voor duurzame energie uit te sluiten die conform het nationale en provinciale beleid wel mogelijk zijn. Dat wil niet zeggen dat in de zoekgebieden daadwerkelijk windmolens (en/of zonnevelden) komen. De afweging of duurzame energieproductie binnen deze zoekgebieden daadwerkelijk plaats kan vinden, moet nog gemaakt worden. Daarbij worden de door u genoemde punten meegewogen. Bij de selectie van zoekgebieden heeft de afstand tot woningen (minimaal 400 meter) een rol gespeeld. De verspreid liggende woningen te noorden van het spoor zijn daarbij buiten beschouwing gelaten, omdat het toegestaan is om voor een beperkt aantal woningen maatwerkafspraken te maken.<br>In de huidige (bestemmings)plannen voor het gebied is de mogelijkheid van windmolens niet opgenomen. Dat betekent dat, voor het toestaan van windmolens, deze plannen in dat geval gewijzigd zouden moeten worden en dat er planschade uitgekeerd zal worden als daar van sprake is. In deze fase van besluitvorming is het voorbarig om ervan uit te gaan dat er sprake is van beïnvloeding van de waarde van het onroerend goed. |

• Uitvoering van het plan komt niet voor in de fasering, oftewel, er is geen concreet plan voor uitvoering op termijn.
Ik kan me voorstellen dat het aantrekkelijk is voor de gemeente om zoveel mogelijk gebieden aan te wijzen voor windenergie. Bovenstaande punten in acht nemend, vind ik dit gebied daar echter niet in thuishoren, gezien de haalbaarheid van het plan zeer laag lijkt. Gegeven ook dat het hier om een zeer lange termijn plan gaat, is het onwenselijk voor omwonenden om lang in onzekerheid te zitten over mogelijke windenergie dicht op bebouwing. Zoals bekend, vanaf het moment dat een gebied benoemd wordt, heeft dit invloed op de waarde van onroerende goederen in het gebied.

Hierbij dan ook mijn vraag om het gebied alleen aan te wijzen als zoekgebied voor zonne-energie, en niet voor wind-energie, wat mij lijkt passen en waar vast mogelijkheden voor te vinden zijn.

---

**145**

Ik heb al eerder geprobeerd te mailen maar bij nadere lezing van de uitgebreide inspraakversie viel ons het volgende op. Ik stuur deze opmerking even op aangezien hij ws vooral van praktisch/communicatieve aard is en niet zozeer beleidsmatig.
Op blz 135 van de inspraakversie is er een fietsroute getekend dwars door de monumentale gevangenis wolvenplein, over de singel en ook nog over een stuk terrein (de stippellijn) die bij particuliere huizen hoort.
Ik begrijp dat dit een schets is richting 2040, dus dit niet letterlijk moet worden genomen, maar zo is het wel verwarrend en zaait onrust. Ik woon hier vlakbij dus ken de situatie. Het lijkt wel alsof voor zo'n route er een brug wordt gepland, een monument deels moet worden afgebroken en particulieren moeten worden onteigend.
Omdat er al een hoogwaardige fietsstraat aan de overkant langs de

Met de verbinding die aangegeven staat op de kaart wordt de voetgangersbrug bedoeld die gepland is. De RSU is een koers van de stad waarin het abstractieniveau hoog is. Wij spreken in de RSU over langzaam verkeersverbindingen waarbij geen uitspraken worden gedaan over fiets en/of voet.
De locatie van deze verbindingen zijn indicatief in de kaarten opgenomen. De ligging van de pijl in de kaart op pagina 135 zullen wij aanpassen conform de Omgevingsvisie Binnenstad (pagina 149).

| | | |
|---|---|---|
| | singel zelf loopt (aan de andere kant van de stadsbuitengracht, net nieuw - Wittevrouwensingel) en daarna door Wittevrouwenstraat/Voorstraat (fietsroute, ook nieuw) lijkt ons dit ook een vreemde optie.<br>Daarnaast loopt er ook een fietsstraat aan de noordzijde (andere kant Wittevrouwensingel), ook alles nieuw.<br>Ik zou u aanraden of verzoeken dit plaatje in de volgende versie aan te passen om verdere onrust te voorkomen.<br>Mogelijk wordt gehint op een looproute richting de nieuwe ontwikkeling wolvenplein, echter dat is geen fietsbrug maar voetgangersbrug en die is gepland op een andere plek (zie eerdere gemeentelijke plannen) nabij Hooghiemstra. | |
| **146** | U vraagt of de opgaven van de paragraaf Groen en Klimaatbestendig (pag 75) alleen voor grondgebonden woningen geldt of ook voor gestapelde bouw.<br>U vraagt hoe we de groen opgave willen bereiken.<br><br>U geeft aan dat u een mogelijke hoogbouwontwikkeling aan de zuidzijde van stadion Galgenwaard als uitwerking van het knooppunt Oost graag terug wilt zien in de RSU.<br>En u vraagt om aan te geven dat het bestaande gebouw Galgenwerth een uitzondering is op de hoogbouw in deze omgeving.<br><br>U geeft aan een invulling van werken, commercieel, voorzieningen etc te missen in de RSU. | De RSU 2040 is een koersdocument en geeft hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkelingen op de lange termijn.<br>Mbt u opmerkingen over Groen: Op stedelijk niveau maken we de afwegingen en kijken hoe dat in de gebieden kan landen. Daar zijn we nu ook druk mee bezig. Dit komt ook vaak terug bij de gebiedsuitwerkingen. Wij geven nu in deze RSU 2040 niet per gebied aan op welke plek dat heel specifiek plaatsvindt. Dit ook conform de abstractie van de RSU. Dit geldt ook de invulling van de ruimtelijke ontwikkeling in Oost.<br>Mbt uw opmerking over hoogbouw: Volgend op de RSU 2040 komt een hoogbouwvisie waar dit meer specifiek wordt gemaakt. Deze betreft nieuwe ontwikkelingen en niet bestaande gebouwen.<br>Als de RSU is vastgesteld, dan wordt deze verder uitgewerkt in verschillende ruimtelijke plannen etc. Een ontwikkeling in Oost is nu opgenomen passend bij de abstractie van de RSU 2040 |

| | | |
|---|---|---|
| **147** | Graag gaan we in gesprek . om nadere uitleg te krijgen over hetgeen voorgesteld wordt. Je begrijpt dat bijvoorbeeld de barcode (p.68 en p.74) allerlei vragen oproept, onder meer aan wat voor soort culturele voorzieningen gedacht wordt voor de invulling van de 0,5 hectare die voorzien is (1). Welke vier culturele voorzieningen worden beoogd in het centrum en in Noordwest (p.159)? 3) En hoe zorgen we dat de culturele instellingen goed bereikbaar zijn in de 10-minuten-stad? Voor de Utrechter, maar ook voor de cultuurtoerist?(4) | Bedankt voor uw inspraakreactie. Hieronder treft u per vraag onze reactie aan. |
| **147** | 1. Aan wat voor soort culturele voorzieningen wordt gedacht voor de invulling van de 0,5 hectare die voorzien is | 1. We streven naar een leefbare stad waar culturele voorzieningen absoluut onderdeel van uitmaken. De barcode is een eerste belangrijke vertaling in meters die meegroeien met het aantal huizen. Vervolgens vraagt de invulling nader onderzoek waarbij de invulling afhangt van de voorzieningen die er al in de omgeving zijn, die er in totaliteit in de stad zijn, voor welke doelgroep(en) je een voorziening wil realiseren, wat voor mogelijkheden er zijn in het vastgoed etc. Er is wel onderscheid gemaakt door voorzieningen met een uitstraling voor de wijk (met als uitgangspunt dat in elke wijk een laagdrempelige voorziening zou moeten zijn, net als een school, groen, een huisarts etc) en voorzieningen die een uitstraling hebben op de stad en daarbuiten. Die laatste bekijk je meer over het geheel aan aanbod in de stad en de behoefte die daar in is. |
| **147** | 2. Welke vier culturele voorzieningen worden beoogd in het centrum en in Noordwest (p.159)? En welke culturele voorzieningen heeft de stad nodig in het Stationsgebied en het Beurskwartier (p.134)? | 2. Er is deels een beeld bij het toevoegen van voorzieningen: Het cultuurcluster Berlijnplein (voorziening LR) & de Machinerie in Werkspoor (voorziening NW) staan op de kaart en daarvan weten we in grote mate wat het zal worden. Andere voorzieningen zijn nog veel abstracter, maar in de plannen van het Beursgebied wordt op basis van de sectoranalyses die zijn uitgevoerd, rekening gehouden met een presentatieplek op het gebied van podiumkunsten en een presentatieplek |

| | | |
|---|---|---|
| | | op het gebied van beeldende kunst. De resultaten van het onderzoek dat Jeffrey Meulman heeft gedaan, bieden aanknopingspunten om dit verder uit te zoeken voor wat betreft podiumkunsten. |
| **147** | 3. Komt er een nieuw theater in Lunetten (p.172)? | 3. Aangezien er ook bij Lunetten een stedelijk knooppunt zal komen, is het logisch te denken daar ook een stedelijke voorziening toe te voegen. Omdat dit pas in een latere fase aan de orde is, is hier nog geen enkel onderzoek gedaan naar welke kansen en mogelijkheden hier zouden liggen en welke toevoeging tegen die tijd gewenst is in de stad. |
| **147** | 4. En hoe zorgen we dat de culturele instellingen goed bereikbaar zijn in de 10-minuten-stad? Voor de Utrechter, maar ook voor de cultuur-toerist? | 4. We doen op dit moment een analyse naar de huidige voorzieningen en de bereikbaarheid daarvan met verschillende vervoersmiddelen. De knooppuntenstrategie leidt ertoe dat je nieuwe stedelijke voorzieningen realiseert in de buurt van knooppunten, zodat de bereikbaarheid daarvan zo goed mogelijk is voor zowel Utrechters als cultuur-toeristen |

# Inspraakreactie 59

**Inspraakreactie ruimtelijke strategie Utrecht 2040**

**Aan**: College van B&W Gemeente Utrecht
**t.a.v.** Inspraak RSU2040, rsu@utrecht.nl

**Van**: Initiatiefgroep gezonde stad
*Een collectief bestaande uit diverse stadmakers, groene buurtinitiatiefgroepen en het 'Groen Stadwandelnetwerk'*

Contactpersoon: [redacted]

Datum: 9 maart 2021

Geacht college,

Met grote belangstelling hebben wij het concept 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' gelezen. We waarderen uw uitnodiging om te reageren op de RSU en de intentie uw plannen samen met inwoners nog beter te maken.

Onze initiatiefgroep bestaat uit ondernemende inwoners van de stad, de samenstelling is divers. We delen de ambitie van de gemeente om een gezonde stad te zijn en groei te benutten om waarden te versterken die aan gezondheid ten grondslag liggen.

We zien juist als het gaat om gezondheid en inclusiviteit dat enkele cruciale basiselementen ontbreken. Het beeld dat de RSU oproept is een stad die bruist, dynamisch, snel, compact en efficiënt is.

Graag introduceren we als *aanvulling* op de ruimtelijke strategie een zesde stadsprofiel met de titel "DE VERTRAAGDE STAD". Een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad van mensen. Dit stadsprofiel geeft begrippen als 'inclusief', 'menselijke maat', 'ontmoeting', 'gezondheid' en 'samen maken we de stad' nog meer handen en voeten.

We hebben dit zesde stadprofiel globaal uitgewerkt in zeven ontwerpprincipes. Deze treft u aan in bijlage 1 en 2 van deze brief. We hopen dat deze invalshoek de RSU verrijkt en denken uiteraard graag met u mee over een verdere invulling ervan.

Met vriendelijke groet,
**Initiatiefgroep gezonde stad**

[redacted] – Lunetten (Contactpersoon)

[redacted] - Voordorp

[redacted] – Lunetten

[redacted] – Rubenslaan (Oost)

[redacted] - Hoograven/Rotsoord

[redacted] - Nieuw Engeland

[redacted] – Binnenstad/ Werkspoorkwartier

[redacted] - Lombok

[redacted] - Lunetten

[redacted] - Zuilen

[redacted] - Tuinwijk/ Werkspoorkwartier

[redacted] - Hooggraven

[redacted] - Pijlsweerd

[redacted] namens De Buurtcamping Noordwest, Noordoost, West, Zuid, Lunetten, Overvecht

[redacted] - Dichterswijk

[redacted] – Lombok

[redacted] - Hoograven/Rotsoord

[redacted] - Leidsche Rijn

[redacted] – Lunetten

[redacted] - Muntkwartier

[redacted] - Huizingabuurt, contactpersoon Groen Wandelnetwerk

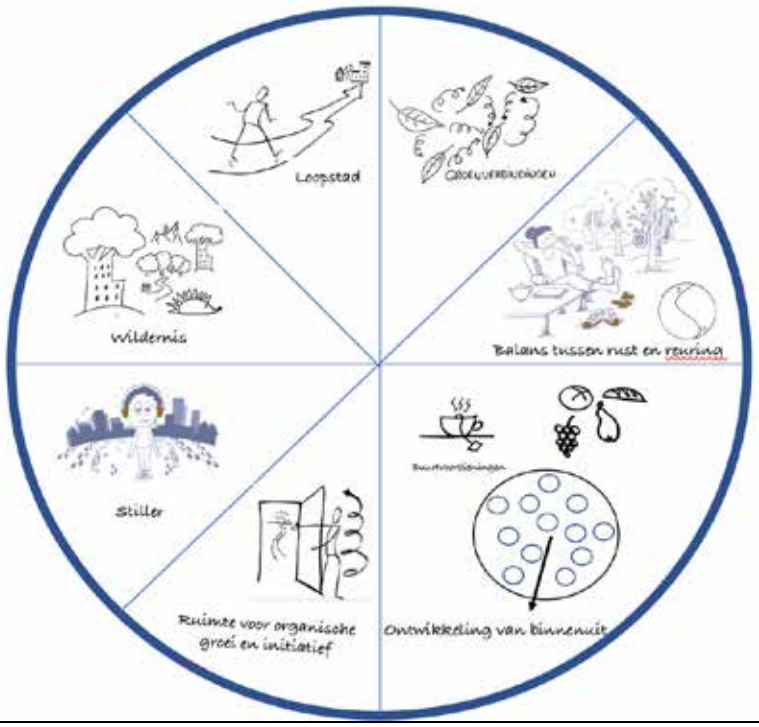
[redacted] - Overvecht

[redacted] - Pijlsweerd

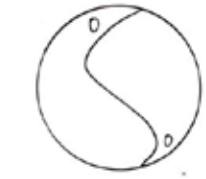
**Bijlage 1**

# HET ZESDE STADSPROFIEL: DE VERTRAAGDE STAD

1. Gezonde balans tussen rust en reuring
2. De stad ontwikkelt zich van binnen uit
3. Stad van de mensen







Balans tussen rust en reuring

## 1. GEZONDE BALANS TUSSEN RUST EN REURING

### Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen

We gaan kleiner wonen en thuis wordt weer vaker een werkplek. Het is niet meer vanzelfsprekend altijd rustig thuis. De buitenruimte wordt belangrijker als verlengstuk van je thuis, dus ook een plek waar je even tot rust kunt komen.

Gebrek aan plekken om tot rust te komen is voor iedereen ongezond. Dat blijkt uit vele onderzoeken en studies die gaan over een gezonde leefomgeving. https://ap.lc/rF40w

Utrecht heeft dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Er zijn voldoende 'luwteplekken' rondom ieders eigen woning, in de wijk en in stadscentra.

Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk)verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dat betekent dat er - naast onze visie op "Utrecht loopstad" - bijvoorbeeld ook voldoende slowfietsroutes zijn. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen. Ook mensen die minder snel zijn.

## 2. UTRECHT WORDT EEN LOOPSTAD!




Een stad waar mensen graag lopen en wandelen is mooier, stiller, gezonder en duurzamer. Er is meer kans op ontmoeting, waardoor mensen nog liever buiten verblijven. Utrecht heeft het met zijn overzichtelijke schaal en al aanwezige fijnmazigheid in zich om een echte loopstad te worden. Dit kan alleen door het op stadsniveau in de RSU te verankeren. Utrecht maakt een loop- en wandelroutenetwerk. Dit is opgebouwd uit enerzijds een rustig groen netwerk, waardoor je je op een ontspannen manier door de stad kunt bewegen (mensvriendelijke mobiliteit), vanuit huis een rondje in het groen kunt lopen en nabij verkoeling kunt zoeken in de zomer. Anderzijds uit een levendig, functioneel bestemmingsgericht netwerk dat bewoners naar scholen, winkels en werkplekken leidt.

Utrecht ontwikkelt en koestert een groen stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad. Nieuwe (gebieds)ontwikkelingen geven de voetganger een volwaardige plek door het routenetwerk vanaf het begin mee te ontwerpen en op de kaart te zetten en door nieuwe ontwikkelingen te laten bijdragen aan het voetgangersnetwerk.

## 3. DE STAD ALS EEN GROOT PARKLANDSCHAP




a. Utrecht versterkt het bestaande groen, verbindt groene lopers met elkaar tot een fijnmazig groen netwerk en legt actief lopers uit naar buitengebieden.

b. Utrecht volgt het voorbeeld van London National Park City https://ap.lc/ucPRW en beschouwt zichzelf als een stedelijke habitat die onderdeel uitmaakt van een groter parklandschap in de regio. Een parklandschap dat we koesteren, sterker en groter maken. Een parkomgeving waarbinnen we wonen, verblijven, werken, onze vrije tijd besteden en ons verplaatsen. Utrecht als 'groeiregio' krijgt hierdoor een andere dimensie met andere groeiwaarden.

c. Nieuwe infrastructuur wordt ingepast in dit parklandschap en doorsnijdt geen bestaande groene en blauwe structuren.

d. De relaties tussen groenblauwe verbindingen, lopen, fietsen, verblijf- en parklandschap worden versterkt. De groenblauwe verbindingen langs kanalen, grachten, singels, sloten en (recreatie)plassen hebben een hoge potentie voor het parklandschap. Het is fantastisch dat wordt ingezet op verbetering van deze verbindingen zowel voor verblijven als voor de voetganger. De kaart met groenblauwe netwerken bevat echter ook veel verkeersaders zoals de Kardinaal de Jongweg, Brailledreef en Lessinglaan etc. Deze wegen hebben weliswaar veel groen maar zijn om te verblijven of langs te lopen of fietsen onaantrekkelijk. Utrecht kijkt daarom kritisch naar de dragers van het parklandschap en het groene stadswandelnetwerk*.

* In bijlage 2 treft u een uitwerking aan van ons voorstel voor een groen stadswandelnetwerk. Deze brief is op 31 januari 2021 ingestuurd als inspraakreactie op het Mobiliteitsplan Utrecht 2040.

## 4. UTRECHT DE GELUIDSLUWE STAD

Hoge of continue geluidsbelasting staat op nummer 2 in de ranglijst van omgevingsfactoren die ziektelast met zich meebrengen. Utrecht kijkt daarom verder en verandert in 10 jaar in een geluidsluwe stad.



**AANPAK NEGATIEVE FACTOREN TRANSPORTVERKEER**

1. De geluidsbelasting langs doorgaande wegen en infrastructuur, ook aan de randen van de stad, wordt aangepakt en dat gebeurt op een andere manier dan nu:
   a. Utrecht maakt geen geluidsbelastingkaarten op grond van modelberekeningen maar op grond van metingen en beleving. Dit geeft een volstrekt ander beeld dan de huidige kaarten, namelijk een beeld vanuit mensperspectief.
   b. Utrecht gebruikt niet de maximum toegestane geluidshinder van 60dB als maat voor interventies maar 42 dB, omdat vanaf dit punt de gezondheid van mensen in het geding komt.
2. Een gezonde, geluidsluwe stad geldt als randvoorwaarde voor locatiebepaling/keuzes voor nieuwe mobiliteiten en infrastructuur.

**AANPAK POSTITIEVE FACTOREN**

3. Groene gevels en daken, en groene binnenplaatsen zijn de norm: deze dempen geluid en dienen ook andere gezonde doelen.
4. Er wordt volop aandacht besteed aan 'positieve geluidslandschappen en non-akoestische factoren' (zie ontwerpprincipe 1. 'goede balans tussen rust en reuring').

Bron RIVM

"Geluid van transportverkeer levert een aanzienlijke bijdrage aan ziektelast door omgevingsfactoren. Na fijnstof (PM2,5 fijnstof ) staan geluid van transportgeluid en passief roken in Nederland op de gedeelde tweede plaats van een ranglijst van factoren in de fysieke leefomgeving die de meeste ziektelast met zich meebrengen. Dit blijkt uit onderzoek door deWHO(Wereldgezondheidsorganisatie) naar de invloed van milieufactoren op onze gezondheid".

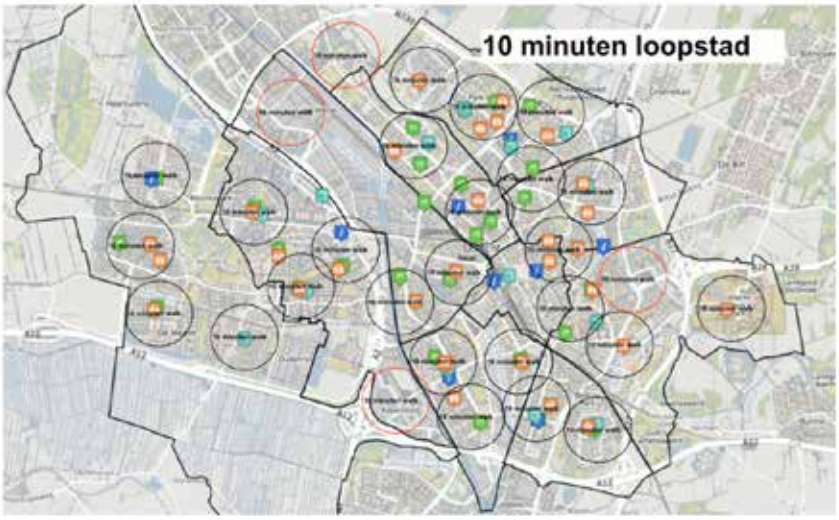
"Gezondheidseffecten zijn gedeeltelijk afhankelijk van de eigenschappen van het geluid, zoals intensiteit, frequentie (toonhoogte) en duur. Daarnaast spelen zogenaamde niet-akoestische aspecten een rol" (zie over non-akoestische factoren onze passage over luwteplekken)

"Geluid kan leiden tot hinder, slaapverstoring, verstoring van de dagelijkse activiteiten en stress. Deze effecten kunnen op hun beurt weer aanleiding geven tot een hogere bloeddruk en verhoogde niveaus van het stresshormoon cortisol, waardoor het risico op hart- en vaatziekten en psychische aandoeningen wordt verhoogd. Geluid kan echter ook direct resulteren in fysiologische reacties zoals een verhoogde bloeddruk. Ook kan geluid een negatieve invloed hebben op de leerprestaties van kinderen".

## 5. ONTWIKKEL DE STAD VAN BINNEN UIT

**Menselijke maat, sterke buurten en een inclusieve stad**

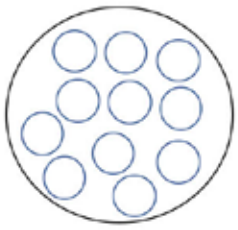
De stad is een levend, groeiend organisme, waarin groen, bebouwing, bewoners, voorzieningen en andere aspecten continu in verbinding met elkaar staan en in beweging zijn. Een humuslaag van stedelijkheid die mede door demografische en economische ontwikkelingen voortdurend in beweging is. Gezond stedelijk leven betekent voorzieningen om de hoek, mensen ontmoeten op straat, je makkelijk kunnen verplaatsen, te voet maar ook met het openbaar vervoer en groene plekken om te verblijven en bewegen in de nabije omgeving. Een weefsel dat door de tijd is ontstaan, met waardevolle ontmoetingsplaatsen en sociale structuren. Dit is de tienminutenstad op loopafstand: wonen, ontmoeten, winkelen en sporten binnen je eigen stadsbuurt.







Buurtvoorzieningen



In veel bestaande wijken staan voorzieningen onder druk. Mede door lagere bevolkingsdichtheden (kleinere huishoudens), worden scholen, winkelvoorzieningen en culturele en sportieve ontmoetingsplekken samengevoegd en verdwijnen ze uit buurten en is er minder levendigheid op straat.

De RSU lijkt het belang van een compacte stad, zodat er voldoende dragers zijn voor voorzieningen, te erkennen en als uitgangspunt te nemen, maar gaat hierin teveel voorbij aan de bestaande stadswijken en buurten en de betekenis van stedelijkheid.

Afgezien van Overvecht wordt er in de RSU niet ingezet op versterking van de bestaande stad, maar vooral op transformatielocaties die met grote HOV-lijnen onderling worden verbonden. Door meer op de bestaande wijken in te zetten kan de sociale en economische structuur in de hele stad worden versterkt. Gezonde en een evenwichtige verdichting in samenspraak met de bewoners leidt tot een groter draagvlak voor economische en maatschappelijke voorzieningen, dragers voor openbaar vervoer door de hele stad en verbeteringen in de openbare ruimte.

Kortom: versterk de fijnmazigheid en stedelijkheid van de bestaande stad en groei van binnenuit in plaats van het accent van de ruimtelijke strategie te leggen op het bouwen van nieuwe wijken met nieuwe centra naast de bestaande stad.



Wildernis

6. UTRECHT OMARMT WILDERNIS*
Utrecht houdt ruimte voor avontuurlijke plekken waar oude opvattingen over standaard 'beeldkwaliteit' meer wordt losgelaten. In de wildernis is ruimte voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.
* 'Het concept over 'Urban Rewilding' wordt internationaal omarmd. https://www.vesmagazine.org/environment/2021/02/24/europe-cities-nature-rewild/

Ruimte voor organische groei en initiatief



7. UTRECHT LAAT PLEKKEN OOK ONTSTAAN
Het zijn de mensen die een plek identiteit geven en deze in gebruik nemen. Er is daarom ook ruimte om samen met de gemeente plekken *geleidelijk* te laten groeien samen met ondernemers en inwoners. De stad is nooit af en maken we samen. Onaffe plekken dagen mensen meer uit zich een plek toe te eigenen dan een gepolijste plek.

Plekken krijgen betekenis door gebruik en geschiedenis. Een plek beweegt mee met de identiteit die bewoners eraan geven. Er is daarom ook ruimte om als gemeente en gemeenschap met elkaar plekken geleidelijk te laten groeien. De stad is nooit af en maken we samen, waarbij we bestaande kwaliteiten koesteren en hierop voortbouwen. Onaffe plekken dagen mensen meer uit tot mede-eigenaarschap dan een gepolijste plek, bieden ruimte voor aanpassing door de tijd en blijven zo ook betekenisvol. Ruimte voor organische groei en initiatief is daarmee medebepalend voor de kwaliteit van plekken in de stad.

## UTRECHT LAAT PLEKKEN OOK ONTSTAAN (vervolg)

Organische groei sluit een schaalsprong niet uit. Het gaat om het zorgvuldig inbedden van nieuwe ontwikkelingen in een bestaand weefsel: bouwen met oog en respect voor de bestaande gelaagdheid van ruimtelijke structuren en sociale netwerken. Wat zijn bestaande kwaliteiten? Welke daarvan staan onder druk? Hoe passen nieuwe ontwikkelingen in het bestaande weefsel en bieden zij kansen om het weefsel te versterken? Door als gemeente en gemeenschap dit gesprek met elkaar te blijven voeren en gedragen keuzes te maken wordt de bestaande stad veerkrachtiger, door zichzelf te vernieuwen voortbouwend op de geschiedenis en de netwerken van buurten en haar bewoners.

## TOT SLOT

Graag denken we met u mee over een verdere uitwerking van dit stadsprofiel als onderdeel van de RSU. Een van de suggesties is om een 'vertraagde-stadkaart' te maken waarin we enkele nieuw te maken kaartlagen en bestaande kaartlagen die betrekking hebben op de ontwerpprincipes 1 t/m 7 over elkaar heen leggen.

Op deze manier kunnen we stadbreed kansen en knelpunten opsporen en uitdagingen definiëren om verder mee aan de slag te gaan.



Gemeente Utrecht

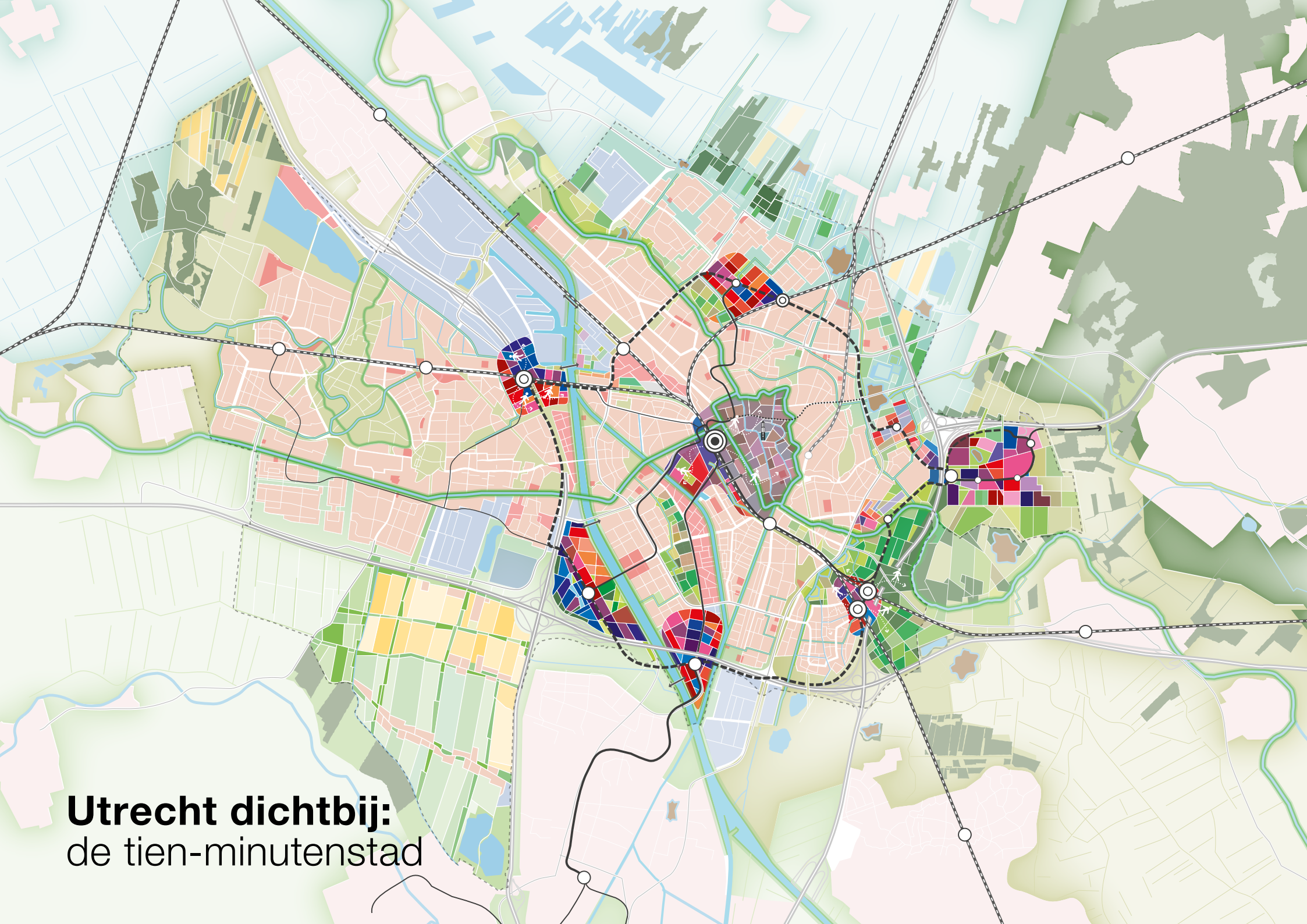
utrecht.nl/
RSU 2040

# **Utrecht dichtbij:**
# de tien-minutenstad




Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040


**Utrecht dichtbij:**
de tien-minutenstad



# Inhoud


6 Voorwoord

9 Samenvatting

Inleiding
16 De ruimtelijke opgave voor Utrecht

1
25 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad, de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040**

28 1.1 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad**
32 1.2 **Zes stadsprofielen**

2
44 **Uitgangspunten voor de groei van de stad**

48 **Intermezzo**
Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

3
54 **De kwaliteiten van Utrecht**

4
61 **De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie**

61 4.1 **Samenleving**
61 4.1.1 Prominente rol voor steden bij duurzaamheidsvraagstukken
62 4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad
63 4.1.3 Gezondheid
63 4.2 **Gebruik**
63 4.2.1 Wonen
64 4.2.2 Voorzieningen
64 4.2.3 Werken en werkgelegenheid
65 4.2.4 Mobiliteit
66 4.2.5 Sporten en bewegen
66 4.2.6 Verduurzamen energie
67 4.2.7 Digitalisering
67 4.3 **Natuurlijk kapitaal**
67 4.3.1 Klimaatverandering
68 4.3.2 Biodiversiteit

## 5

70 **De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar**

71 5.1 **Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040**
71 5.1.1 De Utrechtse barcode
74 5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels
78 5.2 **De grote opgaven voor Utrecht**
78 5.2.1 Groen en klimaatbestendig
87 5.2.2 Woningbouw en woonomgeving
101 5.2.3 Werk en werklocaties
106 5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen
112 5.2.5 Mobiliteit
119 5.2.6 Energie
123 5.2.7 Duurzame leefomgeving
124 5.2.8 Hoogbouw
127 5.2.9 Veiligheid
127 5.2.10 Ondergrond
129 5.2.11 Digitalisering van de stad
130 5.2.12 Circulariteit
130 5.2.13 Resumé – de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040
131 5.3 **De intelligente barcode**

## 6

137 **Gebieden**

140 6.1 **Centrum**
144 6.2 **Noord-Noordwest**
148 6.3 **Overvecht**
152 6.4 **Oost**
157 6.5 **A12 zone**
162 6.6 **Rijnenburg**
163 6.7 **Leidsche Rijn en Vleuten- De Meern**
166 6.8 **Totaaloverzicht**

## 7

171 **Uitvoeringsstrategie**

171 7.1 **Inleiding**
173 7.2 **Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?**
190 7.3 **Samen werken aan de stad**
190 7.3.1 Samenwerken en netwerken
191 7.3.2 Toepassen van de omgevingswet
192 7.3.3 Situationeel grondbeleid
193 7.4 **Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard**

## 8

195 **Investeringsstrategie**

195 8.1 **Inleiding**
196 8.2 **Investeringsprincipes**
197 8.3 **Investeringsopgave**
199 8.4 **Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium**
199 8.4.1 Groeikader
200 8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR)
200 8.4.3 Rioolheffing
200 8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
201 8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen:
202 8.5 **Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden**
202 8.5.1 Lopende fondsaanvragen
203 8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen
203 8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
204 8.5.4 Europese en andere subsidies: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat
204 8.5.5 Verhuurdersheffing

205 Nawoord
208 **Bijlage 1** Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed
213 **Bijlage 2** Afkortingen
214 Eindnoten

# Voorwoord
## Klaas Verschuure



Op 4 september 2018 werd Sebastiaan geboren. Niet zo maar een Utrechts jochie. Hij is de 350 duizendste inwoner van onze stad. Als hij in 2040 een jongeman van 22 is, telt Utrecht al 450.000 inwoners. De stad groeit hard en niet alleen omdat er baby's worden geboren.

Utrecht heeft een enorme aantrekkingskracht: bedrijven komen zich hier graag vestigen, dagjesmensen, bezoekers en toeristen uit binnen- en buitenland vinden de Domstad een gezellige stad om te verblijven. En mensen willen hier heel graag wonen.

Mijn eigen geschiedenis symboliseert misschien wel die trek naar de stad. Ik kwam als jochie naar Utrecht toen mijn vader bij de NS ging werken en zich hier met zijn gezin vestigde. Ik weet niet beter dan dat Utrecht mijn stad is, een stad die altijd in beweging is.

Als ik tegenwoordig van mijn huis in Hoograven naar de binnenstad fiets, flitsen beelden uit het verleden voorbij. Vlakbij het Smaragdplein, op de plek van mijn voormalige P.F. van Overbeeke Middenschool, staan nu mooie huizen. Ik kom langs Rotsoord, een terrein waar je vroeger alleen stiekem kon komen via een gat in het hek. Tegenwoordig is het een gebied met een open karakter, een creatieve hotspot waar mensen wonen, werken en uitgaan. Het station Vaartsche Rijn ligt er nu bij alsof het nooit anders is geweest, maar hier lag ooit de Jeremiebrug, waar ik vroeger menig visje uit het water hengelde. Vissen doe ik al lang niet meer, en die brug heeft een mooie nieuwe plek gevonden in het Maximapark. Over veranderingen en groei gesproken: Leidsche Rijn is in de afgelopen 20 jaar uitgegroeid tot het formaat van een stad als Leeuwarden en we bouwen hier nog steeds door.

Zo kan ik nog wel even doorgaan: het Louis Hartlooper Complex herinner ik mij nog als het oude politiebureau, Tivoli op de Oudegracht zal ik altijd blijven associëren met vette concerten van onder meer De Dijk, maar het nieuwe TivoliVredenburg is een fantastische opvolger. In het bijzonder noem ik het stadhuis: ik werkte er ooit in de kelders, in discotheek Fellini. Daarna zette ik op diezelfde plek, maar dan bovengronds, mijn eerste stappen in de politiek. Straten en buurten waar je vroeger niet durfde te komen, zijn nu prachtig opgeknapt. En last but not least… Utrecht heeft aangetoond: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Dan heb ik het natuurlijk over het water van de stadsbuitengracht, dat asfalt werd en later weer water waarmee de 'kortste snelweg van Nederland' een voetnoot in de geschiedenis werd. Wat gelukkig niet is veranderd, is de Domtoren die alle ontwikkelingen blijft overzien.

De groei en veranderingen van onze stad zijn van alle tijden, al eeuwenlang. Met onze huidige kennis, technieken en ervaringen willen wij die groei in goede banen leiden. Zo kiezen we in Utrecht voor een gezonde groei van de stad, met een gezond stedelijk leven voor iedereen. Dat doen we samen met de regio, de provincie Utrecht, het Rijk, onze bewoners, bedrijven en andere partners in de stad. Dat geldt voor verschillende vlakken. Als het gaat om werken en onze economie, kiezen we voor een gezond vestigingsklimaat, voor werkgelegenheid, voor startende en creatieve ondernemers. Als het gaat om wonen en ruimtelijke ontwikkeling, dan kiezen we voor binnenstedelijke ontwikkeling zoals in de Merwedekanaalzone, rond het stationsgebied, het Wisselspoorkwartier en de Cartesiusdriehoek. En niet te vergeten Leidsche Rijn, waar we nog steeds volop bouwen. De komende jaren komen daar nog woningen bij voor 20.000 bewoners.

Deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) vormt in eerste instantie een belangrijk document waarmee we het gesprek aangaan met de stad om te bouwen aan onze gezamenlijke toekomst. Daarnaast is de Ruimtelijke Strategie Utrecht één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht en daarmee onderdeel van een belangrijk instrument in het kader van de Omgevingswet die op 1 januari 2022 in werking treedt.

De RSU 2040 is geen glazen bol, maar een document waarin we lijnen naar de horizon tekenen. We gaan hier uitvoerig in op de manier waarop wij de groei van onze stad in goede banen willen leiden, hoe we kwaliteit aan de stad kunnen toevoegen en hoe wij gebruik kunnen maken van ‘het stedelijke weefsel’ dat er nu al is. We staan ook stil bij de vraag hoe we de leefbaarheid van de groeiende stad willen waarborgen, hoe we voldoende ruimte bieden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad, hoe we zorgen dat (maatschappelijke) voorzieningen op peil blijven voor onder andere sport, recreatie, gezondheidszorg, onderwijs en cultuur.

Als Sebastiaan in 2040 zijn 22e verjaardag viert, hoop ik dat hij nog steeds in Utrecht woont en net zulke mooie Utrecht-herinneringen kan maken, als al die Utrechters die dat vóór hem deden.

Wij leggen voor hem en zijn generatiegenoten een bescheiden maar stevige basis neer, in Utrecht waar ruimte is voor iedereen.

Klaas Verschuure,
*wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling*

## Let op; de RSU 2040 is een strategische visie, geen concreet ontwerp

De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor de stad als geheel en voor deelgebieden. De RSU 2040 is daarmee nog geen plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen met streefwaarden en een inzet die kwantitatief indicatief is uitgewerkt. In de komende jaren worden deze hoofdlijnen en indicatieve programma's gedetailleerd uitgewerkt in plannen en ontwerpen, op onderdelen op basis van nader onderzoek.

Dat betekent dat de RSU de beoogde richting voor de ontwikkeling van de stad beschrijft en soms in cijfers de orde van grootte aangeeft; de genoemde kaders en cijfers moeten dus altijd gelezen worden vanuit de gedachte dat bij de uitwerking sprake kan zijn van marges naar boven of naar beneden. Hier kunnen geen rechten of verplichtingen aan worden ontleend.

Op dezelfde manier bieden de kaarten in deze RSU 2040 een indicatief beeld van de beoogde ontwikkeling. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is. Ze geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.

Voor het goed verstaan van de strategische visie in deze RSU 2040 is het van belang om de kaarten, legenda's en teksten telkens in samenhang te lezen. Bij de uitwerking van de deelgebieden worden afwijkingen van de kwantificering van de RSU 2040 gewogen op de stedelijke doorwerking, in het bijzonder door een toets aan de integrale barcode (zie hoofdstuk 5). De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.

# Samenvatting

Utrecht is relatief gezien de snelst groeiende stad van Nederland. De stad groeit in de komende twintig jaar van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. Bovendien veranderen steden onder invloed van diverse internationale en nationale trends en ontwikkelingen. De samenleving verandert, de manier waarop mensen aankijken tegen wonen, werken en ontspannen verandert en ook de manier waarop mensen om willen gaan met de natuur verandert. Het heeft allemaal effect op de ruimtelijke inrichting en de ontwikkeling van steden.

**Belangrijke (inter)nationale trends en ontwikkelingen staan beschreven in hoofdstuk 4**

Utrecht is in haar rijke historie altijd gegroeid en veranderd. De gemeente ziet dit dan ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Waar in dit document gesproken wordt over verstedelijking, wordt dus nadrukkelijk niet alleen woningbouw bedoeld, maar ook de bijkomende groei van stedelijke functies, zoals groen, werklocaties en verkeer.

**Status en doorwerking van de RSU**

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet, die op 1 januari 2022 in werking treedt (en die op grond van het overgangsrecht nu al geldt als Omgevingsvisie). Dat betekent dat de ambities uit de RSU 2040 doorwerken in de regels die vanaf 1 januari 2022 in het Omgevingsplan Utrecht zullen worden vastgelegd (zie ook paragraaf 7.3.2). Kortom: de RSU 2040 helpt om de groei in goede banen te leiden, om kwaliteit aan de stad toe te voegen en om sturing te geven aan het tempo, de locaties en de condities voor de groei.

Om op een gezonde manier te kunnen groeien, heeft de gemeenteraad in juni 2020 een elftal uitgangspunten geformuleerd die centraal staan bij de verdere ontwikkeling van de stad. In deze uitgangspunten is een belangrijk vertrekpunt dat Utrecht een stad van iedereen moet blijven. Een inclusieve stad, waarin alle inwoners mee kunnen doen en waarin de openbare ruimte, de woningen, de stedelijke functies en de voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn en uitnodigen tot verbinding tussen inwoners. Een ander belangrijk vertrekpunt is dat de stad groener moet worden. Het groen, het landschap en het water in en rondom de stad zijn belangrijk voor mensen, voor klimaatadaptatie en voor de biodiversiteit.
Utrechters zijn trots op hun historie en cultureel erfgoed. De gemeente wil dat beschermen en meer herkenbaar en zichtbaar maken. Ook de veelkleurigheid van Utrecht koestert de gemeente; wijken en bewoners mogen (blijven) verschillen en hun eigen identiteit hebben. Zolang maar sprake blijft van gelijke kansen voor iedereen en segregatie en sociale en ruimtelijke barrières worden voorkomen.

**In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten van de gemeenteraad terug te vinden**

Naast de uitgangspunten voor een gezonde ontwikkeling van de stad, kijkt de gemeente ook naar de huidige specifieke kwaliteiten van Utrecht. Bij de verdere verstedelijking wil de gemeente deze kwaliteiten natuurlijk behouden en waar mogelijk versterken. Het cultureel erfgoed is al genoemd. Het gaat daarnaast ook om de compactheid van de stad met een rijke schakering aan landschappen rondom de stad. Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; veel bedrijven en instellingen vestigen zich in het centrum van het land of organiseren er bijeenkomsten. De centrale ligging maakt Utrecht ook populair voor bezoekers, forenzen en studenten.
De regio Utrecht is snel en zeer goed bereikbaar en vormt daardoor het economische middelpunt van een veel groter stedelijk netwerk. De regio scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking.
Tenslotte is de menselijke maat van Utrecht een specifieke kwaliteit. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad - ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert - prettig aanvoelt. Inwoners waarderen de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden.

**De specifieke kwaliteiten van het huidige Utrecht staan beschreven in hoofdstuk 3**

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiest Utrecht voor een stad waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht dichtbij, de tien-minuten stad!
Overal in Utrecht wil de gemeente dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en groen dichtbij bij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken.
Om dat te bereiken kiest de gemeente er voor twee hoofdstructuren voorop te stellen, namelijk de

**De visie ‘Utrecht dichtbij’ is uitgewerkt in hoofdstuk 1**

groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking. De groenstructuur en de mobiliteitsstructuur zijn leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad en voor de bestaande stad. Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt; er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd. Ook maakt de gemeente de keuze om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd (hoogstedelijk, hoge dichtheden). Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

Zo krijgt Utrecht verschillende verschijningsvormen. Hoogstedelijke centra met hoge dichtheden woningen en werklocaties, naast bestaande wijken die ook groeien maar minder ingrijpend. En waarbij de veelkleurigheid en diversiteit behouden blijft, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan verschillende stadsprofielen; de kenmerken van deze profielen zullen in 2040 overal in Utrecht herkenbaar zijn:

- *De groene stad*; een stad die innig verbonden is met het rijke landschap eromheen. En die groen kleurt op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. Het vergroenen van de stad op alle schaalniveaus betekent onder andere dat in honderden straten in de bestaande stad opgeteld 200 hectare groen wordt toegevoegd. Ook dichtbij huis wordt gezond stedelijk leven voor iedereen dus versterkt. Daarnaast wordt 250 hectare groen toegevoegd in de vorm van parken, routes en scheggen en nog 250 hectare landschap om de stad.
- *De verbonden stad*; een stad waarin sprake is van goede sociale, mentale en fysieke verbindingen. Waarin de openbare ruimte niet alleen wordt benut om te verplaatsen, maar ook uitnodigt tot verblijven. En waarin het mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer uitstekend is en geen nieuwe barrières opwerpt.
  Een belangrijke voorwaarde voor de nieuwe stedelijke knooppunten is dat ze uitstekend bereikbaar zijn. Daarom wil Utrecht een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk, dat deze knooppunten aan elkaar verbindt. Dat wordt het wiel met spaken genoemd: een OV-ring waarmee iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel kan reizen. En waarmee reizen via Utrecht Centraal niet meer altijd nodig is.
- *De compacte stad*; een stad met meerdere kernen, die compact blijft door de ruimte multifunctioneel te benutten en door te zorgen dat wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid

**De stadsprofielen zijn uitgewerkt aan het eind van hoofdstuk 1**

liggen. Een stad, die de groei opvangt rondom meerdere centra, aan elkaar verbonden via de OV-ring.
Utrecht ontwikkelt zich door binnenstedelijk te verdichten. Daarmee behoudt Utrecht zo veel mogelijk het landschap rondom de stad en kunnen de bestaande voorzieningen in de stad efficiënter worden benut. De gemeenteraad heeft hierbij een specifieke volgorde vastgesteld voor het bouwen van nieuwe woningen: eerst rondom binnenstedelijke knooppunten, daarna (en deels gelijktijdig) bij knooppunten aan de rand van de stad en in de bestaande stad (waarbij openbare ruimte en groen ontzien worden) en tenslotte buiten de huidige stad.

- *De inclusieve stad*; een stad waarin economische waarde, groei en efficiëntie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Waar woningen, onderwijs, banen en voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn. Waarin zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding.
- *De toekomstbestendige stad*; een stad waarin de ruimtelijke structuur robuust is en daarmee kan anticiperen op klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data.
  De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels houdt in het verleden en haar omgeving en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst.
- *De vertraagde stad*; naast dynamische plekken met reuring, zijn ook voldoende plekken nodig waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht wil de stad samen met inwoners organisch en geleidelijk ontwikkelen.

Het daadwerkelijk realiseren van de visie ‘Utrecht dichtbij’ stelt de gemeente voor omvangrijke opgaven op het gebied van groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit en energie. Maar ook rond duurzame leefomgeving, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit. Voor al deze thema’s zijn in deze RSU 2040 de belangrijkste ambities richting 2040 uitgewerkt. Deze ambities en de condities op basis waarvan ze te realiseren zijn, vormen een richtinggevend kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht in de komende 20 jaar. Bij keuzes richting de toekomst gelden deze principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer

**De thematische opgaven en ambities zijn uitgewerkt in paragraaf 5.2**

- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

De RSU 2040 beschrijft hoe de ambities en principes hun uitwerking hebben op de verschillende gebieden in Utrecht. De kwantitatieve ruimtevraag is in beeld gebracht met behulp van de 'Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen' en waar de ruimteclaim kan landen in de stad is verkend op basis van 'pixelstudies'. Voor het verder ontwikkelen van gebieden, wijken en buurten zijn vier hoofdrichtingen denkbaar: het gebied koesteren, het gebied inbreiden, het gebied transformeren of uitleggen buiten het gebied.

De nieuwe stedelijke knooppunten zullen hun plek vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Voor deze knopen is in beeld gebracht welke programma's tenminste gerealiseerd kunnen en moeten worden om de uitgangspunten, die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld, waar te maken. Als vervolg op deze RSU 2040 worden de knooppunten nader uitgewerkt; daarin zal blijken wat het gewenste programma en de optimale ontwikkeling van de verschillende knooppunten is. Daarbij wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt. Het bouwen van meer woningen dan wat nu als ondergrens is omschreven, biedt meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie (het wiel met spaken). Bij de besluitvorming over de uitwerkingsplannen geldt wel altijd als randvoorwaarde dat recht wordt gedaan aan de integrale barcode als maat voor evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling die gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maakt. Deze toets vindt primair plaats per gebied (met het oog op het principe 'Utrecht dichtbij'), maar kan ook op een hoger schaalniveau worden toegepast, waarbij ontoereikende barcode-functies in andere gebieden gecompenseerd kunnen worden.

Op basis van de huidige programmering zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het mogelijk zwaarder laden van de knooppunten de extra benodigde ruimte voor sportvelden en energieopwekking.

In andere gebieden dan de nieuwe knooppunten vinden ook veranderingen plaats, maar die zullen minder ingrijpend zijn.

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

**De methodiek (barcode en pixelstudies) wordt uitgelegd in paragraaf 5.1**

**De uitwerking van de Utrechtse gebieden op basis van de RSU 2040 is te vinden in hoofdstuk 6**

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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Utrecht ontwikkelt zich de komende twintig jaar langs de lijnen die in deze RSU 2040 zijn uitgewerkt. Daar hoort een uitvoeringsstrategie bij, waarin duidelijk wordt welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 verder ontwikkelt. Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het gaat vooral om bestaande plannen over waar en hoeveel woningen worden gebouwd.
In deze RSU 2040 zijn aan deze plannen extra ambities toegevoegd op het gebied van groen, werk, voorzieningen, energie en dergelijke. Daarna worden de nieuwe stedelijke knooppunten ontwikkeld. Daarvoor is nodig dat al veel eerder wordt gestart met de grootschalige aanpak van de mobiliteits-infrastructuur, die begint met de Merwedelijn en de Papendorplijn.
In de uitvoeringsstrategie is ook beschreven hoe de gemeente wil samenwerken met partners in de stad en hoe de gemeente de ontwikkelingen wil sturen en monitoren. De gemeente Utrecht heeft een samenwerkingsverband met de regio, de provincie Utrecht en het Rijk (U Ned) voor overleg over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de regio Utrecht vastgesteld met de naam 'Utrecht Nabij'. Als vervolg daarop zullen in dit samenwerkingsverband drie gebiedsonderzoeken worden uitgevoerd (A12-zone, Lunetten/Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de andere nieuwe knooppunten in Utrecht (Overvecht en Rijnenburg) doet de gemeente Utrecht dit zelf. In deze gebiedsonderzoeken gaat de gemeente op zoek naar de optimale programmering om de knooppunten tot bloei te laten komen.
Samen met aangrenzende gemeenten en de provincie Utrecht worden daarnaast landschapsvisies uitgewerkt per stadsrand/scheg om integrale (ontwerp-)oplossingen te vinden voor het mogelijk samengaan van groen om de stad, (veld-)sport, stadslandbouw en grootschalige energieopwekking. Het realiseren van een hoogwaardige stadsrand en het voldoen aan de stedelijke barcode moeten hierin samenkomen.

**De uitvoeringsstrategie is uitgewerkt in hoofdstuk 7**

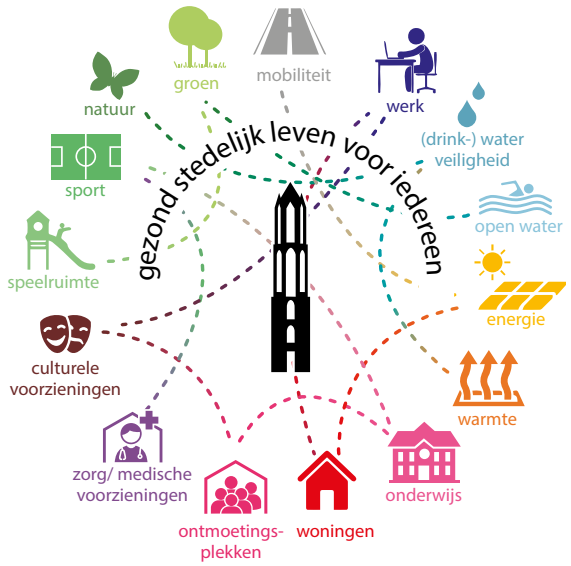
Het realiseren van de opgaven en ambities in deze RSU 2040 brengt een investering met zich mee van circa 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie ontwikkeld. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Voor de bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.

**De Investeringsstrategie is te vinden in hoofdstuk 8**



# Inleiding
# De ruimtelijke opgave voor Utrecht

In het hart van Nederland ligt één van de aantrekkelijkste steden van Nederland om te wonen, werken en verblijven. De ontwikkeling van Utrecht kent zijn weerga niet in ons land. De relatief snelst groeiende stad van Nederland gaat in de periode van 2020 tot 2040 van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. En daarmee groeit ook de vraag naar woningen, groen, voorzieningen, banen, mobiliteit en (duurzame) energie. Utrecht omarmt die groei en wil deze benutten om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken.



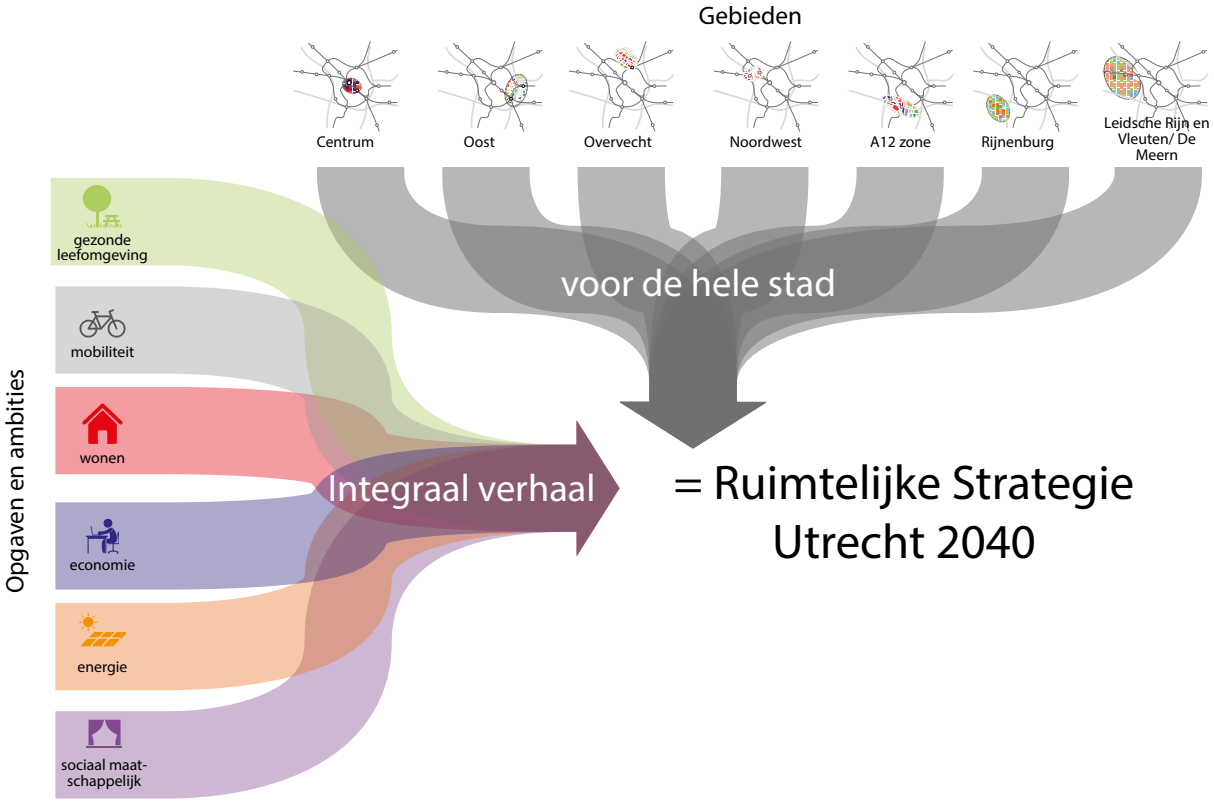

*Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen*

## De Utrechtse opgave

De ontwikkeling van de stad brengt een enorme opgave met zich mee! De stad telt momenteel circa 157.000 woningen. Met de toename van het aantal inwoners, ontstaat een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen met een navenante groei aan maatschappelijke voorzieningen en groen in de stad voor ontspanning en klimaatadaptatie. Ook zullen er ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen nodig zijn. Ook wil Utrecht uiterlijk in 2050 klimaatneutraal zijn en dus zijn investeringen nodig om de energietransitie te realiseren. En last but not least staat Utrecht voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit. De verdere verdichting van de stad maakt het noodzakelijk de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's; het stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit is daarom noodzakelijk en dat zal forse investeringen vragen in de mobiliteitsinfrastructuur.

## Een nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)

De RSU 2040 is – als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht - de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Als één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht geeft de RSU 2040 een kaderstellende toekomstvisie op alle beleidsterreinen van de fysieke leefomgeving. Het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Op basis van de RSU 2040 is verdere uitwerking nodig voor de concrete gebiedsontwikkelingen. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In deze RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030. In deze nieuwe RSU 2040 kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst.
Ook bevat de RSU 2040 een investeringsstrategie (met instrumentarium), op basis waarvan de gemeente de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040, samen met bijdragen van publieke en private partners, kan realiseren.
Deze RSU 2040 bouwt voort op de vorige RSU uit 2016, die hiermee wordt herijkt (verlenging, verdieping en verbreding); Het verschil tussen de vorige en de nieuwe RSU is uitgebreider uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten van de gemeenteraad (juni 2020).



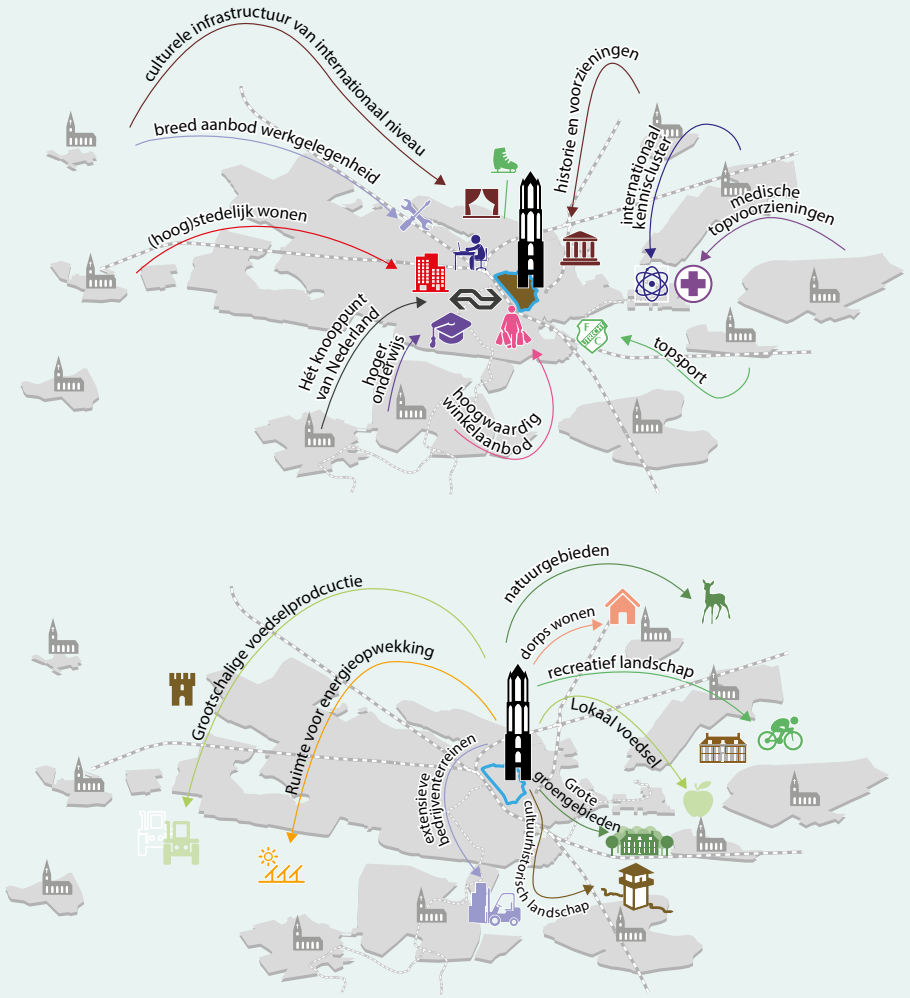

*De RSU 2040 is de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.*

## Utrecht dichtbij de rest van Nederland

In het hart van Nederland ligt de Metropoolregio Utrecht (MRU), een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie.[1,2] De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.[3] De economie staat wat betreft competitiviteit in de top-drie van Europa.[4] De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van snel-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Naar verwachting zal deze groei tot 2040 onverminderd doorzetten.[5]

Utrecht ligt midden in het Stedelijk Netwerk Nederland, zoals dit in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt genoemd. In internationale context heet dit de 'Holland Metropole'. Dit is het netwerk van groeiende steden met een goede bereikbaarheid in het gebied Randstad-Amersfoort-Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Brabantse stedenrij.

De ontwikkeling van Utrecht is daarom bepalend voor de toekomstige concurrentiekracht van Nederland. Tegelijk kan de ontwikkeling van de stad niet los gezien worden van de ontwikkelingen om ons heen: ook Utrecht profiteert van de internationale sterke handelspositie met de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol, ook Utrecht vaart wel bij kwalitatief sterke landschappen zoals het Groene Hart en de Utrechtse Heuvelrug en ook Utrecht heeft belang bij de kennisontwikkelingen in Eindhoven, Enschede en Groningen.




*Eén Daily Urban System van de Regio Utrecht*

# Utrecht Nabij

## Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid MRU 2040, met doorkijk naar 2050

U Ned

**LEGENDA**
(Aanduidingen op de kaart zijn indicatief)

**Principe 1 - Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten**

- Stedelijk kerngebied
- Regionaal ov-knooppunt
- Vitale kern
- Verkenning integrale ontwikkeling

**Principe 2 – Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk**

- Utrechtse Heuvelrug
- Veenweidegebied, droogmakerij, etc.
- Rivierengebied
- Waterliniezone
- Groene Parel
- Blauw/groene landschapsverbinding (Landschappelijke scheg)
- Groene Poort
- Zoeklocatie energielandschap

**Principe 3 - Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden**

- De Grote U

**Principe 4 - Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten**

- Internationaal knooppunt
- Metropoolpoort
- Regiopoort

**Principe 5 - Focus op het versterken van de economische clusters**

- Dienstverlening
- Onderzoek en innovatie
- Maakindustrie
- Distributie
- Wonen

**Principe 6 - Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit**

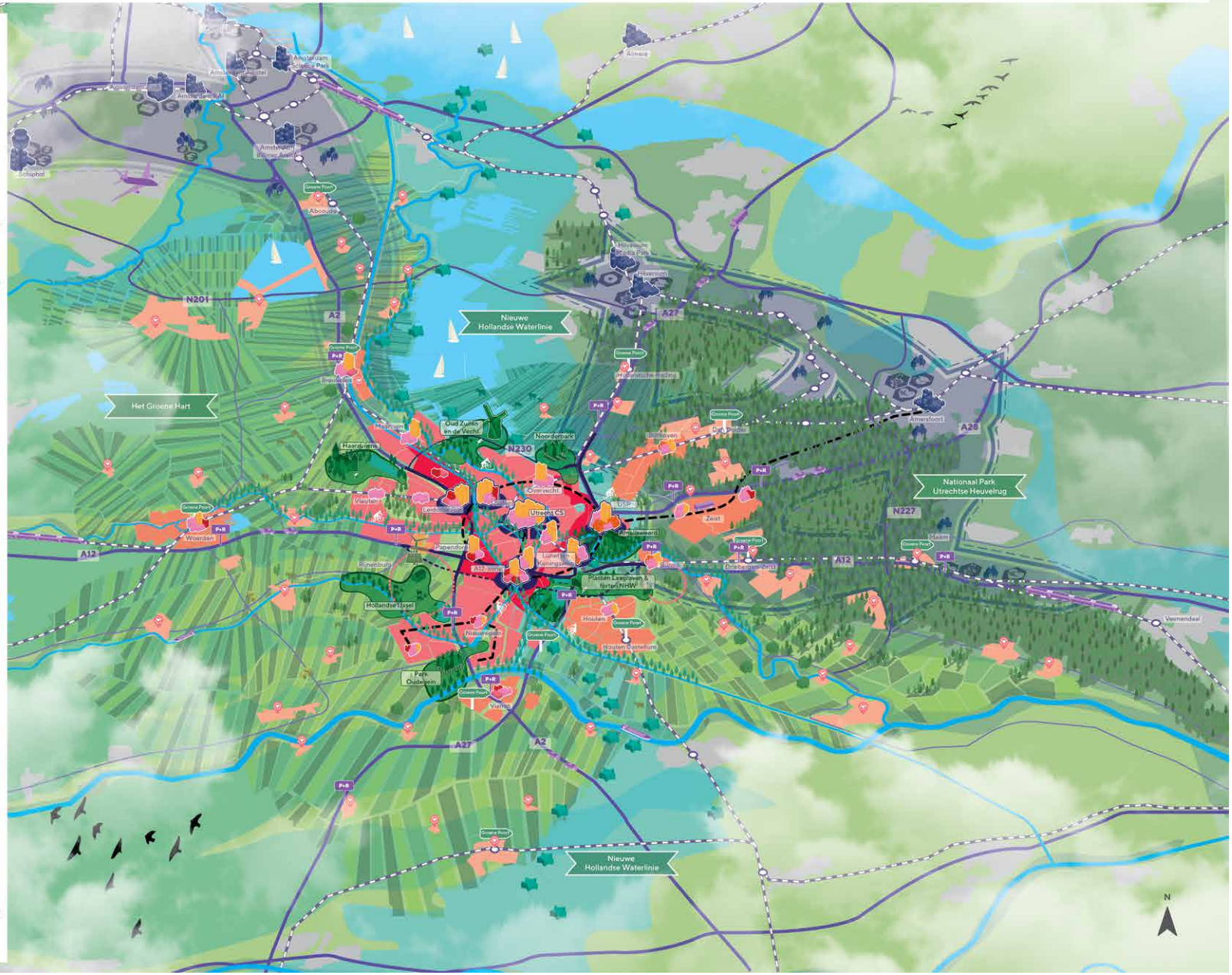
- HOV-netwerk
- P+R-locatie op afstand
- Non-stopfiets en fietssnelweg

**Principe 7 - Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles**

- Borgen doorstroming HWN-ring Utrecht
- Regionale ontsluitingsweg A12-zone
- Bovenregionale corridor Amsterdam
- Bovenregionale corridor Heuvelrug
- Bovenregionale samenhang

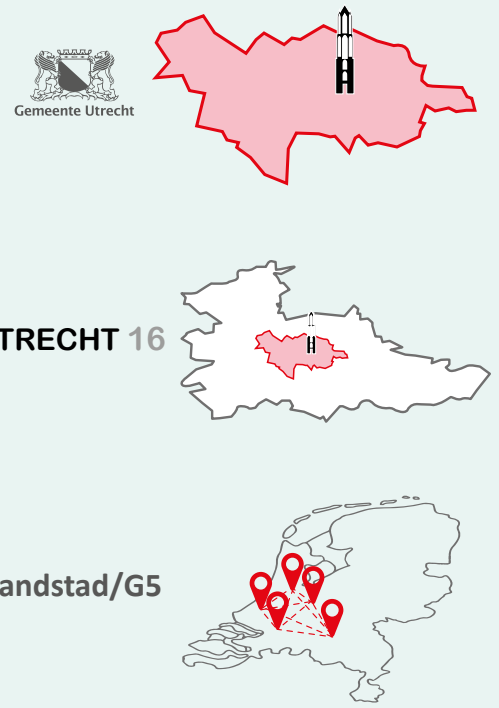
**Context**

- Snelweg
- Spoor
- Regionale weg
- Stedelijk gebied buiten de MRU
- Water



Dezelfde wisselwerking is te zien op de woningmarkt. Kijk naar de verhuisstromen die niet alleen een patroon binnen een stad of regio laten zien, maar in heel Nederland. Als een goed verbonden stad, voelt ook Utrecht het als de woningmarkten van Amsterdam, Rotterdam, Amersfoort of Den Bosch vastlopen. Zo heeft de rest van Nederland er ook baat bij als de woningmarkt in Utrecht soepel loopt met voldoende aanbod tegen de juiste prijs.

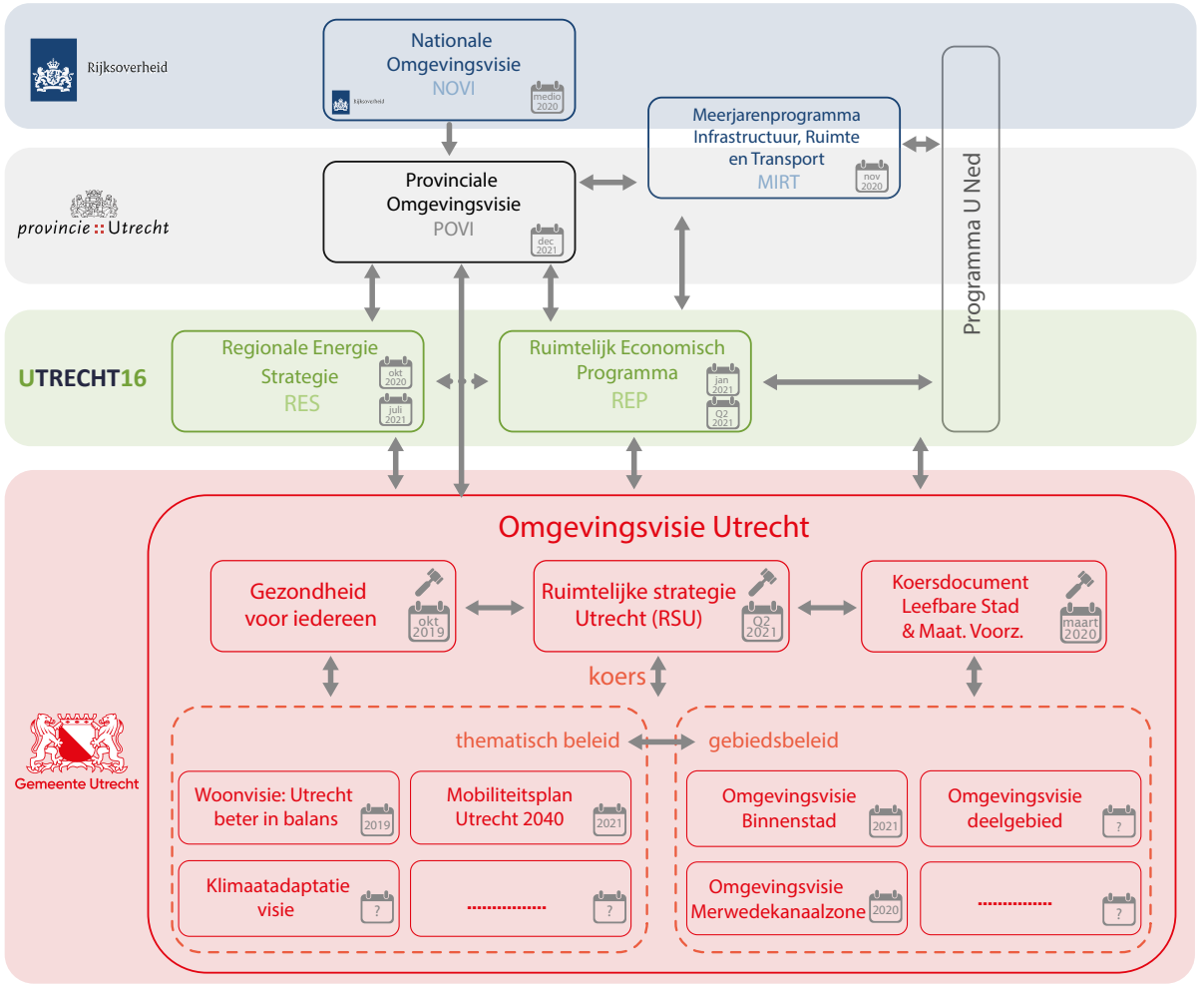
'Gezond (stedelijk) leven voor iedereen' is niet alleen de leidraad voor de stad, maar voor de hele regio.[6] Dit is dan ook de rode draad in deze gemeentelijke strategie, maar ook in de regionale strategie (Integraal Ruimtelijk Perspectief) en het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' [7] waarin Rijk, provincie Utrecht, U16 en gemeente een gedeeld toekomstbeeld schetsen voor de Metropoolregio Utrecht.




*Utrecht in de regio en de Randstad*

De RSU 2040 is – samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht – ook de Utrechtse inzet in strategische trajecten op regionaal, provinciaal en nationaal niveau. Zo heeft Utrecht meegedacht bij de totstandkoming van de Nationale en Provinciale Omgevingsvisie (NOVI en POVI) en overlegt Utrecht in U Ned-verband met het Rijk, provincie Utrecht en regio U16 over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht (MRU) vastgesteld: Utrecht Nabij.

Met de regiogemeenten werkt Utrecht aan een verstedelijkingsperspectief. Dit Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) – tot voor kort bekend als Regionaal Economisch Perspectief (REP) - voldoet aan de behoeften van stad en regio op het gebied van wonen, economie, mobiliteit, landschap en groen en energie. Daarnaast werkt Utrecht met de regio aan een Regionale Energie Strategie (RES) met reserveringen voor grootschalige duurzame elektriciteitsopwekking door zon en wind en is in breed regionaal verband (provincie Utrecht, gemeenten Amersfoort en Hilversum en de regio's Amersfoort, Gooi en Vechtstreek en U10/U16) een Regionale Economische Agenda (REA) vastgesteld, op basis waarvan gezamenlijk wordt gewerkt aan economische ambitie.

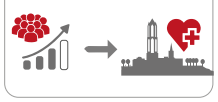



*Ruimtelijke Strategie 2040 in relatie tot gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk beleid*

# Leeswijzer

## Inleiding

aanleiding



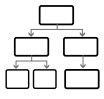
wat is de RSU 2040?




intermezzo
Utrecht dichtbij de rest van Nederland



leeswijzer



## Hoofdstuk 1

visie op de stad



Utrecht Dichtbij
de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

stadsprofielen

groene stad



verbonden stad



compacte stad



inclusieve stad



toekomst bestendige stad



## Hoofdstuk 2, 3 en 4

kaders

uitgangspunten voor de groei van de stad



intermezzo
historische stedelijke ontwikkeling van Utrecht



kwaliteiten van Utrecht



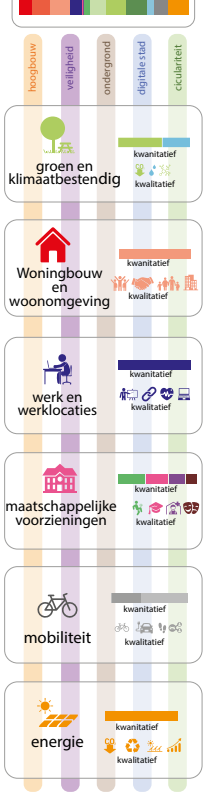

de stad verandert




## Hoofdstuk 5

opgaven en ambities

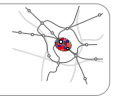
methodiek: de Utrechtse Barcode



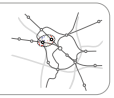

## Hoofdstuk 6

gebieden

Centrum



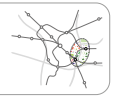
Noordwest



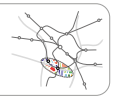
Overvecht



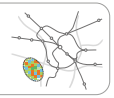
Oost



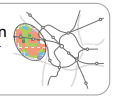
A12 zone



Rijnenburg



Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



## Hoofdstuk 7 en 8

uitvoering

uitvoerings strategie

investerings strategie

Dit document is als volgt opgebouwd. Het verhaal begint met de visie op Utrecht in 2040 (**hoofdstuk 1**). Wat voor stad wil Utrecht over twintig jaar zijn en hoe kan de stad omgaan met de verwachte groei? De gemeenteraad heeft daar in 2020 al belangrijke richting aan gegeven met het vaststellen van een Nota van Uitgangspunten[8]. In **hoofdstuk 2** staan deze uitgangspunten genoemd en wordt aangegeven wat 'gezond stedelijk leven voor iedereen' betekent voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast de ontwikkelrichting die de gemeenteraad heeft meegegeven, vormen ook de specifieke ruimtelijke kwaliteiten van de stad een belangrijke basis voor de verdere verstedelijking. Het gaat dan om de rijke historie en het erfgoed, om de compactheid te midden van diverse landschappen, om het feit dat de stad het centrale knooppunt vormt in een nationaal netwerk, om het hoogontwikkelde kenniscluster in de stad en om de menselijke maat die Utrecht ondanks haar omvang altijd heeft weten te behouden.
In **hoofdstuk 3** worden deze kwaliteiten van de stad beschreven.

Naast de uitgangspunten en bestaande kwaliteiten van de stad, wordt de verstedelijking beïnvloed door diverse regionale, nationale en internationale ontwikkelingen. **Hoofdstuk 4** beschrijft belangrijke trends en ontwikkelingen waarmee de gemeente rekening houdt bij de ruimtelijke ontwikkeling.

**Hoofdstuk 5** beschrijft hoe de opgave voor Utrecht richting 2040 eruit ziet en welke ambities in de komende jaren centraal staan rond de thema's wonen, werken, groen, mobiliteit, maatschappelijke voorzieningen, energie, veiligheid, ondergrond, digitalisering van de stad en circulariteit. Dat wordt in **hoofdstuk 6** vertaald naar de diverse gebieden in de stad.

In **hoofdstuk 7** en **8** staan tenslotte de uitvoeringsstrategie en de investeringsstrategie centraal. De uitvoeringsstrategie geeft een indicatie van de fasering bij de uitvoering van de RSU 2040, gaat in op de status van de RSU 2040 en hoe de gemeente Utrecht de RSU 2040 samen met haar partners wil gaan realiseren. Bij de investeringsstrategie gaat het om de vraag hoe de gemeente het realiseren van de RSU 2040 financieel haalbaar wil maken. Het beschrijft de omvang van het investeringsvolume en welke dekkingsbronnen daarvoor ingezet kunnen worden.



# 1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

## De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

De aantrekkingskracht van Utrecht om te wonen, te werken en te verblijven is enorm. De stad ligt centraal, is compact en kent een enorme rijkdom aan erfgoed, voorzieningen, cultuur en groen. Al deze kwaliteiten bij elkaar hebben er voor gezorgd dat Utrecht al eeuwen groeit en blijft groeien. Met de toename van ruim 100.000 inwoners tot 2040 groeit ook de vraag naar woningen, groen, water, voorzieningen (onderwijs, cultuur, sport), banen, mobiliteit, en (duurzame) energie.

De bestaande stad en haar kwaliteiten koesteren en versterken staat op één bij de ontwikkeling van de stad. Denk aan de singels, landschappen, parken, hofjes en monumenten of aan de diverse bevolkingssamenstelling en het brede onderwijsaanbod. Het maakt de stad tot de stad van vandaag. Met de RSU 2040 wil de gemeente deze kwaliteiten niet onder druk zetten, maar juist benutten en versterken als identiteitsdragers die de oude en de nieuwe stad met elkaar verbinden. De rol van de openbare en publieke ruimte wordt daarbij belangrijker dan ooit. Door de verdichtingsopgave zijn er in 2040 in Utrecht meer mensen op hetzelfde moment op dezelfde plekken. Om een gezonde woon- en werkomgeving te creëren is daarom voldoende openbare en publieke ruimte nodig voor ontmoeting, ontspanning en verplaatsing, maar ook voor de energietransitie en het veranderende klimaat.
In deze RSU 2040 worden de condities vastgelegd die de ontwikkeling van de stad mogelijk maken.

De stad ontwikkelen is meer dan alleen het stapelen van stenen en het toevoegen van wegen. Het richt zich op alles wat inwoners aantreffen



*De Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen*

als zij over straat lopen: het park, de winkel om de hoek, het station, de fietsenmaker, de crèche, het werk en de school. Deze en veel meer onderdelen van de stad hebben ruimte nodig. Om deze ruimtevraag in beeld te brengen introduceert de gemeente de Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen; dit wordt uitgelegd in hoofdstuk 5. Deze methodiek helpt de gemeente om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Het voorkomt dat nieuwe woningen en nieuwe bewoners een schaarste teweegbrengen in de stad, omdat de druk op onder andere scholen, groen of arbeidsplaatsen te groot wordt. Daarmee blijft de stad toegankelijk en leefbaar voor iedereen.

Met de prognoses voor 2040 is de vraag naar ruimte in de stad groter dan er beschikbaar is. Dat vraagt om keuzes en focus. Het vraagt ook om slimmer omgaan met de ruimte. Menging van functies levert niet alleen ruimtewinst op, maar ook meer kwaliteit en levendigheid in en om de stad. Sport, cultuurhistorie, stadslandbouw en recreatie kunnen bijvoorbeeld prima samengaan en daardoor meer interacties krijgen. Als er minder barrières in de stad zijn, worden de reisafstanden korter. Hierdoor zullen verplaatsingen over grote afstanden minder plaatsvinden en neemt de druk op en in stad af. Dit vraagt een integrale visie en een samenhangende aanpak en afstemming om dit te bereiken. Het antwoord daarop is: Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad.

## Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad

Binnen tien minuten breng je je kinderen naar het kinderdag-verblijf of de school. In de stad zijn voldoende arbeidsplekken beschikbaar, of dat nu een baan op kantoor is, in de detailhandel of in een fabriek. Mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding zijn er ook voldoende in de buurt. Het landschap begint bij de voordeur waar je via een groene laan naar een park en vervolgens het bos loopt. Ook sporten kan in de nabijheid. Utrecht heeft voldoende mogelijkheden voor sporten in de wijk en direct daarbuiten. De school, het werk, de sportclub, de dokter, het grote park, de supermarkt en vele andere voorzieningen vind je in de buurt en vaak in je eigen wijk. Ook de vele grootstedelijke voorzieningen die de stad rijk is, zijn goed bereikbaar: de Jaarbeurs, de historische binnenstad, theater, ziekenhuis, universiteit, middelbare school en culturele (publieks)voorzieningen. En voor de mensen die toch verder weg werken of plekken in het land willen bezoeken, is er binnen tien minuten de mogelijkheid om op de bus, tram of trein te stappen en naar elders in het land te reizen. Grote steden en Luchthaven Schiphol zijn vanaf Utrecht Centraal binnen drie kwartier te bereiken. Van monofunctionele woon- of werkgebieden verandert de stad in steeds meer gemengde wijken. Tegelijkertijd koestert de gemeente op bepaalde plekken de milieucontouren; op bepaalde bedrijventerreinen is een mix met wonen niet wenselijk.




*De tien-minutenstad*

## 1.1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

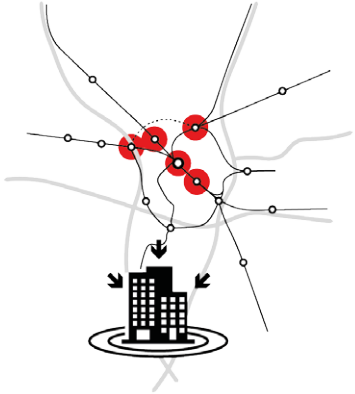
De kracht van Utrecht nu - en ook straks - is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving. Het dichtbij organiseren van de dagelijkse behoeften van de Utrechters is de ruimtelijke bijdrage aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

De groei van de stad zet de gemeente in om de bestaande stad te versterken. Dat gaat verder dan het bouwen van woningen. Door te kiezen voor nabijheid kijkt de gemeente bij de toekomstige verstedelijking integraal naar woninglocaties, dagelijkse bestemmingen (zoals voorzieningen, groen, bedrijven, kantoren en winkels) en de routes ertussen. De gemeente zorgt voor een fijnmazig, divers, aantrekkelijk en robuust routenetwerk voor wandelaars, fietsers en reizigers per openbaar vervoer.

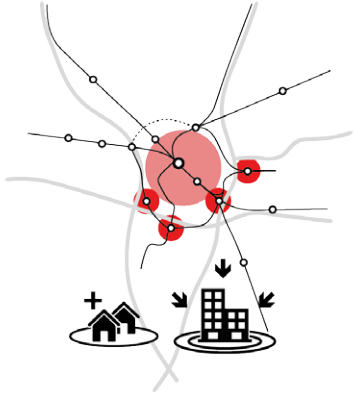
Daarom kiest de gemeente voor een prioriteitsvolgorde voor de stedelijke ontwikkeling, vastgesteld door de gemeenteraad in de Nota van Uitgangspunten RSU 2040:

1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten
2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is
3 Buiten de stad

Deze drie stappen zullen elkaar in de tijd natuurlijk overlappen. De huidige manier van bouwen – vanuit en naar het hart van de stad (binnenstad en stationsgebied) – heeft zijn grenzen. Stedelijke functies zoals maatschappelijke voorzieningen, groen en de infrastructuur voor mobiliteit, komen onevenredig onder druk te staan. De logische vervolgstap is een oriëntatie op nieuwe stedelijke knooppunten en zodra daar de grens in beeld komt op verdere ontwikkeling buiten de stad.



**1** *Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten*



**2** *Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is*

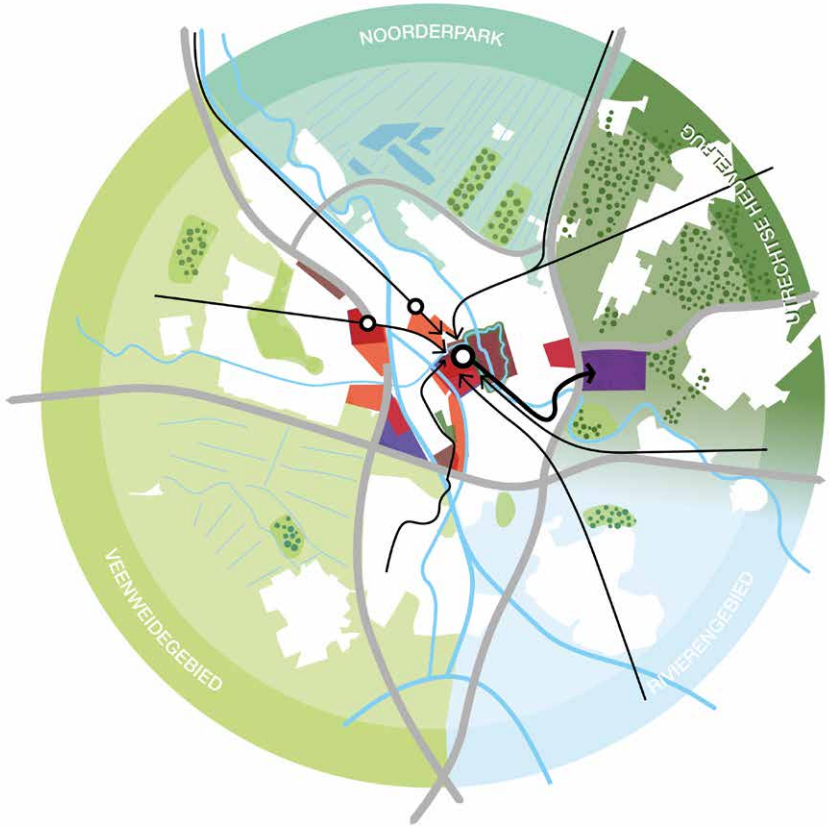


**3** *Buiten de stad*

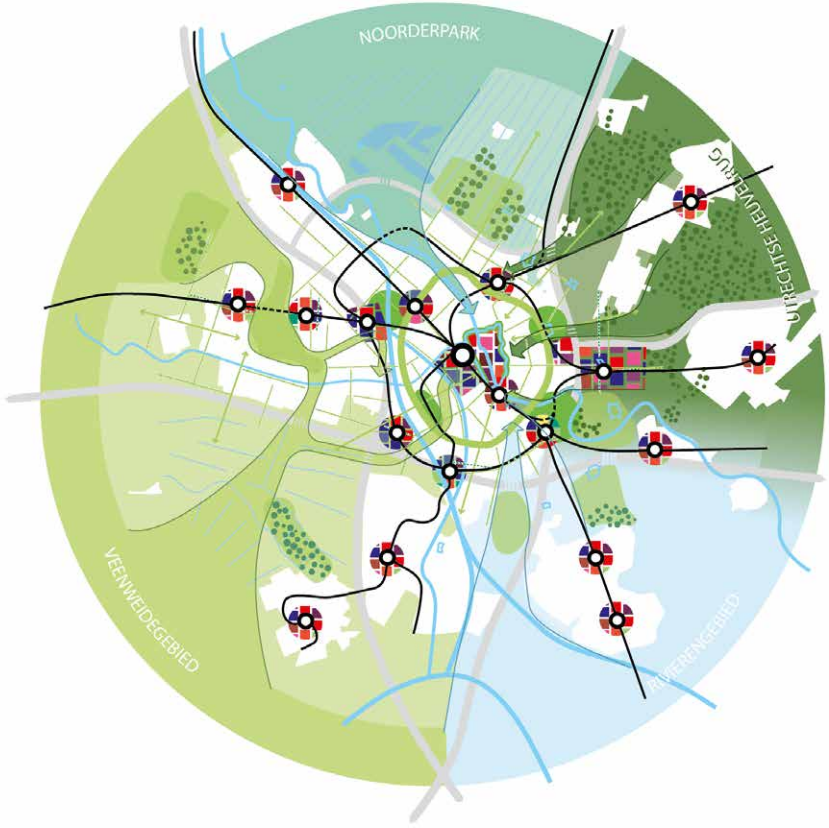
*Prioriteitsvolgorde stedelijke ontwikkeling*

## Nieuwe stedelijke knooppunten

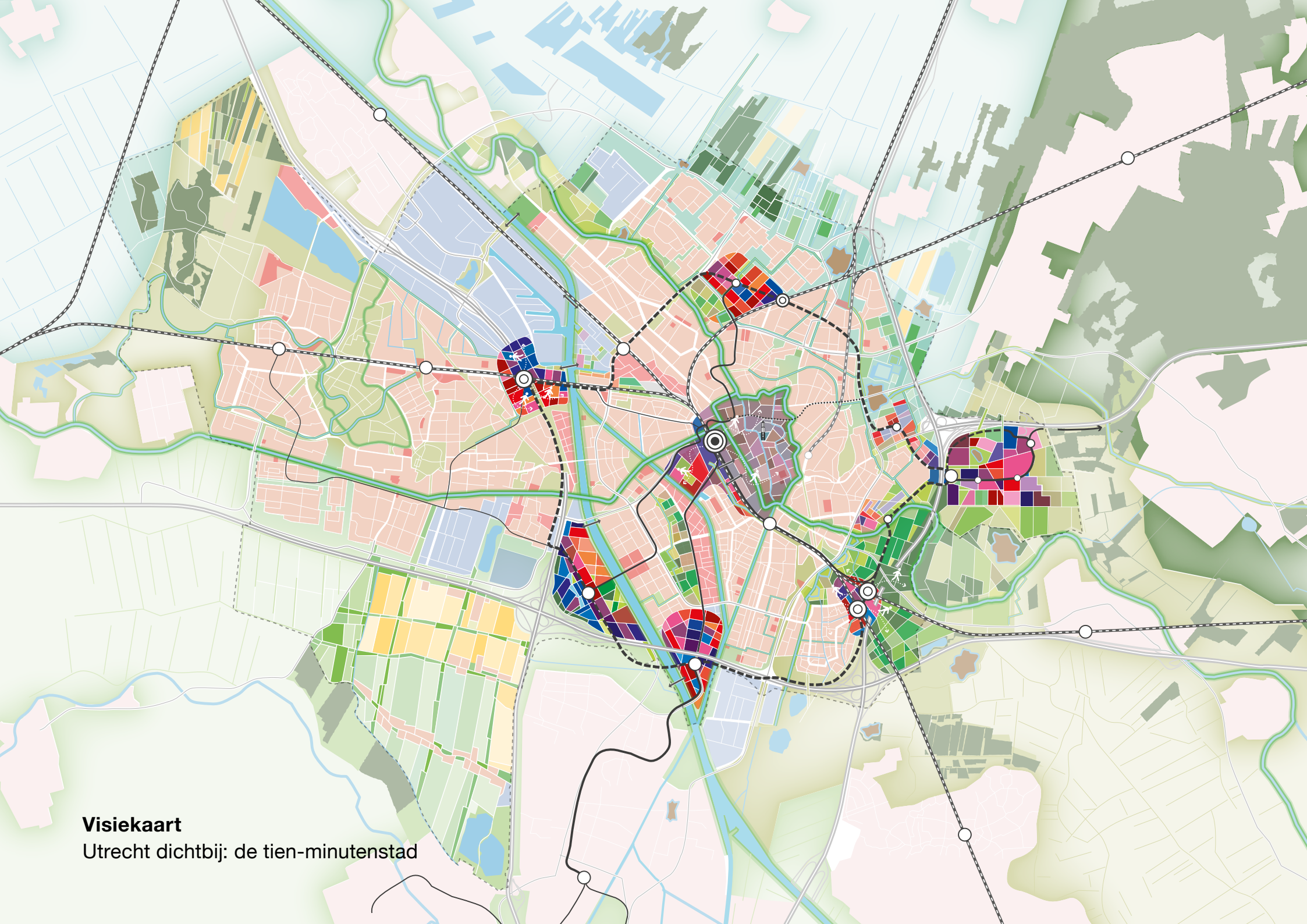
Om de gewenste nabijheid te bereiken kiest de gemeente ervoor om op meerdere plekken in de stad de stedelijke groei te verdelen. Op deze plekken wordt een mix toegevoegd van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor maakt Utrecht een transitie door van een stad waarin alles is gericht op het centrum naar een stad met meerdere centra die de druk op het centrum verminderen en een nieuwe laag aan de stad toevoegen. Op deze stedelijke knooppunten komen veel stedelijke functies samen. De nieuwe stedelijke knooppunten zijn gekoppeld aan een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk en groenblauw raamwerk die als ruimtelijke structuurdragers randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van de stad. De ontwikkeling van deze nieuwe knooppunten is stevig verbonden met de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven. Die zorgt ervoor dat de stad in balans groeit en dat de kwaliteiten van de bestaande stad door de groei niet onevenredig onder druk komen te staan.
Bij de verdere uitwerking wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt




*Van een stad in het landschap met één centrum ....*




*... naar een landschap in de stad met meerdere centra.*



**Visiekaart**
Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

## De compacte stad



Bestaande stad
Versterken bestaande stad



Bestaande werkterreinen
Intensiveren en verduurzamen



Nieuwe verstedelijking tot 2030 (MPR)
Realiseren van harde planvoorraad



Nieuwe werklocatie(s) tot 2030 (MPR)



Centrum



(Nieuwe) stedelijke knooppunten
Elke afzonderlijk knooppunt heeft een eigen identiteit en programmering

## De verbonden stad



Rijksweg



Hoofdweg



Spoorweg
Nationale en regionale spoorinfrastructuur



HOV-verbinding - wiel
Snelle verbinding tussen de stedelijke knooppunten, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding - spaak
Verbinding tussen een stedelijk knooppunt en Centraal station, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding – speciale spaak
HOV-verbinding binnenstad



Utrecht Centraal
Hoofdknooppunt in (inter)nationaal spoornetwerk



Voorstadstation
Treinstation met overstapfunctie tussen spaak- en wielverbindingen



HOV-halte/station
Overstaphalte/station van wiel naar spaak en vice versa



HOV-halte
Halte aan wiel of spaak



Langzaam verkeersverbinding
(Zoeklocatie) nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers



Prioriteit voor de voetganger
De voetganger is hoofdgebruiker van de publieke ruimte

## De groene stad



Utrechtse Heuvelrug



Rivierengebied



Veenweidegebied



Komgronden



Fort Nieuwe Hollandse Waterlinie



Bestaand stadspark



Vergroenen openbare en private ruimte
In bestaande stad en bij nieuwe ontwikkelingen meer (gebouwd en onbebouwd) groen in de openbare en private ruimte



Nieuw stadspark



Nieuw landschapspark/groene scheg



Groenblauwe structuurdragers



Groene verbinding
(Zoek)locatie(s) voor slechten van infrastructuur



Energielandschap

## 1.2 Zes stadsprofielen

Om meer invulling te geven aan ‘Utrecht dichtbij’ heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen ontworpen die van toepassing zijn voor het Utrecht van 2040. Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. Die variatie behoudt en versterkt Utrecht, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan deze verschillende stadsprofielen.



**de groene stad**



**de verbonden stad**



**de compacte stad**



**de inclusieve stad**



**de toekomstbestendige stad**

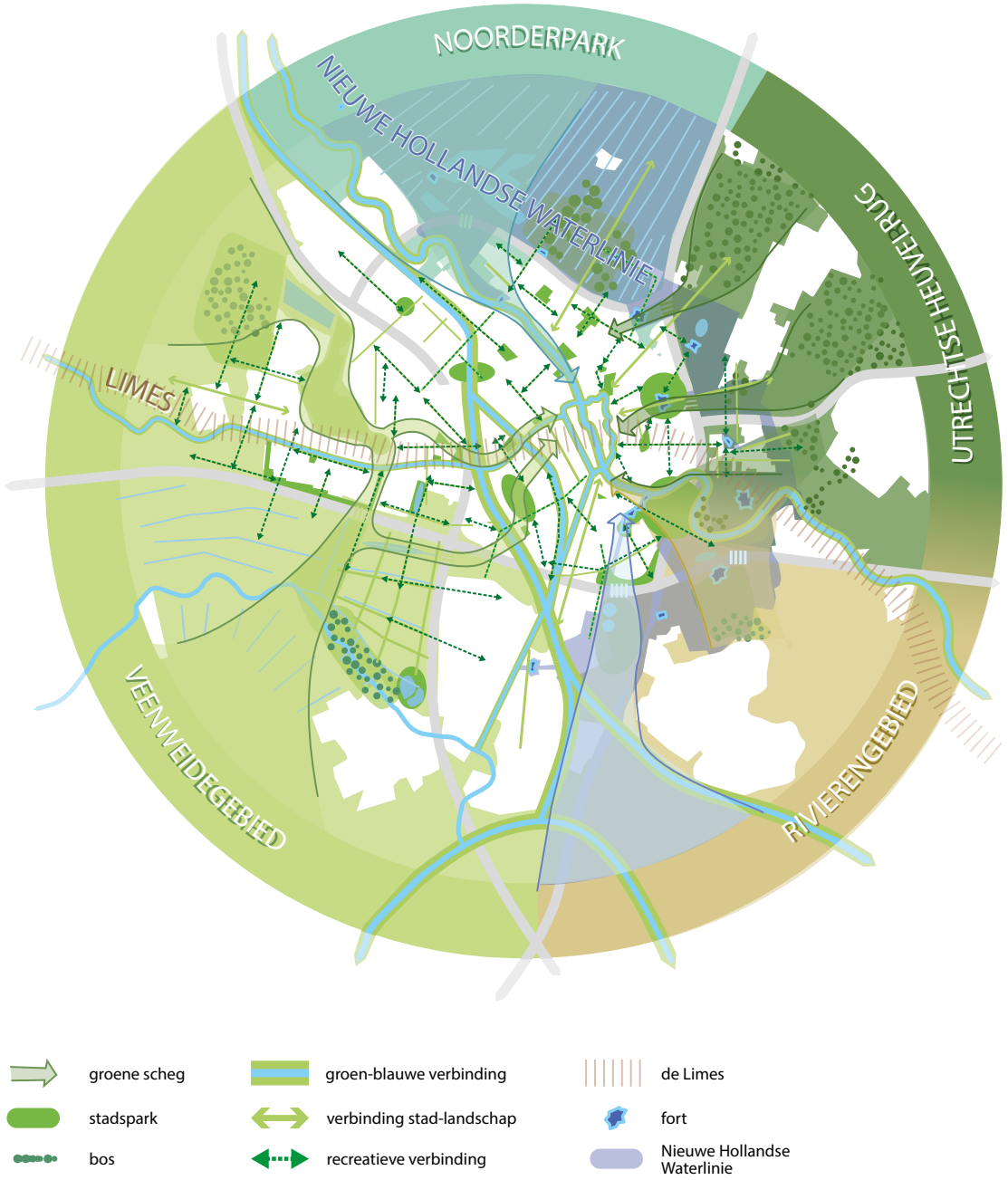


**de vertraagde stad**

## De groene stad

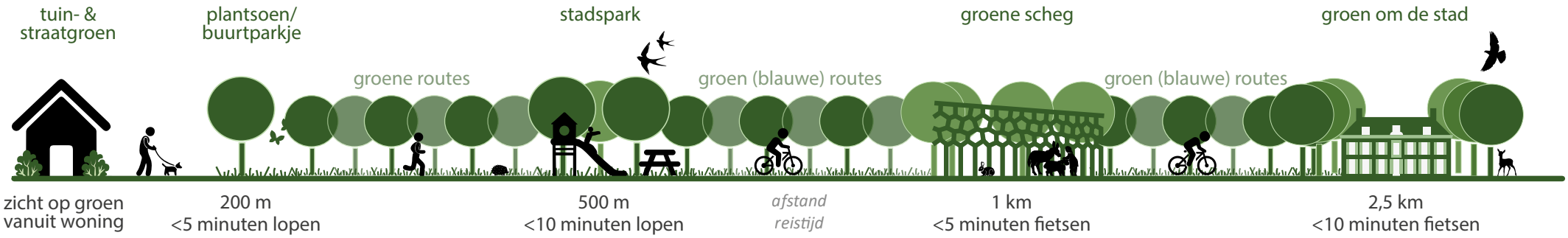
Utrecht is omringd door verschillende landschappen met een rijke cultuurhistorie, elk met een eigen kwaliteit en identiteit. Niet alleen om de stad maar ook in de stad heeft Utrecht prachtige water- en groenstructuren, parken en groene buurten. Deze kwaliteiten zijn een belangrijke reden om in Utrecht te werken, te wonen of de stad te bezoeken. Door de groei van de stad komt het landschap en met name het binnenstedelijke groen, zoals parken, onder druk te staan. Meer mensen zullen en willen hier gebruik van maken op hetzelfde moment. Los van de groeiende stad, kan ook in de huidige stad op sommige plekken het groen worden uitgebreid en verbeterd.

Daarom kiest Utrecht voor verdichten en vergroenen in balans. Het landschap vormt de basis als raamwerk/onderlegger voor de verstedelijking van de stad en geeft een belangrijk antwoord op de invulling van gezond stedelijk leven. De gemeente zorgt dat Utrecht haar stedelijke en landschappelijke kwaliteiten behoudt en zet ontwikkelingen in gang om deze te versterken en te vergroten.



Dat betekent dat het publieke en private domein anders wordt ingericht. Er komt meer groen in de openbare ruimte, zowel in nieuwe ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (groen tenzij). Er zijn meer recreatieve mogelijkheden om de hoek, zoals een park om in te sporten of speelpleinen in de buurt. De gemeente vraagt ook aan de partijen in de stad (bewoners, corporaties, marktpartijen, beleggers, bedrijven) om hun eigendom te vergroenen en zo bij te dragen aan de groene ambities. In 2040 wil de gemeente een divers landschap op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. De niveaus zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en ze zijn ook als netwerk nodig om tot een goed functionerende groene stad te komen. Waar flora en fauna floreren en de biodiversiteit toeneemt.

Het landschap in en om de stad heeft niet langer een enkelvoudige functie maar dient meerdere doelen. In het groen wordt gesport, gespeeld en ontmoeten Utrechters elkaar. Dit gaat samen met (langzaam) verkeer. De vergroening in de stad zorgt er tevens voor dat het in de zomer minder warm is en hevige regenbuien opgevangen kunnen worden.




*Een divers landschap op alle schaalniveaus*

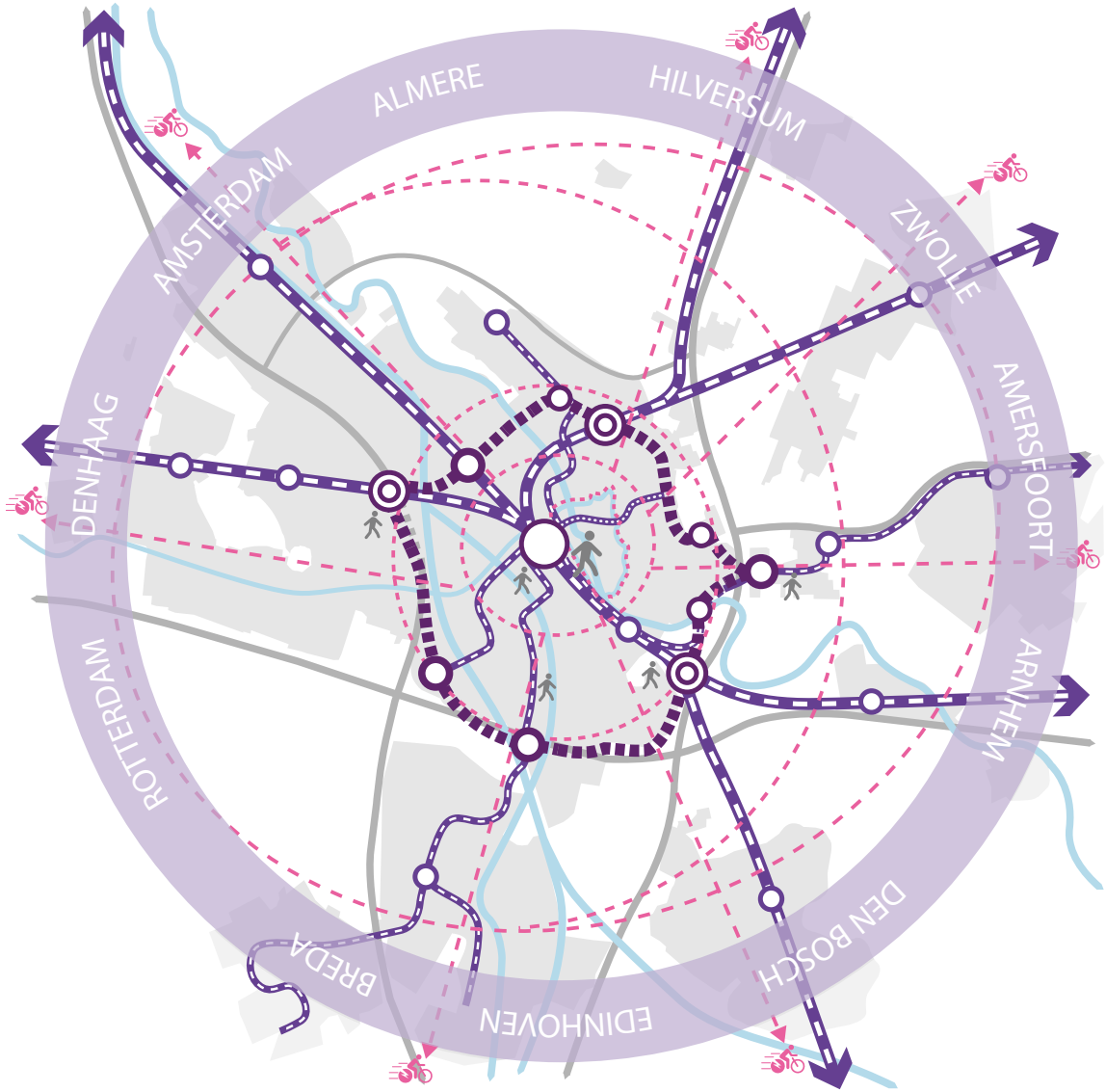


## De verbonden stad

In een stad waar alles dichtbij is, zijn verbindingen cruciaal, zowel sociaal, mentaal als fysiek. En op alle schalen van de stad. De dagelijkse voorzieningen dichtbij organiseren voorkomt lange reisafstanden. Utrechters zullen in 2040 veel vaker te voet gaan, de fiets of openbaar vervoer gebruiken om op hun bestemming te komen. In de openbare ruimte vindt een accentverschuiving plaats; van ruimte om voornamelijk te verplaatsen naar een ruimte om ook te verblijven. Daarvoor is het noodzakelijk om te investeren in een netwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer dat veilig, gezond, toegankelijk en ruimte-efficiënt is.

Op Utrecht CS komt lokaal, regionaal, nationaal en internationaal verkeer samen. Dit is een absolute kracht van de stad maar geeft druk op de (bestaande) infrastructuur. Dat brengt meerdere barrières in de stad met zich mee die de verbondenheid en eenheid van de stad niet ten goede komen. Bij de ontwikkeling die Utrecht doormaakt, is dat niet meer vol te houden.

De gemeente investeert daarom in een nieuw OV-netwerk: het Wiel met spaken (OV-ring). Met deze schaalsprong in het OV worden verschillende gebieden in de stad direct met elkaar verbonden (via hoogwaardig openbaar vervoer) en is een reis via Utrecht Centraal niet meer noodzakelijk. Hiermee wordt niet alleen de druk



op Utrecht Centraal verminderd, maar ook de leefbaarheid in de buurten verhoogd waar de bereikbaarheid toeneemt. De OV-ring zorgt ervoor dat iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel gebruik kan maken van openbaar vervoer om op de plaats van bestemming te komen.

De nieuwe haltes van de OV-ring zijn multimodaal: er komen diverse verkeerssoorten bij elkaar. Overstap tussen voet, fiets, OV en auto is goed en comfortabel georganiseerd en is daardoor een aantrekkelijk alternatief. Naast overstappunten zijn de knooppunten van de OV-ring ook zelf een belangrijke bestemming: hier wordt gewoond, geleefd, gewerkt, gerecreeerd, gesport en ontmoet in een (hoog) stedelijk milieu. Met name rondom deze knooppunten vindt in de openbare ruimte de genoemde accentverschuiving plaats; van ruimte om te verplaatsen naar een ruimte om te verblijven, elkaar te ontmoeten en dingen te ondernemen.

Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt de knooppunten met de wijken in de stad en de omliggende regio. Logische, directe en mooie routes vormen samen met stallingsmogelijkheden een fietsnetwerk, dat er voor zorgt dat fietsen een gezonde en aantrekkelijke wijze van verplaatsen is voor afstanden tot 15 kilometer. Ook voor de wandelaars is er een fijnmazig netwerk van groene paden en aantrekkelijke routes.

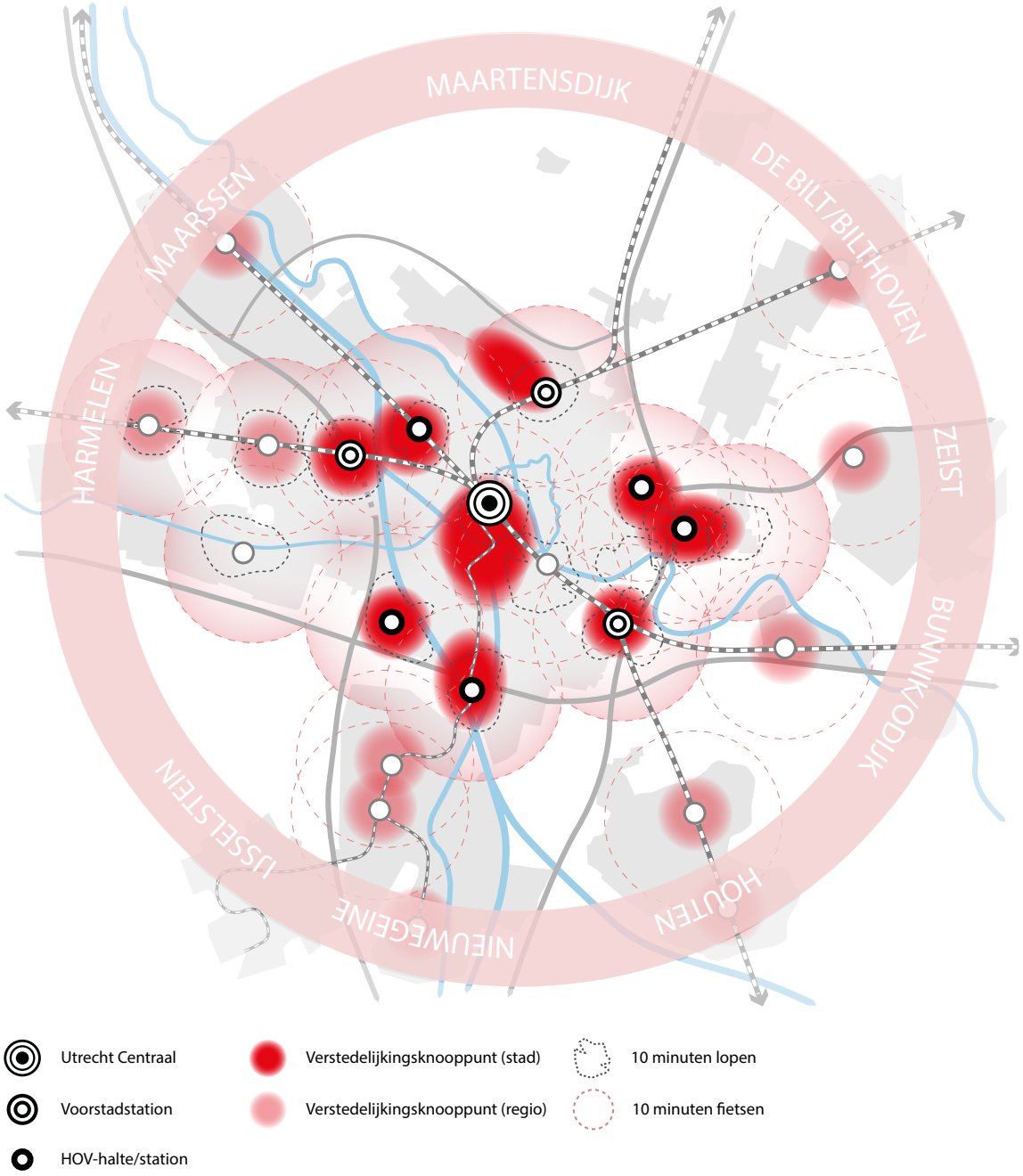
De omvangrijke infrastructuur die Utrecht kenmerkt, verbindt de stad met de rest van het land, maar zorgt lokaal voor veel barrières in het stedelijk weefsel. Juist wanneer de nabijheid van de dagelijkse functies zo belangrijk is, heeft een goede doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van de stad prioriteit. Daarom wil de gemeente door verstedelijking en de bijbehorende nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrières introduceren, maar juist oude opheffen zodat de voorzieningen in de buurten, de wijken en in het omliggende landschap op tien minuten afstand bereikbaar blijven.



## De compacte stad

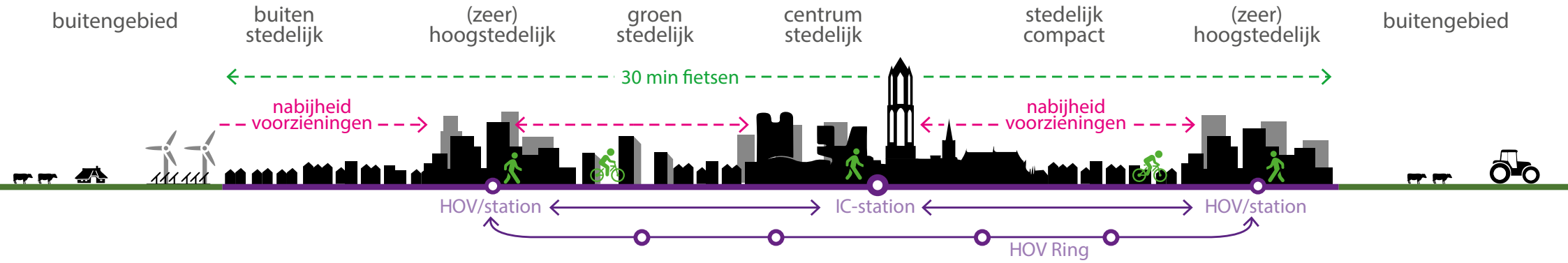
De nabijheid van dagelijkse functies en het omliggende landschap op fietsafstand heeft een directe relatie met een compacte stad. De gemeente kiest ervoor de groei van de stad allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad op te vangen. Verouderde terreinen en ongebruikte gebouwen worden getransformeerd en braakliggende kavels bebouwd. Utrecht borduurt voort op de bestaande stad en genereert daarmee middelen om een kwalitatieve impuls te geven aan de openbare ruimte, voorzieningen en infrastructuur in de bestaande wijken.

Aan deze verdichting zit een grens. De beschikbare ruimte is schaars en ook de druk die ontstaat op andere onderdelen van de barcode neemt toe, zoals scholen, infrastructuur, sport, groen of arbeidsplaatsen. Om een verdere groei van de stad te accommoderen, maakt Utrecht een verstedelijkingssprong waarin Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere kernen gaat. Door te kiezen voor meer knooppunten vermindert de druk op de bestaande wijken en ontstaat er ruimte om de kwaliteit van de bestaande wijken te verbeteren.



De (nieuwe) knooppunten liggen aan de OV-ring: Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Elk afzonderlijk knooppunt heeft zijn eigen identiteit en programmering. Een aantal daarvan gaat een flinke schaalsprong maken: in aantallen, dichtheden en in bouwvolumes. Hoogbouw is dan één van de middelen die bij deze knopen ingezet kan worden om in hoge dichtheden te bouwen. Maar hoogbouw is geen doel op zich. Veel belangrijker is het waarborgen van de menselijke maat: nabijheid, de beleving van de stad op ooghoogte, levendigheid op straat, functiemenging, buitenruimtes en de mate van publieke toegankelijkheid. De menselijke maat en het pallet aan verschillende gebieden in de bestaande stad en bij de nieuwe knopen met verschillende functies, identiteiten en dichtheden maken de stad interessant en sterk. In paragraaf 5.1.2 is met tegels visueel gemaakt hoe daar op verschillende manieren vorm aan gegeven kan worden.

Omdat de ruimte schaars is - en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad - is het de uitdaging om de ruimte zo efficiënt, adaptief en duurzaam mogelijk te gebruiken. Hierbij maakt de gemeente slim gebruik van de dimensies in ruimte, tijd, gebruik en afstand. De gemeente kiest ervoor om niet langer monofunctionele wijken te ontwikkelen, maar maakt waar mogelijk gemengde gebieden waar wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid liggen. Grote vervoersbewegingen blijven hierdoor beperkt. Ook op lager schaalniveau betekent dit dat Utrecht investeert in de wijkeconomie en wijkvoorzieningen, zodat de fysiotherapeut, het buurthuis en de gezamenlijke werkplek bereikbaar blijven binnen tien minuten wandelen of fietsen. Daarnaast zoekt de gemeente naar slimme oplossingen voor multifunctioneel ruimtegebruik en stapeling van verschillende functies. Dit levert naast ruimtewinst ook een interessantere en meer levendige stad op waarin veel gebeurt en waarin ruimte is voor creativiteit, toevallige ontmoetingen en uitwisselingen tussen verschillende groepen en functies.
Het ondersteunt de transformatie naar nieuwe economieën en de aansluiting van de maakindustrie met onderwijs en beroepsbevolking die nodig zijn om een diverse stad te zijn en te blijven. Daarom wijst de gemeente ook specifieke werkgebieden aan waar geen menging plaatsvindt met andere functies die deze werkgelegenheid onmogelijk kunnen maken.




*Nieuwe silhouet van de stad*



## De inclusieve stad

De nabije stad geldt voor iedereen. Dit vraagt om een inclusieve stad en dat betekent dat de gemeente bij de verstedelijking niet alleen handelt in het belang van economische waarde, groei en efficiëntie. De gemeente hecht ook waarde aan maatschappelijke en culturele ontwikkeling, aan innovatie en creativiteit en aan zorg en het voorkomen van sociale uitsluiting. Voor de stad als geheel en voor de afzonderlijke wijken wil de gemeente dat de stad groen, verbonden, compact en toekomstbestendig is. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Een stad met rijke contrasten en een grote diversiteit aan (betaalbare) woonmilieus, werkmilieus voor alle doelgroepen met voldoende voorzieningen die voor iedereen bereikbaar zijn.

Een stad voor iedereen vraagt in eerste instantie om een betaalbare woning voor iedereen. Omdat de woningvraag en het woningaanbod in Utrecht sterk uiteen lopen, staat deze betaalbaarheid erg onder druk. Dat is ook de voornaamste reden waarom de gemeente tot 2040 60.000 nieuwe woningen wil bouwen. Hierbij kijkt de gemeente niet alleen naar het aantal woningen, maar ook naar de kwaliteit van woningen, naar woonmilieus en naar het realiseren van gemengde wijken. Niet iedereen is hetzelfde, niet iedereen heeft dezelfde woonwensen en niet elke wijk hoeft hetzelfde te zijn.



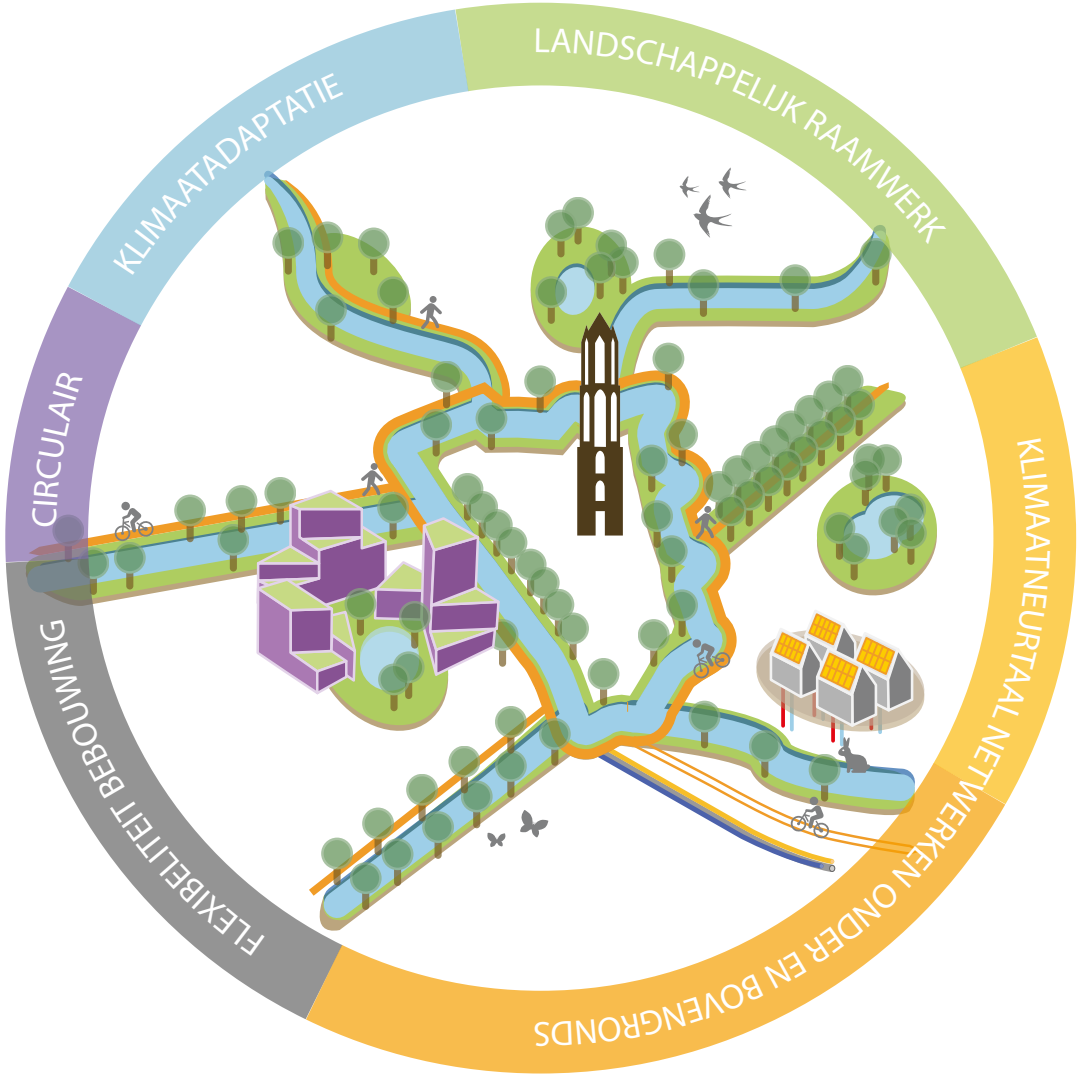
Naast een woning is werk voor velen een belangrijke conditie voor een inclusieve stad. Met de toename van het aantal inwoners, wil de gemeente dat het aantal banen in gelijke tred meegroeit. Daarmee zorgt de gemeente dat de vraag op de arbeidsmarkt in verhouding blijft met het aanbod werkenden uit Utrecht en omgeving. Dit vraagt om ruimte voor een breed scala bedrijven: van startups tot hoofdkantoren voor grote multinationals, van creatieve broedplaatsen tot zware industrie en van werkplaatsen tot winkels en kantoren.
De aard van de werkgelegenheid verandert. De circulaire economie en de creatieve maakindustrie zijn in opkomst. Mensen gaan steeds meer producten hergebruiken en er wordt vaker in de nabijheid geproduceerd. Dit vraagt om andere werklocaties. Het vraagt bovendien om passend onderwijs dat aansluit op deze ontwikkelingen.

Het is belangrijk dat mensen zich thuis voelen in de stad en een goed sociaal netwerk hebben of kunnen opbouwen. Een stad waar ontmoeting vanzelfsprekend is. Ontmoetingen versterken sociale verbanden en stimuleren onderlinge verdraagzaamheid en respect voor elkaar. In een tijd waarin er veel eenzaamheid is, wil Utrecht een stad zijn die mensen uitnodigt om elkaar te ontmoeten en zich met elkaar te verbinden. Hiervoor is het belangrijk dat zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding. Naast deze sociale voorzieningen zijn ook voldoende toegankelijke voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, zorg en sport van cruciaal belang in een inclusieve stad.
Tenslotte moet iedereen van de woning naar het werk of voorziening kunnen komen. Dit vraagt naast de nabijheid van deze functies ook om betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen.



## De toekomstbestendige stad

De toekomst is onvoorspelbaar, maar wel voorstelbaar. En dat maakt het mogelijk om erop te anticiperen. Klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data beïnvloeden ons leven. De gemeente wil ervoor zorgen dat Utrecht zoveel mogelijk klaar is voor de toekomst. Keuzes van nu moeten in de toekomst van waarde zijn. Een robuuste ruimtelijke structuur helpt daarbij. Ongeacht de ontwikkelingen blijft deze structuur altijd overeind en draagt het altijd bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen. De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels in het verleden en haar omgeving houdt en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst. Utrecht kiest voor een robuuste ruimtelijke structuur, specifiek op het gebied van mobiliteit (OV-ring) en groen.
Ook is het van belang de flexibiliteit in de directe gebouwde omgeving te versterken. Circulaire ontwikkelingen waarbij materialen waardevast en waarde-vermeerderend zijn en daarmee flexibel in aanpassing. Dit draagt bij aan een betere leefomgeving voor iedereen in de gezonde stad van nu en de toekomst. Dit vraagt wel een andere vorm van samenwerken,



vernieuwing van processen en afspraken maken.

Er is sprake van klimaatverandering en daar wil de gemeente op anticiperen. De gemeente werkt aan een klimaatneutrale stad. Dat gaat niet vanzelf. De inzet om verdichten, vergroenen en het water in balans te houden, vraagt een enorme inspanning. Het beeld van de openbare ruimte moet groen gaan kleuren.
In de bestaande stad worden woningen geïsoleerd en worden woningeigenaren gestimuleerd om zelf energie op te wekken. Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal. Maar dit is (voorlopig) niet genoeg. Er is ruimte nodig voor de opwekking van energie uit zon en wind.

De energietransitie, klimaatverandering, digitalisering maar ook de schaarse ruimte boven de grond vragen steeds meer ruimte onder de grond. Er is echter ook ondergronds een zeer beperkte ruimte beschikbaar. Daarom gaat de gemeente regie voeren op de ordening van en de omgang met de ondergrond (zie paragraaf 5.2.9). Een inhoudelijke en procesmatige integrale aanpak is hierbij van cruciaal belang. Zo kan de gemeente de verschillende ambities tegen elkaar afwegen en waar mogelijk combineren. Zo ontstaat er ruimte die hard nodig is in de toekomst.



## De vertraagde stad

Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen. Utrecht heeft dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook voldoende plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk) verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen.

Een vertraagde stad betekent ook dat er ruimte is om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers. De bestaande stad is nooit af en maken we samen zodat deze als organisch geheel verder ontwikkelt. Bij plekken die niet tot op de laatste steen zijn ontworpen of plekken die bewust (nog) niet ontwikkeld worden, zijn er meer mogelijkheden voor bewoners of gebruikers om zelf invulling te geven aan de plek. Utrecht houdt daarom ook ruimte voor avontuurlijke plekken waar ruimte is voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.



# 2 **Uitgangspunten** voor de groei van de stad

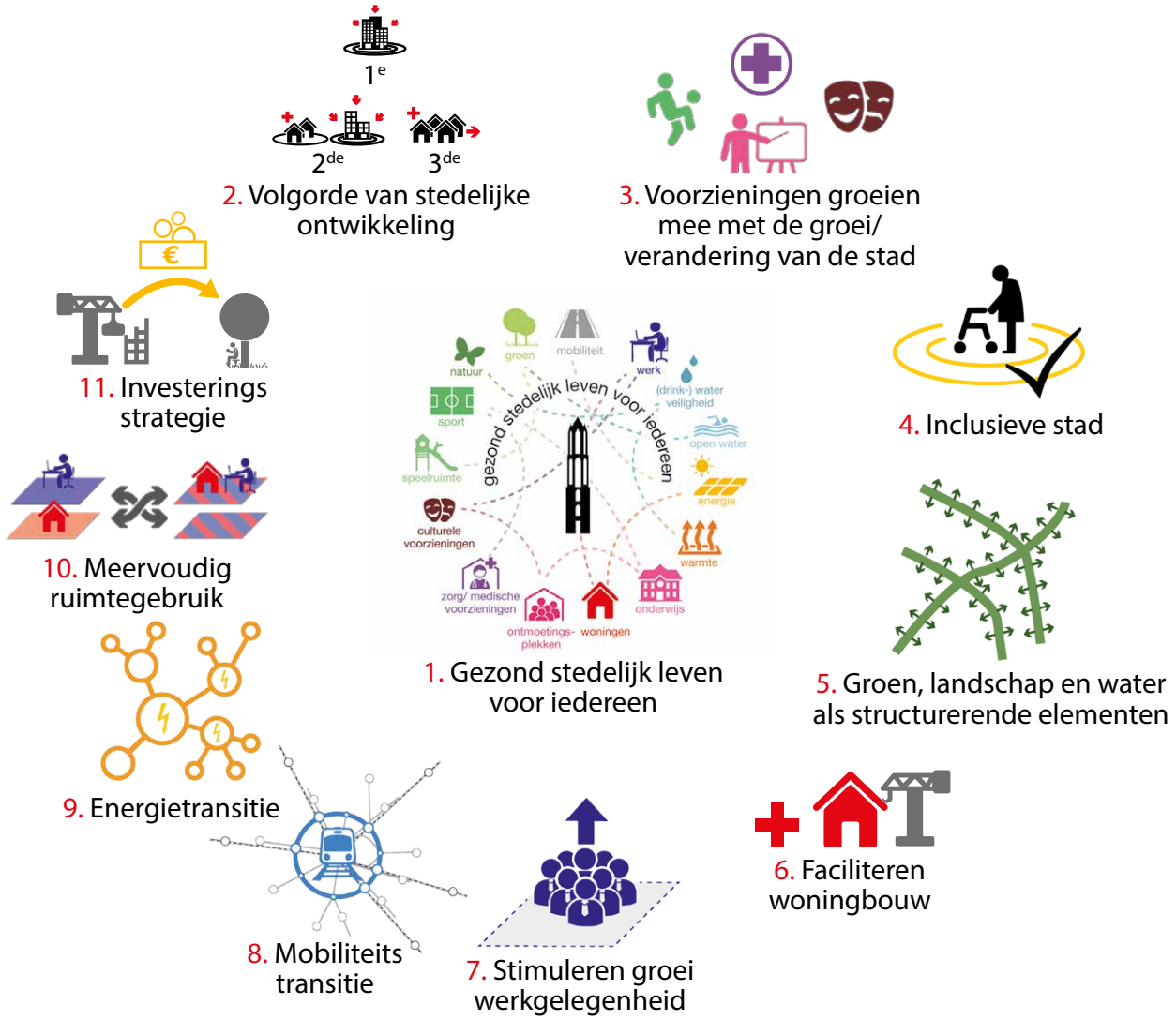
Gezond stedelijk leven voor iedereen is erop gericht kwaliteiten te versterken, kansen te benutten, bedreigingen af te wenden en mensen in een kwetsbare positie gelijke kansen te bieden. De uitdaging voor de ruimtelijke ontwikkeling is ervoor te zorgen dat de stad en al haar voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. Om daar richting aan te geven heeft de gemeenteraad in juni 2020 een Nota van Uitgangspunten vastgesteld.[9] Daarin zijn 11 uitgangspunten benoemd die de basis vormen voor de ruimtelijke visie op 2040.




*Het gemeentebestuur heeft de ambitie* Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen *vertaald naar tien opgaven voor de stad*

## Omgevingswet

Naast deze Utrechtse uitgangspunten schrijft de Omgevingswet (artikel 3.3) voor dat rekening moet worden gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Ook kan de gemeente op grond van de zorgplicht (artikel 1.6 en 1.7 Omgevingswet) ontwikkelingen die de opgaven van de stad nadelig kunnen beïnvloeden, voorkomen, beperken of staken. Het is van belang dat zowel de beginselen als de zorgplicht nader worden uitgewerkt in thematisch en gebiedsgericht beleid, dat op grond van de RSU 2040 wordt gemaakt (zie verder hoofdstuk 7).




*11 uitgangspunten uit 'Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040'*

De 11 uitgangspunten geven invulling aan de ambitie ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ voor de verdere verstedelijking van de stad. Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Daar waar Utrecht groeit door te verdichten, blijft de stad leefbaar door voldoende groen toe te voegen. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking, bijvoorbeeld die van de openbare / publieke ruimte. De ruimte voor groen en water wordt multifunctioneel benut; als plek om te rusten en te ontspannen; voor ontmoeten, recreëren, bewegen, verplaatsen/mobiliteit, energie en klimaatadaptatie. Er is meer dan voorheen aandacht voor nieuwe vormen van groen, zoals groen op daken en gevelgroen. Er wordt ook bekeken of nieuwe waterverbindingen mogelijk zijn.
Ook betekent gezonde verstedelijking dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt. Denk aan gemengd en betaalbaar wonen, gemengde wijken en voldoende, diverse en hoogwaardige voorzieningen die aansluiten op de behoefte van de (toekomstige) bewoners en gebruikers. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om samen met publieke en private partijen deze voorzieningen zodanig te realiseren, dat deze toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. En leidt tot optimaal gebruik van, in sommige buurten, letterlijk schaarse ruimte.

Gezond stedelijk leven voor iedereen houdt ook in dat de gemeente goed wil zorgen voor het cultureel erfgoed en de unieke landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de stad en dat de gemeente wil bewaken dat Utrecht een stad blijft die ruimtelijk, functioneel en sociaal-maatschappelijk veelkleurig en contrastrijk is. De gemeente koestert de verschillende wijken, de bewoners en hun eigen identiteit. Het onlangs vastgestelde Koersdocument ‘Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen’ geeft richting voor gebiedsontwikkeling vanuit een sociaal-maatschappelijk perspectief. Het gaat over de beschikbaarheid, bereikbaarheid, spreiding en inrichting van maatschappelijke voorzieningen. Het is geen blauwdruk, maar helpt bij het maken van afwegingen door het benoemen van enkele uitgangpunten en richtlijnen. Het vraagt maatwerk om dit te laten landen in de stad, wijk of buurt.
De gemeente wil scheidslijnen en segregatie voorkomen en beperken en streeft naar kansengelijkheid. Dat vraagt om een sociaal en ruimtelijk ongedeelde stad en het wegnemen van scheidslijnen en barrières. Kortom: maatwerk. Niet voor iedereen hetzelfde, maar ieder het zijne. Daarom is het onder andere van belang om in te zetten op bestaanszekerheid, voldoende kwaliteit van leven, goed onderwijs, een plek om te wonen, kansen op werk, zinvolle dagbesteding, toegang tot zorg en een groene en gezonde leefomgeving.

De gemeente kiest voor binnenstedelijke verdichting, omdat het meerdere voordelen met zich meebrengt, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. Niet elk gebied binnen de stad Utrecht zal in gelijke mate bijdragen aan de ontwikkeling van de stad. De ruimtelijke strategie zal per gebied verschillen en zo doet de gemeente recht aan bestaande wijken, hun kwaliteiten en ontwikkelmogelijkheden.
Bij de beoogde binnenstedelijke verdichting wil de gemeente de kansen benutten van meervoudig gebruik van ruimte en gebouwen en het combineren van functies. Dat maakt de stad veerkrachtiger en het zorgt voor efficiënter gebruik van onder andere energie en grondstoffen. Bovendien biedt meervoudig gebruik van de ruimte de mogelijkheid om meerdere van de hier genoemde uitgangspunten in dezelfde ruimte te realiseren zonder dat deze elkaar verdringen of beperken. Naar verwachting lost meervoudig gebruik niet alle ruimteclaims op. De gemeente moet keuzes maken en prioriteren om de groei van de stad in goede banen te leiden. De vastgestelde uitgangspunten geven houvast bij het maken van die keuzes.

**De gemeenteraad heeft een elftal uitgangspunten voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vastgesteld:**

1 Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad.

2 De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is, (3) buiten de stad.

3 De gemeente Utrecht gebruikt vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden: Koesteren, Inbreiden, Transformeren en Uitleg en gebruikt hierbij de barcode-methodiek als instrument om de ruimtevraag inzichtelijk te maken. (Maatschappelijke) Voorzieningen groeien mee met de groei of verandering van de stad.

4 De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waarin scheidslijnen en barrières worden geslecht; menging van verschillende woonvormen (huur-koop; prijsklassen; etc) is een belangrijk basisprincipe voor ruimtelijke inrichting.

5 De gemeente Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaatbestendige stad. Uitgangspunten zijn:
- Groene buitenruimte binnen 300 meter vanaf elk huis in Utrecht. Waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes).
- Groene recreatiegebieden rondom de hele stad, die goed bereikbaar zijn via een groene fiets- of wandelroute.
- De gemeente Utrecht kiest bij ruimtelijke ontwikkelingen voor behoud en versterking van de lokale biodiversiteit, gebruikmakend van de Utrechtse soortenlijst, en werkt daarmee aan een natuurinclusieve stad.

6 De gemeente Utrecht faciliteert de woningbouw (in balans met de regionale opgave) om te voorzien in de woningbehoefte.

7 De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Waarbij er een focus zal zijn op zoveel mogelijk werknemers per hectare bedrijvigheid binnen sectoren waarop Utrecht zich profileert waaronder circulaire economie en de maakindustrie, om zo werk voor iedereen bereikbaar te houden.

8 De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto.

9 De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad en biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie, en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Naast duurzame energieopwekking wordt hierbij ook ingezet op energiebesparing, door het (versneld) aanpakken van de woningen met de slechtste energielabels.

10 De gemeente Utrecht kiest voor meervoudig ruimtegebruik en functiemening boven enkelvoudig ruimtegebruik, zodat de beperkte ruimte optimaal wordt benut.

11 De gemeente Utrecht ontwikkelt als integraal onderdeel van de RSU 2040 een investeringsstrategie die een indicatieve investeringsopgave biedt verbonden aan de realisatie van de RSU 2040.

# Intermezzo

## Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts Cultureel erfgoed

In dit document blikt de gemeente vooruit naar 2040. In de komende twintig jaar zal de stad zich verder ontwikkelen. Groei en verandering van de stad is van alle tijden! Utrecht bouwt voort en kan daarbij teruggrijpen op een rijke historie. De stad beschikt over uniek cultureel erfgoed, waar de Utrechters trots op zijn; de gemeente wil dat koesteren.

Historische steden zoals Utrecht kenmerken zich door pré-stedelijke topografische en landschappelijke kenmerken. Nederzettingen ontwikkelden zich in een constante wisselwerking met de mogelijkheden en veranderingen die het land en water boden. Sommige nederzettingen ontwikkelden zich tot stad, vele niet. Nederland kent een groot aantal historische steden, maar het zijn slechts enkele die zo een lange staat van dienst hebben als Utrecht. Ruim tweeduizend jaar van bewoning heeft stukje bij beetje vorm gegeven aan het rijke mozaïek van het huidige Utrecht.



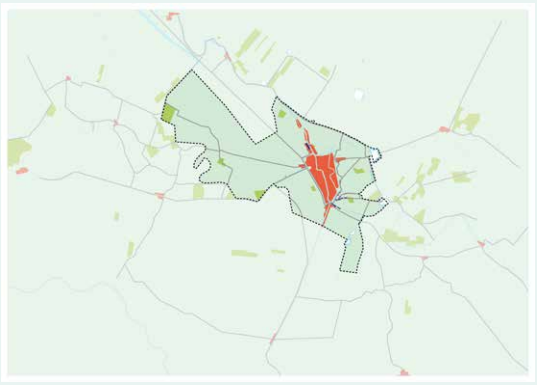
*Paardentam Domplein, circa 1900*

**Bijlage 1 geeft een beschrijving van de historie van de stedelijke ontwikkeling in Utrecht, waaraan de stad haar cultureel erfgoed te danken heeft. Dit zijn enkele opvallende elementen uit die rijke historie:**

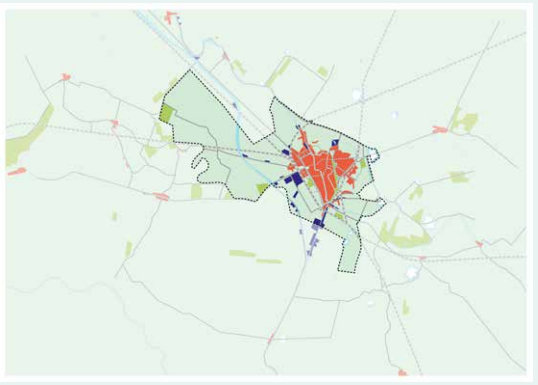
- Utrecht behoort tot de oudste bewoonde gebieden van ons land. De oudste resten van bewoning stammen uit de prehistorie.
- De eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen ontstonden in de Romeinse tijd. Omstreeks 800 jaar voor onze jaartelling splitste de Vecht zich af van de Rijn en ontstonden meerdere nederzettingen in de buurt van het water. De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute. Ter bewaking van de grens (Limes) werden forten gebouwd, waaronder het Domplein en de Hoge Woerd. Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
- In de Middeleeuwen groeide het oude fort uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
- Begin 11e eeuw werd het kerkelijk centrum grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde zijn paleis aan de burcht en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zijn daar nu nog restanten van te zien.
- In de 11e en 12e eeuw werden de veenmoerassen ten zuiden en ten noordwesten van Utrecht ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden.
- In 1122 kreeg Utrecht als één van de eerste steden in de Noordelijke Nederlanden stadsrechten; in 2022 viert Utrecht haar 900-jarig bestaan.
- In 1275 werd de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.
- In 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, nog altijd het belangrijkste icoon van de stad. De volledige bouw van kerk en toren duurde 200 jaar.
- Halverwege de 16e eeuw was de stad al uitgegroeid tot 30.000 inwoners; de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. Ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was toen de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald.
- Drie eeuwen lang stabiliseerde het aantal inwoners rond de 30.000, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De middeleeuwse stadsmuren waren niet meer functioneel; de stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Ook buiten de stadsmuren werd de stad uitgebreid. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

- Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland.
- In de eerste helft van de 20e eeuw nam het aantal inwoners opnieuw flink toe en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae (zelf auteur van 'De Heedendaagsche Stedenbouw', een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen avant la lettre) schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.
- In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. Vanaf de jaren zestig werd de binnenstad grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel.
- Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de toenmalige gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.
- Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd – na een grenscorrectie met de buurgemeente - aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018.
- Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn.
- Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.

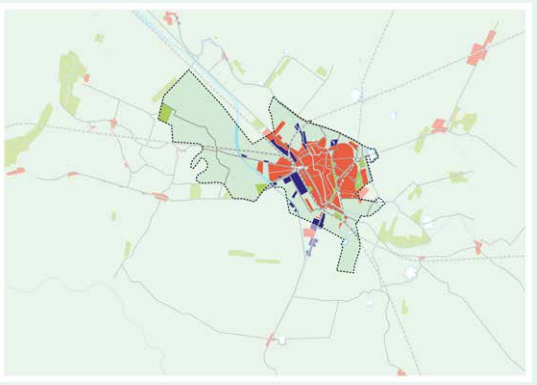
1800



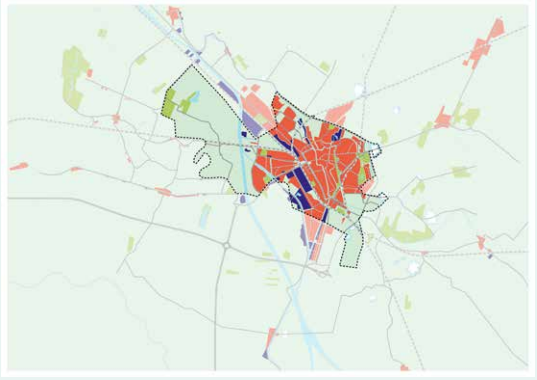
1900



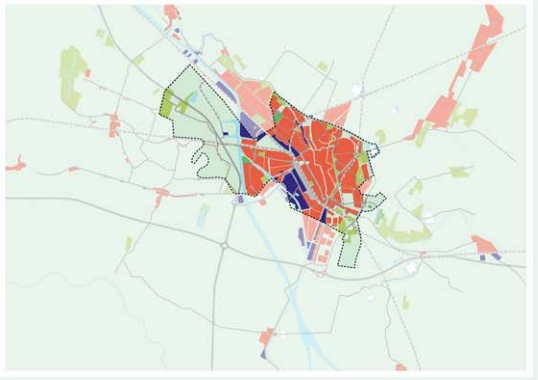
1920



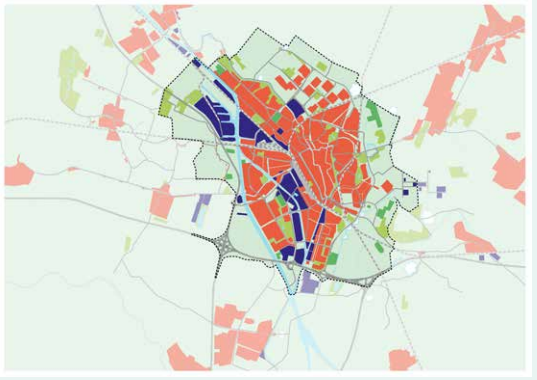
1940



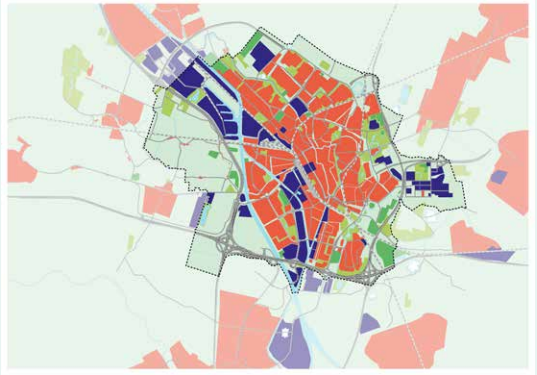
1960



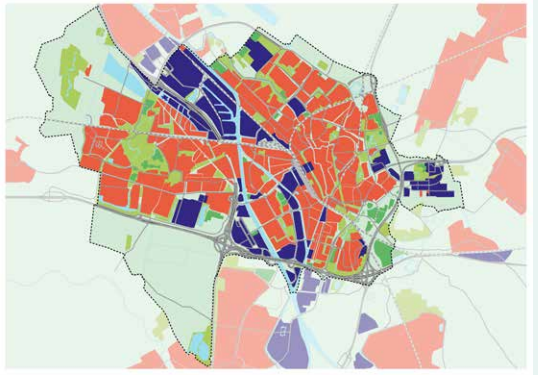
1980



2000



2020



Historische ontwikkeling van Utrecht

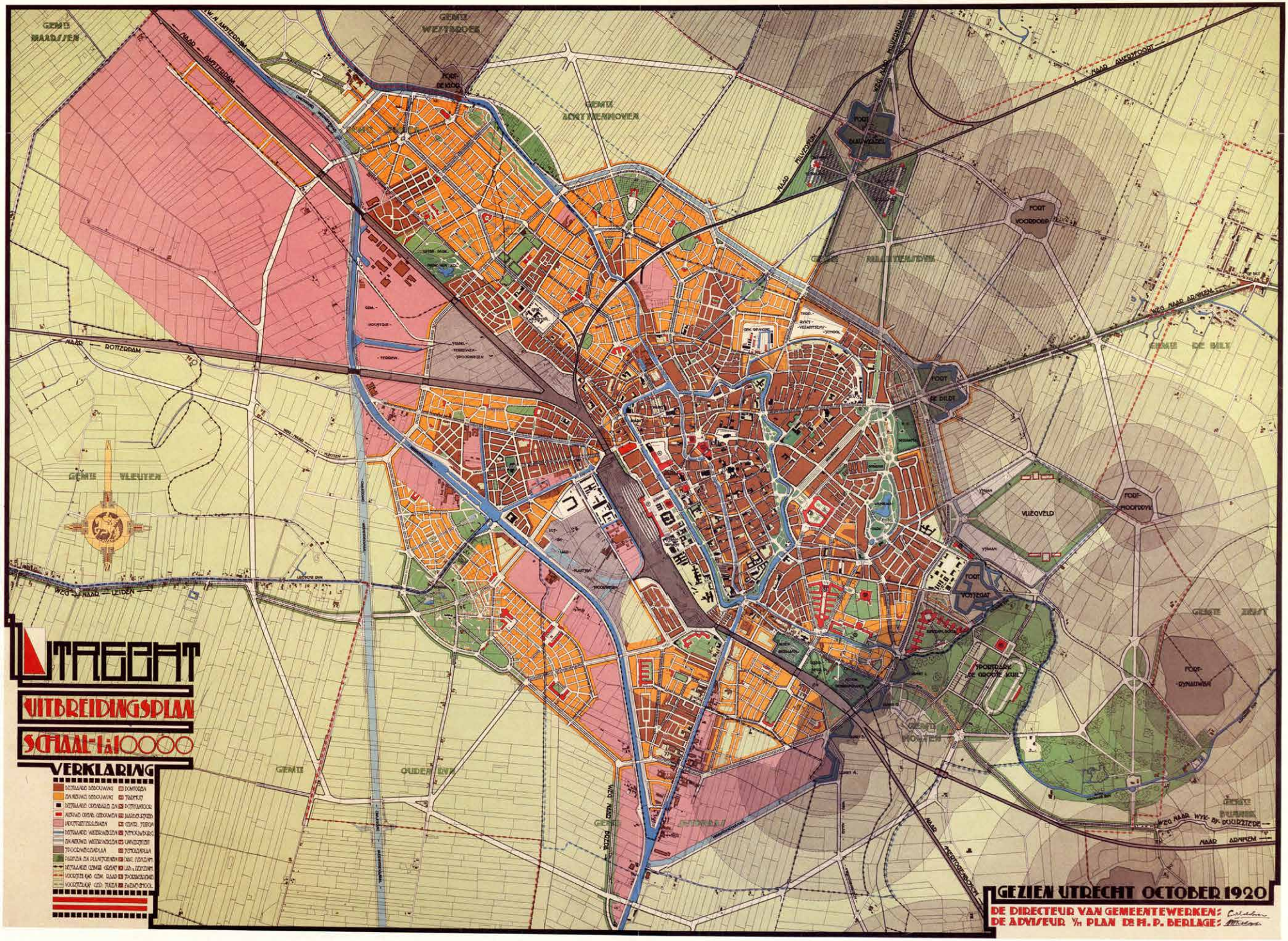
- Wonen
- Werken
- Recreatief groen
- Wegen
- Tramwegen
- Spoorwegen
- Sport
- Landschap
- Water
- Snelwegen
- Gemeentegrens

## De historische betekenis voor de huidige ruimtelijke ontwikkelingen

Utrecht heeft van oudsher een traditie in ‘gezond stedelijk leven’, zowel fysiek als mentaal. Er is in Utrecht een eeuwenlange overtuiging de stedelijke ontwikkeling gezond vorm te geven. Verschillende burgemeesters, onder wie Moreelse, Asch van Wijck en Fokkema-Andreae, gaven het vorm vanuit die overtuiging. In Fokkema- Andreae’s tijd groeide Utrecht spectaculair hard, maar dat verliep onsamenhangend. Hij zag noodzaak om het integraal aan te pakken, waarbij gezondheid een groot thema was. Hij liet Berlage het beroemde plan maken, kocht de landgoederen van Amelisweerd voor recreatie en ontwikkelde Maarschalkerweerd tot sportgebied. ‘Ongezond levende’ Utrechters konden sporten en recreëren in een groene aantrekkelijk omgeving met schone lucht. Bij alle burgemeesters waren stedenbouwkundige plannen met veel aandacht voor groen en blauw vertrekpunt voor de groei.
De RSU 2040 bouwt voort op die traditie. De stad is geen ‘tabula rasa’, een leeg vel waarop ongestoord kan worden gepland. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt. Dat is meer dan alleen behoud van grotere en kleinere monumenten; het erfgoed geldt als basis voor onze verdere verstedelijking.
De gemeente zorgt hiervoor door het erfgoed herkenbaar te houden en zichtbaar te maken. Bij het herkenbaar houden gaat het om het gebruiken van bestaande verkavelingen en hoofdstructuren. Een 13de-eeuwse ontginning die een continu agrarisch gebruik heeft, is nog steeds goed herkenbaar als 13de-eeuwse verkaveling. Datzelfde geldt ook voor typisch 20ste-eeuwse vormen van stedelijke ontwikkeling. Bij het zichtbaar maken gaat het er om dat erfgoed een ieder blijft herinneren aan de rijke historie van de stad. Een deel van het (religieus) erfgoed heeft waarde omdat het een specifiek verhaal vertelt, een verhaal dat in een bepaald tijdvak is begonnen, zich in de loop der tijd heeft ontwikkeld en nog lang niet is afgelopen. In de negentiende eeuw heeft bijvoorbeeld de Nieuwe Hollandse Waterlinie gebruik gemaakt van de landschappelijke (ontginnings)structuren ten oosten van de Vecht. Hier is duidelijk sprake van onderlinge samenhang van bodem, landschap en bebouwingswijze. Soms is dat verhaal ‘verstopt’ en kan dat met ruimtelijke ingrepen weer zichtbaar worden gemaakt.

Bij het zichtbaar en herkenbaar maken van het cultureel erfgoed maakt de gemeente de volgende strategische keuzes:

- Via het (religieus) erfgoed wordt waarde toegevoegd op verschillende niveaus: van locatie- tot stadsniveau. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is steeds aandacht voor dit erfgoed en behoudt dit waar mogelijk een plek.
- Voor de ruimtelijke ontwikkeling vormen de historische groenstructuur en waterlopen de basis. Die worden duidelijker zichtbaar en herkenbaar gemaakt. Het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal worden de ‘nieuwe Nieuwegrachten’: binnenstedelijk water, oorspronkelijk bedoeld als transportas en langzamerhand getransformeerd naar woon/werk milieus.
- Op vergelijkbare wijze krijgt de Nieuwe Hollandse Waterlinie een plek in de stad als ‘nieuwe stadswal’, oorspronkelijk een verdedigingsstructuur en nu opgenomen als groenblauwe buitenruimte.
- Ook wordt er gezocht naar een nieuwe mix van stedelijk programma en groen op de forten.
- De Dom is al eeuwen een belangrijk oriëntatiepunt voor Utrecht en blijft dat vanzelfsprekend. In de komende twintig jaar zullen nieuwe oriëntatiepunten worden toegevoegd.


UTRECHT
UITBREIDINGSPLAN
SCHAAL 1:10000
VERKLARING
GEZIEN UTRECHT OCTOBER 1920
DE DIRECTEUR VAN GEMEENTEWERKEN:
DE ADVISEUR V/H PLAN DR H. P. BERLAGE:
GEMEENTE MAARSSEN
GEMEENTE WESTBROEK
GEMEENTE ZUILEN
GEMEENTE VLEUTEN
GEMEENTE DE BILT
GEMEENTE HOUTEN
FORT DE KOCK
FORT VOORBERG
FORT DE BILDT
FORT VOSSEGAT
FORT RIJNAUWEN
VLIEGVELD
NAAR AMSTERDAM
NAAR ROTTERDAM
NAAR AMERSFOORT
NAAR ARNHEM
NAAR UTRECHT

# 3 De kwaliteiten van de stad Utrecht

De Atlas voor Gemeenten beschrijft dat een aantrekkelijke stad bestaat uit acht factoren: bereikbaarheid van werk, het culturele aanbod, veiligheid, het aanbod van woningen, de nabijheid van natuurgebieden, aanwezigheid van hoger onderwijs, het historische karakter van de stad en het aanbod cafés en restaurants. Dit overziend, mag Utrecht zich rijk rekenen! Utrecht scoort al jaren hoog in de Atlas voor Gemeenten. Specifiek heeft Utrecht bovendien enkele ruimtelijke kwaliteiten waar de inwoners van Utrecht zich in herkennen en trots op zijn.

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 koestert vijf belangrijke ruimtelijke kwaliteiten:

- Rijke historie en erfgoed
- Compacte stad te midden van diverse landschappen
- Knooppunt in nationaal netwerk
- Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau
- Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen

Utrechters zijn trots op deze kwaliteiten van hun stad en daarom wil de gemeente deze beschermen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen toetst de gemeente of deze bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en waar oog is voor de menselijke maat.





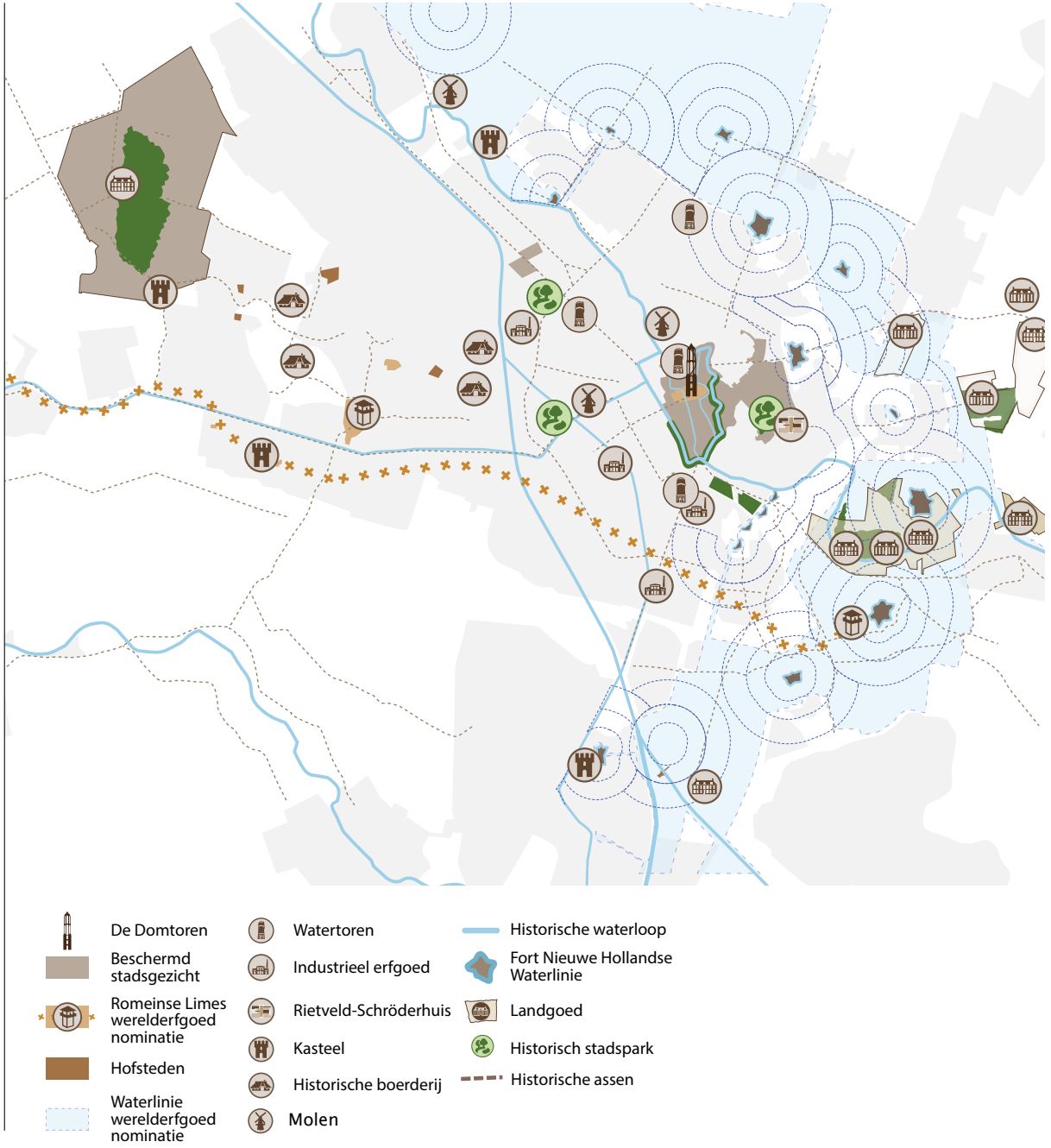






## Rijke historie en erfgoed

De Utrechter is trots op de historie en het waardevolle cultureel erfgoed vanuit verschillende tijdsperioden. Dit maakt de stad veelzijdig en geeft de stad identiteit. Met nieuwe ontwikkelingen wil Utrecht daar op voortbouwen. Denk aan de Dom en de waterlinie met de forten. De Romeinse Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan op de nominatie om UNESCO-werelderfgoed te worden. Het Rietveld-Schröderhuis is dat al. Ook de oude stedelijke structuur met de kanalen, de grachten en de stedelijke assen, de vele monumenten in de stad en het industrieel erfgoed herinneren de Utrechters aan het rijke verleden van hun stad.



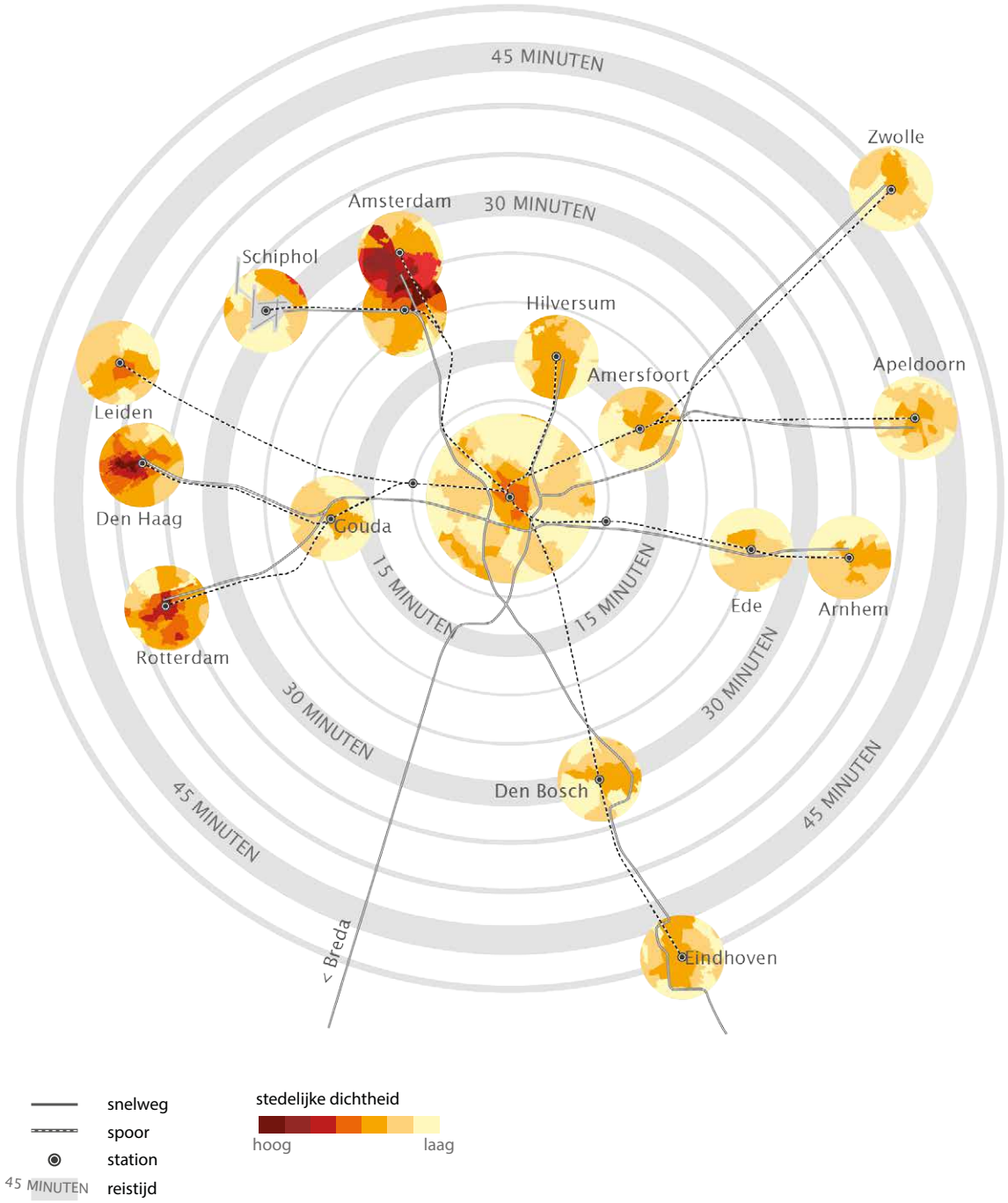
## Compacte stad te midden van diverse landschappen

Utrecht is omringd met verschillende landschappen: de Utrechtse Heuvelrug, het stroomgebied van de Kromme Rijn, de komgronden en het veenweidegebied. Dat is bijzonder, maar ook logisch gezien de goede condities van bodem en water om hier een stad te stichten. Utrecht is een compacte stad waardoor het omliggende landschap altijd op fietsafstand bereikbaar is. Het uitgebreide netwerk aan fiets- en wandelpaden speelt hierbij een belangrijke rol. Niet alleen buiten maar ook in de stad zelf zien inwoners veel landschappelijke structuren die een grote diversiteit aan omliggende landschappen de stad inhalen. De rivieren, kanalen, grachten en vaarten, maar ook parken, bomenlanen en plantsoenen zorgen ervoor dat inwoners het landschap ook in de stad kunnen beleven en gebruiken. Dit levert de Utrechters niet alleen een aantrekkelijke leefomgeving op, maar ook een leefomgeving die gezond is, ecologisch waardevol is, verkoeling biedt en uitnodigt tot beweging.



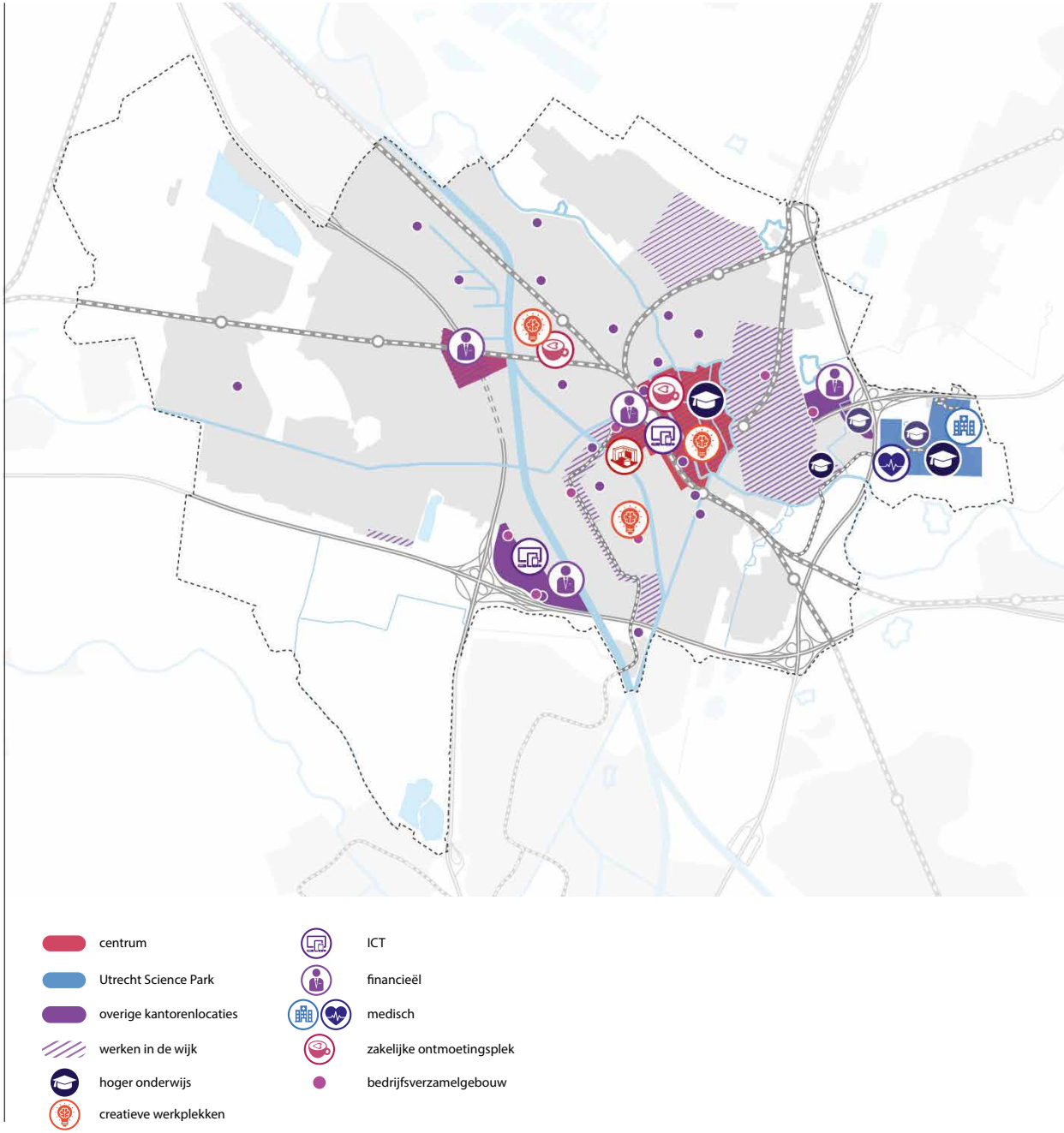
## Knooppunt in nationaal netwerk

Utrecht is een grote stad in het centrum van Nederland, vanuit alle windstreken snel en gemakkelijk te bereiken. Veel grote steden en luchthaven Schiphol zijn binnen een uur te bereiken met het openbaar vervoer. Ook autosnelwegen kruisen elkaar bij Utrecht en verbinden de stad met alle windrichtingen. Over het water speelt het Amsterdam Rijnkanaal een belangrijke rol. De haven op Lage Weide is één van de grootste binnenhavens van Nederland. De centrale ligging maakt Utrecht populair voor zowel bezoekers, forenzen, studenten als bedrijven. De regio Utrecht is het economische brandpunt van een veel groter stedelijk net-werk. Financiële dienstverleners en bedrijven gerelateerd aan de zorgeconomie concentreren zich in Utrecht. Utrecht fungeert bovendien steeds meer als nationale ontmoetingsplaats met vele congres- en vergadercentra, bedrijfs-verzamelcentra en vestigingen van koepels, bonden en verenigingen.



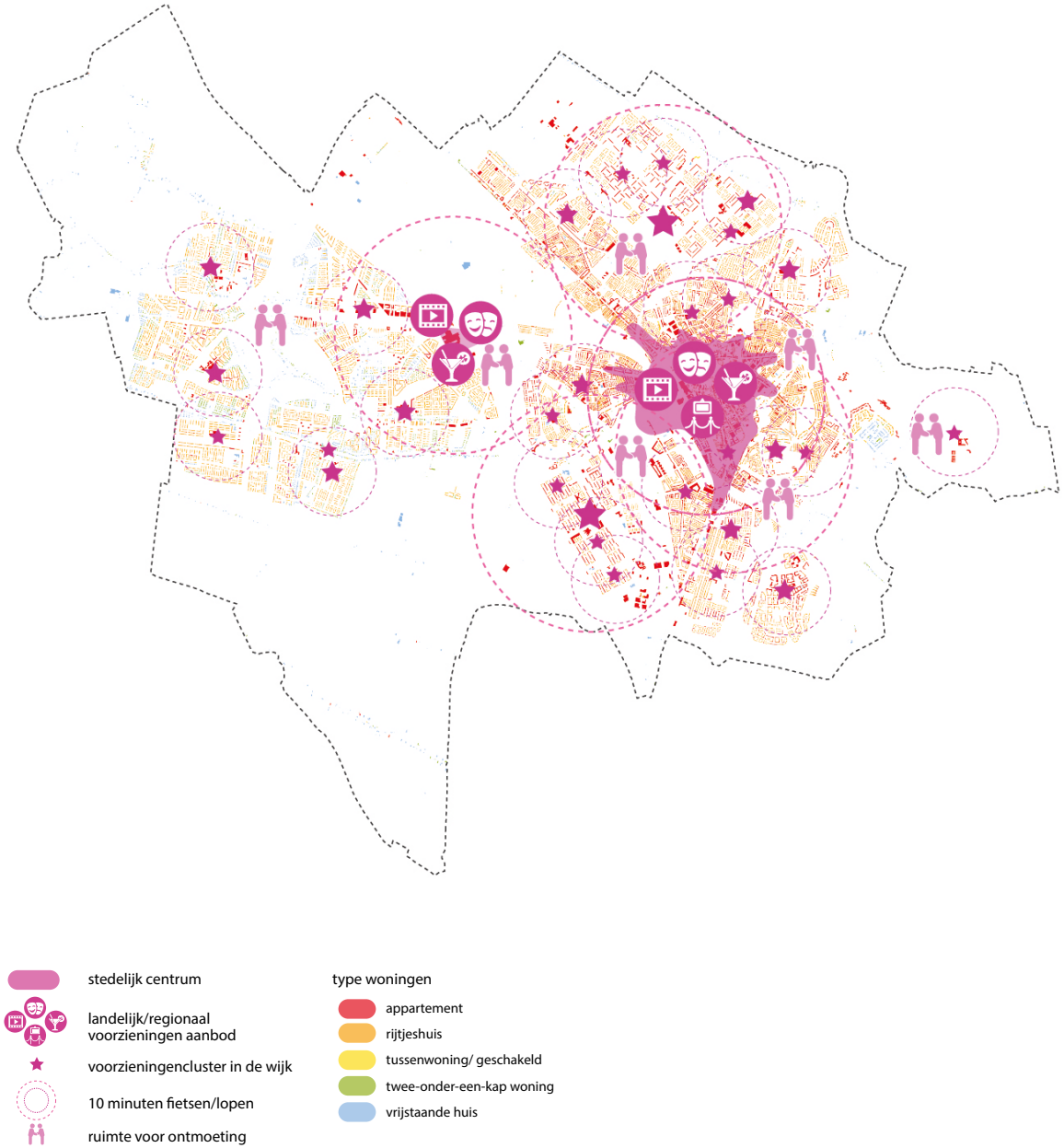
## Hoogontwikkeld kenniscluster

(De regio) Utrecht scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's.
Het Utrecht Science Park (USP), het grootste sciencepark van Nederland, met name op het gebied van life sciences en health, vormt het hart van de Utrechtse kenniseconomie en is een broedplaats voor innovatie. Daarnaast kent Utrecht een hoge concentratie aan ICT, bouw en zakelijke dienstverlening. Het midden- en kleinbedrijf speelt een belangrijke rol in de stad en is cruciaal voor de doorontwikkeling van kennis, producten en diensten. De samenwerking tussen kennisinstituten, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven is sterk ontwikkeld, hetgeen innovatie stimuleert.
De strategische ligging van Utrecht in het hart van het Nederlandse stedennetwerk krijgt extra betekenis, nu ontmoeten steeds belangrijker wordt in de nieuwe economie. Het hoogwaardige voorzieningenniveau van Utrecht draagt bij aan de economische concurrentiekracht. Naast formele plekken zoals de Jaarbeurs, hotels, bedrijfsverzamelgebouwen en nationale hoofdkantoren, zijn ook informele locaties zoals koffiebars en culturele (publieks)voorzieningen, de plekken die uitnodigen tot ontmoeten en sociale interactie.



## Een grote stad met een menselijke maat; een stad voor iedereen

Utrecht is een compacte stad, alles is dichtbij. Elke wijk in de stad heeft een rechtstreekse busverbinding naar de binnenstad. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert prettig aanvoelt. Inwoners ervaren de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden. Overal in Utrecht zijn commerciële en publieke voorzieningen dichtbij. En er is voor elk wat wils: van filmhuis tot megabioscoop, van buurtwinkel tot shopping mall, van huisarts tot academisch ziekenhuis, van moskee en kerk tot humanistisch centrum.
Utrecht is een stad waarin je je thuis mag voelen, je mee kan doen en waar je buiten de deur terecht komt in een fijne omgeving. Utrecht is voor iedereen. Dat betekent niet dat iedereen hetzelfde hoeft te zijn. Utrechters waarderen ook dat mensen verschillen. Sommige inwoners maken zich zorgen over de groei van de stad, maar het ijkpunt voor de verdere verstedelijking is uiteindelijk het behouden van de menselijke maat.



© Ballast Nedam Development & MRP - Alle getoonde artist impressions van Cartesius Utrecht dienen slechts ter indicatie.

# 4 De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie

Utrecht is verbonden met de regio, Nederland en de wereld. Regionale, nationale en internationale ontwikkelingen beïnvloeden de stad en zullen dit ook blijven doen. Dit hoofdstuk beschrijft de trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de stad. Daarbij is gekozen voor drie invalshoeken: samenleving (rondom inwoners), gebruik (rondom functies) en natuurlijk kapitaal (rondom natuur en milieu).

## 4.1 Samenleving

### 4.1.1 Prominentere rol voor steden bij duurzaamheids-vraagstukken

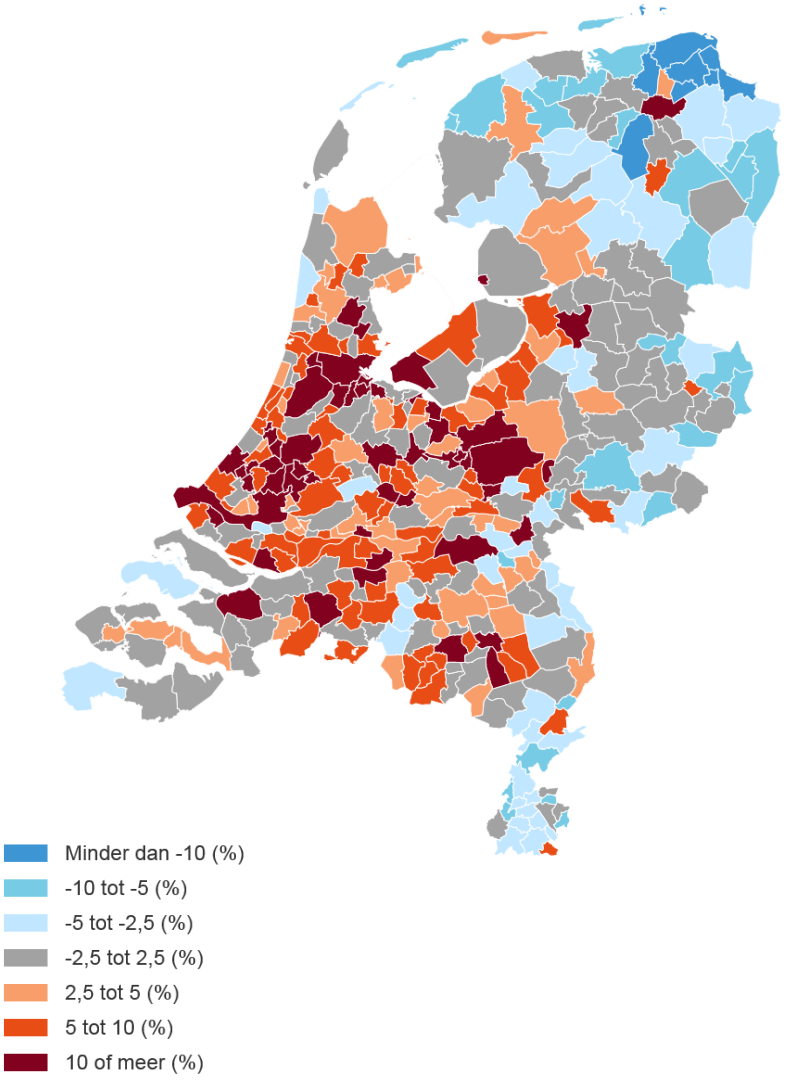
In 2015 hebben de Verenigde Naties 17 ambitieuze doelen voor duurzame ontwikkeling vastgesteld. Deze Global Goals for Sustainable Development vormen voor alle lidstaten tot 2030 een belangrijke gezamenlijke agenda. Doelstelling 11, ‘Maak steden en dorpen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam’, erkent dat lokale overheden van onderaf een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan duurzame ontwikkeling. Utrecht is een Global Goals gemeente en verbindt zich daarmee aan de duurzaamheidsdoelen. Naast bovengenoemd doel werkt de gemeente in deze ruimtelijke strategie ook aan andere Global Goals: 7. Toegang tot betaalbare en duurzame energie voor iedereen, 8. Infrastructuur voor duurzame industrie, 13. Aanpak van klimaatverandering en 15. Beschermen en duurzaam gebruiken van ecosystemen, bossen en biodiversiteit.




*De 17 sustainable development goals van de VN*

### 4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad

De wereldbevolking neemt verder toe. Van 7,7 miljard mensen in 2019 tot een bevolkingspiek met 9,7 miljard mensen in 2064.[10] Twee derde van de wereldbevolking woont dan in steden of stedelijke regio's.[11] Tegelijkertijd is wereldwijd een verdubbeling van het aandeel 60-plussers zichtbaar.[12]
Ook in Nederland neemt de bevolking toe, met name in de steden en randgemeenten[13]. Na 2035 zet deze trend door in de grote steden van de Randstad. Vooral jongeren en buitenlandse migranten trekken naar de stad vanwege opleidingsmogelijkheden en de kans op een baan[14]. Het aandeel buitenlandse migranten stijgt de komende jaren met 30-40 procent tot 2050.
Er zijn ook groepen mensen die de stad verlaten. De samenstelling van deze groep laat een genuanceerd beeld zien en varieert per stad. Dertigers vormen de grootste groep die de stad verlaten door de behoefte aan een ander type woning en woonomgeving. Terwijl er ook hoogopgeleiden zijn die graag in steden wonen, zelfs na gezinsuitbreiding.[15] Het aandeel vertrekkende dertig-minners neemt toe, mogelijk door de woningprijzen in combinatie met het nog relatief beperkte inkomen. Studiemigranten verlaten het land nadat zij hun opleiding hebben afgerond.[16]
Utrecht groeit tot 2040 naar ongeveer 455.000 inwoners.[17] Utrecht is een jonge stad met veel studenten en starters en blijft dat ook. Met het gevolg dat meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens een alleenstaand huishouden betreft. De procentueel sterkste groei vindt plaats in de groep 65-plussers. Tussen wijken en subwijken zijn er grote verschillen in het aandeel 65- en 75-plussers. Het grootste deel van de groei komt voor rekening van één- en tweepersoonshuishoudens.
De bevolkingsgroei in Utrecht en de samenstelling daarvan vragen om een toename van het aantal woningen passend bij de vraag. Tegelijkertijd vragen deze ook om een inrichting van de woonomgevingen die rekening houdt met de diverse wensen en behoeften van toekomstige bewoners zoals studenten, ouderen en kleine huishoudens. Om aan de vraag en verschillende behoeften te kunnen voldoen moet de gemeente een diversiteit aan woonmilieus behouden en versterken.




*Prognose bevolkingsgroei in Nederland tussen 2018 en 2035 (CBS en PBL, 2018)*

### 4.1.3 Gezondheid



De levensverwachting in Nederland stijgt. In 2040 worden Nederlanders bijna 86 jaar. Ter vergelijking: in 2015 was dat 81,5 jaar. De kans om heel oud te worden neemt flink toe. Het percentage mensen met een lage sociaaleconomische status (SES) dat zich gezond voelt, neemt af tot 2040, terwijl dit percentage voor mensen met een hoge sociaaleconomische status onveranderd blijft. Tot 2040 is er een groei van het aantal eenzamen. Eenzaamheid neemt over het algemeen toe met het ouder en eenzaamheid komt bij alleenwonenden meer voor dan bij samenwonenden.
In de toekomst worden Nederlanders steeds zwaarder. In 2040 heeft 62 procent van de volwassen Nederlanders overgewicht. De toename in overgewicht geldt voor alle leeftijdsgroepen vanaf 18 jaar en bij alle sociaaleconomische groepen. Het percentage mensen met ernstig overgewicht neemt tot 2040 meer toe onder mensen met een lage sociaaleconomische status. Het overgewicht neemt toe ondanks dat Nederlanders steeds vaker voldoen aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen.[18]
Het ligt in de lijn der verwachting dat bovengenoemde trends zich door vertalen naar Utrecht. Ondanks dat Utrecht in vergelijking met andere grote steden een gunstig gezondheidsbeeld heeft,[19] is niet duidelijk of de trends positief voor Utrecht uitpakken.

## 4.2 Gebruik

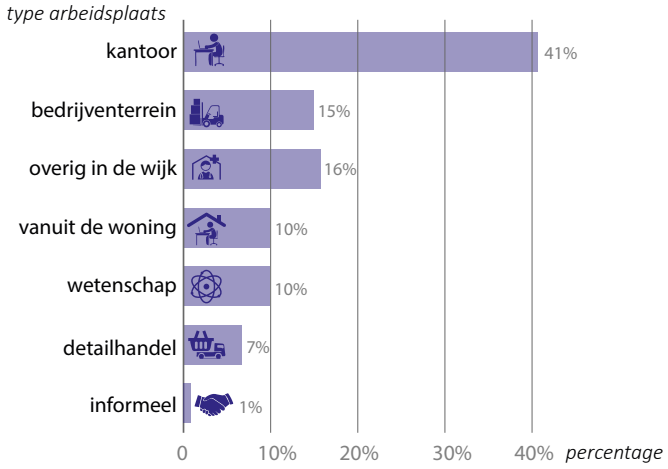
### 4.2.1 Wonen



De bevolking groeit en de stad is een populaire woonbestemming. Tegelijkertijd stijgen de prijzen (zowel koop als huur), sluit het aanbod niet aan op de vraag en is er sprake van een afnemende inkomenszekerheid[20]. Woningen worden vaker door particuliere beleggers als investeringsobject gezien en opgekocht. De druk op de woningmarkt voor lage en middeninkomens is hoog; vooral mensen met middeninkomens gaan de stad verlaten. Deze ontwikkelingen dragen bij aan kansenongelijkheid [21] en het risico is dat bepaalde groepen het steeds moeilijker krijgen op de woningmarkt. Het gaat dan naast kwetsbare mensen met bijvoorbeeld een laag inkomen of een lichamelijke of geestelijke beperking om mensen met middeninkomens die zelfredzaam zijn als bijvoorbeeld flexwerkers, zorgpersoneel en politieagenten[22]. Naast (markt)ontwikkelingen is leefbaarheid ook een onderdeel van kansengelijkheid. Deze kan in bepaalde wijken onder druk komen te staan. Dit heeft te maken met een concentratie van kwetsbare groepen in verschillende wijken van de stad. De leefbaarheid wordt onder druk gezet doordat mensen zich onveiliger voelen en de overlast toeneemt.
Een antwoord op toenemende kansenongelijkheid is het realiseren van gemengde en leefbare wijken. Daarbij is het van belang dat gemengd bouwen alleen niet voldoende is. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

### 4.2.2 Voorzieningen

In een aantrekkelijke stad zijn er voldoende en toegankelijke (maatschappelijke) voorzieningen. Er is ruimte nodig voor scholen, sportvoorzieningen, buurtcentra, theaters, wijkcultuurhuizen, gezondheidszorgvoorzieningen etc. Voorzieningen zorgen ervoor dat mensen elkaar tegenkomen en nodigen uit tot ontmoeting. Uit onderzoek blijkt dat de toegang tot voorzieningen onder druk staat door verschraling van het aanbod, schaalvergroting, vercommercialisering en de dringende behoefte aan bouwlocaties. De plekken die er wel zijn veranderen zo dat de meer welvarende bewoners zich daar beter thuis voelen. Dit gaat ten koste van de woonomgeving van andere (groepen) bewoners en kan leiden tot marginalisatie, uitsluiting en vermijding.[23]
Bij de groei van de stad is het van belang dat de gemeente naast het realiseren van woningen en diverse woonmilieus ook zorgt voor het realiseren van voldoende en hoogwaardige maatschappelijke voorzieningen die toegankelijk zijn voor iedereen.




*Banenbehoefte per sector (Stec Groep, 2020)*

### 4.2.3 Werken en werkgelegenheid

De regio Utrecht scoort hoog als het gaat om concurrentiekracht, o.a. door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's. Mede dankzij haar gunstige vestigingsklimaat en centrale ligging is Utrecht één van Nederlands snelst groeiende economische regio's in Nederland.[24] Utrecht is goed voor ruim 9% van het BBP en vormt zowel voor personen- als goederenvervoer de draaischijf van Nederland. De werkgelegenheid in de regio Utrecht groeit in de zorg gemiddeld het sterkst, gevolgd door ICT, vervoer en opslag (logistiek), bouwnijverheid, groot- en detailhandel- en voedings- en genotmiddelenindustrie (Uit lange termijn verkenning Utrecht+, 2020). De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie.[25] (Future motions). In haar economische beleid koppelt de regio Utrecht de maatschappelijke opgaven (toekomstbestendige leefomgeving, gezonde mensen en waardevolle digitalisering) aan economische kansen (Regionale Economische Agenda, 2020). Vanuit deze maatschappelijke opgaven ziet de stad Utrecht voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs.
Door digitale technologie is werken flexibeler geworden qua plek en tijdstip. Werken op afstand lijkt een impuls te krijgen door de coronacrisis. Een aanzienlijk deel (ruwweg 40-60%) van de thuiswerkers tijdens de crisis verwacht na de coronacrisis vaker parttime thuis te werken.
Een landelijke trend is dat online winkelen blijft doorgroeien. Dat betekent dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel afneemt en voor distributiecentra toeneemt. Utrecht wijkt af van deze trend. Door de inwonersgroei, de goede uitgangspositie en trends onder consumenten zal het aantal vierkante meters detailhandel stabiel blijven (Stec Groep, 2020).

### 4.2.4 Mobiliteit



Het aantal verplaatsingen stijgt. Mensen zijn de afgelopen decennia steeds mobieler geworden en bewegen zich in complexere patronen dan vroeger. Het bevolkingsaantal in Nederland neemt toe. Dit leidt ertoe dat het nationale mobiliteitssysteem tegen zijn grenzen aanloopt, vooral in en tussen stedelijke gebieden.[27]

Het aantal online-bestellingen van pakketten en maaltijden blijft stijgen. Dit gaat gepaard met een stijging van de bijbehorende vervoersmiddelen zoals bestelbussen[28], scooters en elektrische fietsen.

Door de noodzaak om de CO2-uitstoot drastisch te verminderen wordt het verkeer schoner en neemt het elektrisch vervoer toe. Meer mensen nemen de fiets in plaats van de auto, waarmee het gebruik van de openbare ruimte verandert. Ook komt autodelen steeds meer voor.

Snellere reistijden in het openbaar vervoer zijn positief voor de bereikbaarheid van banen[29], zeker als de werklocaties dichtbij OV-stations worden gesitueerd.

Thuis werken leidt tot minder verkeer en spreiding van verkeer over de dag. Door de corona-maatregelen zijn meer mensen thuis gaan werken, waardoor het OV minder gebruikt wordt en ook het aantal autoritten is verminderd. Het is nog onduidelijk wat de structurele effecten van deze pandemie zijn op het aantal verplaatsingen en het gebruik van verschillende vervoersmiddelen.

Technologische ontwikkelingen bieden door nieuwe toepassingen van datagebruik kansen. Zo worden nieuwe mobiliteitsdiensten zoals ‘Mobility as a Service’ ingericht. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden, zijn een feit. In stedelijk gebied zijn in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen te zien, zoals elektrische steps. Het gebruik van autonome voertuigen wordt door nieuwe technologie ook mogelijk. Wat de impact op de stad van deze (en nog niet bekende) innovaties zal zijn, is nog niet te duiden.

Hoewel het vervoersysteem in Nederlandse steden is ingericht op het zo efficiënt mogelijk verplaatsen van grote groepen mensen, blijkt tegelijkertijd dat sommige groepen mensen hun bestemmingen in de stad moeilijk kunnen bereiken. Niet iedereen heeft in gelijke mate toegang tot vervoer of is in staat om zich door complexe verkeerssituaties te bewegen. Het is te duur, te tijdrovend en sommige mensen zijn niet (digitaal) vaardig genoeg[30].

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. Verkeersveiligheid is één van de meest genoemde buurtproblemen die inwoners opgelost willen zien. Van de Utrechters is 40% tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt.

Door de groei van de stad en de toenemende druk op de bestaande infrastructuur in brede zin (wegen, spoorwegen, fietspaden) is een verschuiving tussen de verschillende vervoersmodaliteiten nodig. De gemeente moet daarom sterker inzetten op duurzame en ruimte-efficiente vormen van mobiliteit. Tegelijkertijd is het van belang om fysieke en niet fysieke barrières en belemmeringen te beperken of te verwijderen, zodat het vervoerssysteem voor iedereen toegankelijk is. In woonstraten is meer verblijfsruimte nodig en zijn snelheidslimieten van 30 km per uur nodig om de verkeersveiligheid te vergroten. In het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040 wordt het verbeteren van de verkeersveiligheid nader uitgewerkt.

### 4.2.5 Sporten en bewegen



Sporten is populair in Utrecht; in de recent gepubliceerde Atlas voor gemeenten komt Utrecht uit de bus als tweede stad in Nederland als het gaat om sportparticipatie. Utrechters blijven lid van verenigingen, terwijl landelijk het verenigingslidmaatschap voor sport onder volwassenen afneemt. Vooral voor hockey en voetbal is dit duidelijk, daar is de lidmaatschapsgroei groter dan landelijk en hoger dan je mag verwachten gezien de bevolkingsgroei.[31] Ook neemt het ongeorganiseerd (alleen) sporten of anders georganiseerde sport in de openbare ruimte toe, zoals yoga, bootcamp, freerun parcours, calisthenicspark, etc.[32]
Wandelen voor het plezier staat in Nederland bovenaan de lijst van meest ondernomen vrijetijdsactiviteiten.[33] Door de bevolkingsgroei, en met name de vergrijzing, zal dit verder toenemen[34]. Door een toename van het thuiswerken worden er meer ommetjes in de buurt gemaakt.
Kinderen spelen minder vaak en minder lang buiten: 18% speelde in 2006 minder dan 1 uur per dag buiten. In 2014 is dit aandeel gestegen tot 24%. Kinderen spelen in stedelijk gebied gemiddeld twee uur minder lang buiten dan kinderen in niet-stedelijke gebieden.[35] Wanneer er steeds minder ruimte overblijft voor speel- en verblijfsruimte in de eigen buurt, bestaat het risico dat deze trend zich verder doorzet. Mogelijkheden om laagdrempelig, dicht bij huis te kunnen spelen zijn essentieel om dagelijks buiten spelen voor alle kinderen mogelijk te maken.
Om georganiseerd sporten te kunnen faciliteren is het nodig dat de gemeente voldoende ruimte reserveert voor sportfaciliteiten, goed verspreid over de stad en toegankelijk voor iedereen. Voor ongeorganiseerd sporten is het van belang dat de openbare ruimte zo wordt ingericht dat deze uitnodigt tot bewegen en sporten. Om te voorkomen dat de trend van minder buiten spelen zich doorzet, is het essentieel dat in de stad laagdrempelig en dicht bij huis voldoende mogelijkheden zijn, zodat kinderen dagelijks buiten kunnen spelen.[36]

### 4.2.6 Verduurzamen energie



Om de opwarming van de aarde te beperken tot 2 graden Celsius, zo mogelijk 1,5 graad, moet Nederland overstappen van fossiele brandstoffen op duurzame energiebronnen zoals zon en wind. Alleen zo kan Nederland bijdragen aan de klimaatdoelen van Parijs (2015). In het nationale Klimaatakkoord (2019) liggen de maatregelen en afspraken voor de energietransitie vast. Zo is het de bedoeling dat in 2050 de gebouwde omgeving een CO2-arme energievoorziening heeft. Dat kan alleen door het energieverbruik van woningen en gebouwen drastisch te verlagen, de energie die gebruikt wordt duurzaam op te wekken en de energie-infrastructuur aan te passen op gebruik van elektriciteit en warmtenetten in plaats van aardgas. Energiebesparing is een belangrijk onderdeel en richt zich op het isoleren en verduurzamen van gebouwen en op elektrisch vervoer. Daarnaast is in het Klimaatakkoord afgesproken dat in 2021 alle gemeenten in regionaal verband een strategie opstellen om tot meer opwekking en gebruik van duurzame elektriciteit en van duurzame warmtebronnen te komen. Bij de ontwikkeling van de stad is het nodig dat de gemeente zich er rekenschap van geeft dat voor het opwekken, opslaan en leveren van zonne- en windenergie fysieke ruimte nodig is, zowel boven als onder de grond. Denk aan zonnepanelen, warmtebuffers, windmolens en oplaadpalen. In een verdichtende stad, waar de ruimte schaars is, zal de gemeente de ruimte slim moeten gebruiken (multifunctioneel).
Ook een circulaire economie draagt bij aan de benodigde CO2-reductie. Door hergebruik wordt de economie afvalvrij, worden er minder nieuwe grondstoffen gebruikt en is er minder afval om te verbranden. Het vraagt om een radicale verandering van zowel economie als ruimte, ook van governance en financiering. De ambitie van het Rijk is om in 2050 een volledig circulaire economie te hebben. En om in 2030 een (tussen)doelstelling te realiseren van 50% minder gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen)[37]. Een circulaire economie heeft een directe (ruimtelijke) invloed op de trends van wonen, mobiliteit, werken en groen.

### 4.2.7 Digitalisering



Digitalisering verandert onze samenleving. Technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Verschillende digitale platforms zorgen ervoor dat vraag en aanbod op een andere manier in de stad samenkomen, zoals Snappcar, Ticketswap, AirBnb en Uber. Nieuwe technologieën voor vervoersmogelijkheden zorgen ervoor dat de buitenruimte anders gebruikt gaat worden door bijvoorbeeld zelfrijdende auto's en drones die pakketjes bezorgen. Dat kan betekenen dat het beheer van de buitenruimte zich uitbreidt naar 'de lucht'.
Naast verschillende apps voor inwoners en bezoekers zorgen ook opkomende technologieën als sensoren, Internet of Things en kunstmatige intelligentie ervoor dat de stad op een andere manier gebruikt wordt. Dit biedt kansen om de stad beter in te richten, diensten te verbeteren en bedrijvigheid en banengroei verder te stimuleren. Tegelijkertijd brengt digitalisering ook uitdagingen met zich mee om dit op een juiste, veilige en eerlijke manier te doen. Het gebruik van sensoren in de buitenruimte vraagt van de gemeente als beheerder om nieuwe kennis, vaardigheden en processen.
Digitalisering heeft ook in Utrecht ruimte nodig, boven- en ondergronds. Ruimte voor bekabelde en draadloze netwerken, uitrol van 5G, lokale datacenters en opstellingen voor sensoren (passantentellingen, luchtkwaliteit). De gemeente moet inspelen op een ander beheer van de buitenruimte dat aansluit bij de technologische ontwikkelingen.

## 4.3 Natuurlijk kapitaal

### 4.3.1 Klimaatverandering

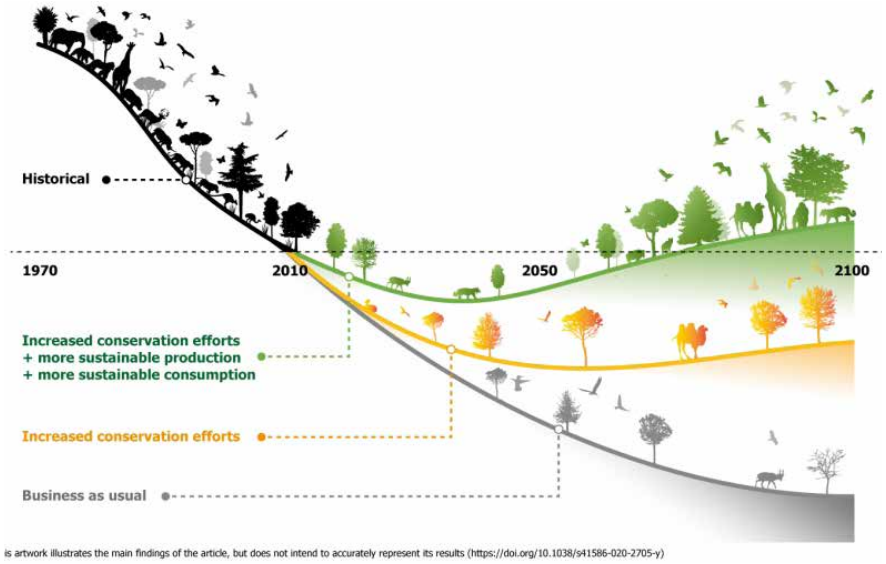


Het klimaat verandert. Het effect daarvan is overal zichtbaar: drukke parken, wateroverlast op straat en minder gladde wegen. De verwachting is dat de gemiddelde temperatuur stijgt en dat warme en tropische dagen steeds vaker voor komen. Hittegolven gaan vaker voorkomen, worden intenser en zullen langer duren. De hoge temperaturen hebben een negatieve invloed op de gezondheid, de nachtrust en de arbeidsproductiviteit.
De veranderende temperatuur heeft ook gevolgen voor de neerslag: nattere winters, hevige buien en een grotere kans op drogere lentes en zomers. Dit heeft gevolgen voor flora en fauna. Het groei- en bloeiseizoen begint bijvoorbeeld eerder, vogels nestelen eerder en hebben meer legsels.[38]

### 4.3.2 Biodiversiteit

Wereldwijd neemt de biodiversiteit af. Steeds meer inheemse planten- en diersoorten sterven in een hoog tempo uit. Dit komt door het verdwijnen van natuurgebieden, vervuiling, infrastructuur en klimaatverandering.[39] Ondanks dat intensivering van de landbouw en de verstedelijking in de 20e eeuw al zijn begonnen en ondanks de aanleg van nieuwe natuurgebieden, is er in Nederland nog maar 15 procent over van de inheemse planten- en diersoorten die in 1900 in ons land aanwezig waren. Het Europese gemiddelde ligt op 40 procent[40]. Door vermesting, verzuring, verdroging en versnippering van het leefgebied gaat in Nederland de biodiversiteit nog steeds achter uit.[41] Dit heeft gevolgen voor de natuurwaarde, onze gezondheid, voedselvoorziening, geneeskunde en bescherming tegen klimaatverandering. Een afname van de biodiversiteit heeft ook impact op de financiële sector, waar leningen uitstaan bij bedrijven die een hoog of zeer hoog risico lopen als bepaalde ecosystemen verdwijnen.

Klimaatverandering en afname biodiversiteit leiden er toe dat de gemeente bij de groei van de stad moet inzetten op meer en gevarieerder groen, waarbij ruimte is om extreme buien op te vangen.




*Deze grafiek laat zien dat de wereldwijde afname van biodiversiteit kan worden gestopt met een geïntegreerd pakket van maatregelen gericht op natuurbescherming enerzijds en transformatie van het voedselsysteem anderzijds.*
*(IIASA in Planbureau voor de Leefomgeving)*


2,5

# 5 De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar

Met een groeiend aantal inwoners in het vooruitzicht en de trends en ontwikkelingen die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn, staat de gemeente Utrecht de komende twintig jaar met de samenwerkingspartners voor een aantal fikse opgaven. Een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen, toevoeging van groen in de stad, meer maatschappelijke voorzieningen, ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen en een aantal stevige maatregelen op het gebied van het verkeer en de bijbehorende infrastructuur. Denk aan meer hoogwaardig OV, meer voetgangers- en fietsverbindingen, minder autoverkeer, systemen van autodelen en parkeren aan de rand van de stad. Daarbij heeft Utrecht de ambitie om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. En dat alles met oog voor behoud van de Utrechtse kwaliteiten zoals erfgoed, compactheid en de menselijke maat.
Kortom: de ontwikkeling van de stad gaat veel verder dan alleen de woningbouwopgave. Om die opgaven in beeld te brengen, zijn specifieke methodieken ontwikkeld: de Utrechts barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen, de pixelstudie en de 3D-tegel. In dit hoofdstuk worden in paragraaf 1 deze methodieken uitgelegd. Vervolgens staan in paragraaf 2 de opgaven en ambities voor de komende twintig jaar beschreven. Hoe de gemeente aan de ruimtevraag van al die ambities zo veel mogelijk kan voldoen, staat in paragraaf 3.



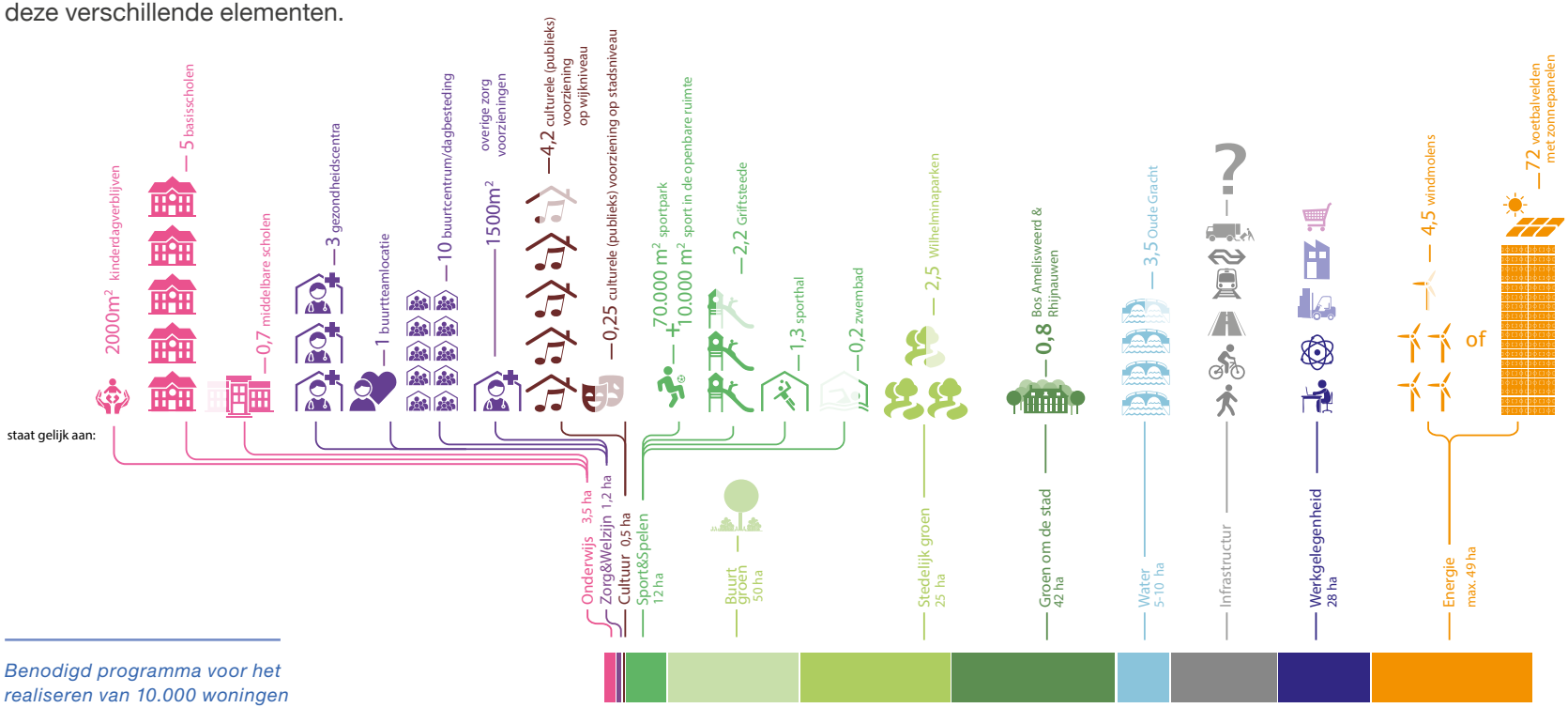
*Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen*

## 5.1 Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040

### 5.1.1 De Utrechtse Barcode

De Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen geeft schematisch weer wat de ruimtevraag is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle (programma)elementen die de stad vormen: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. De barcode is per functie opgebouwd uit normen, gebaseerd op het bestaande beleid, aangevuld met trends en ontwikkelingen. Deze elementen staan in een directe afhankelijkheid van elkaar. Meer van het één, betekent vaak ook meer van het ander. Zo betekent meer woningen dat ook meer banen en meer groen moeten worden toegevoegd. De barcode laat in één oogopslag de onderlinge verhoudingen zien tussen deze verschillende elementen.

De barcode geeft een kwantitatief beeld van de hoeveelheid ruimte die nodig zou zijn voor de groei van de stad. Op basis van de barcode wordt zichtbaar dat 10.000 woningen circa 180-220 hectare extra ruimtevraag met zich meebrengt voor andere functies, zoals groen, werklocaties, infrastructuur, energie, etc. Door op deze manier naar de ruimte te kijken, werkt Utrecht aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad en wordt voorkomen dat extra woningbouw zorgt voor te hoge druk op bijvoorbeeld scholen of groenvoorzieningen. In paragraaf 5.3 staat beschreven hoe Utrecht de barcode op intelligente wijze toepast, door functies met elkaar te combineren en op die manier ruimte te winnen.




*Benodigd programma voor het realiseren van 10.000 woningen*

Zoals gezegd brengt de barcode de kwantitatieve opgave in beeld; die in alle ruimtelijke ontwikkelingen verrijkt moet worden met de kwalitatieve opgave. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven moeten ruimtelijke ontwikkelingen altijd bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en met oog voor de menselijke maat.

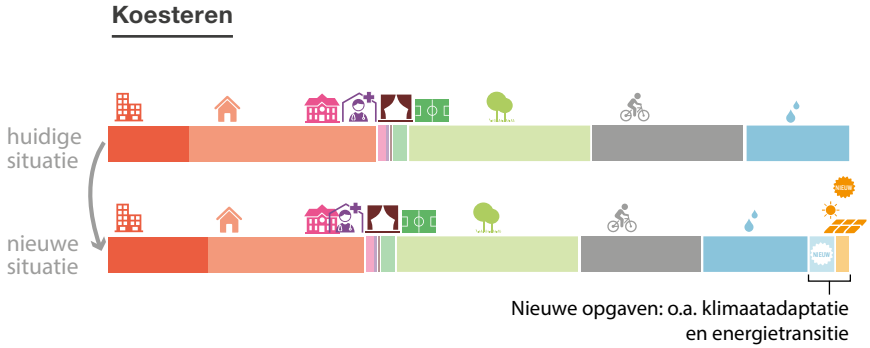
### Vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden

Voor de groei van de stad en het verder ontwikkelen van de gebieden in de stad zijn vier hoofdrichtingen gekozen: koesteren, inbreiden, transformeren en uitleggen. De barcode is voor elk van deze perspectieven anders.



In de delen van de stad waar geen grote groeimogelijkheden zijn, is *koesteren* en versterken van bestaande kwaliteiten het belangrijkste. Dit betekent dat de barcode die daar op dit moment aanwezig is vooral zal verkleuren als gevolg van transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar die voortkomen uit de ambitie om alle gebieden een bepaald gezond leefbaarheidsniveau mee te geven. Daarin zijn grofweg twee varianten te onderscheiden:

1 Actualisatie: meenemen van deze bestaande gebieden naar een actueel niveau van bijvoorbeeld groenvoorziening en mobiliteitssysteem die bij de staat van de stad passen, zoals deze nu is en zoals deze binnenkort zal worden. De huidige voorzieningen zijn soms niet meer toereikend bij de schaal van de stad en de verwachtingen van de huidige tijd. Dat niveau moet worden aangepast om ook in bestaande gebieden een gezonde, leefbare stad te kunnen cultiveren waar mogelijk en ontwikkelen waar nodig.
2 Adaptatie: transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar aan moderne elementen voor een gezonde, leefbare stad, zoals klimaat en energie.



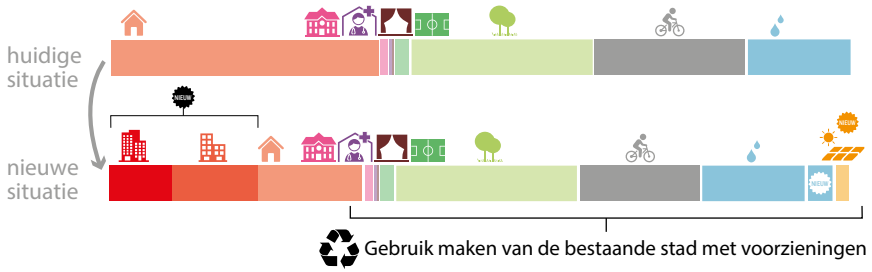
Bij *inbreiden* vangt de gemeente de groei op binnen de bestaande stad, op plekken waar nog ontwikkelmogelijkheden zijn. Vanuit de barcode beredeneerd betekent het dat de groei voor een deel opgevangen kan worden met bestaande voorzieningen (indien en voor zover er overcapaciteit is) en dat voor een deel voorzieningen moeten worden toegevoegd. Het verschilt per locatie en per functie hoeveel toevoeging gewenst en mogelijk is.

Bij *transformeren* vindt er een verandering van gebruik plaats (bijvoorbeeld van werken sec naar gemengd). Dit vraagt om een aanpassing van het voorzieningenniveau. Er zullen zeker voorzieningen moeten worden toegevoegd om de ontstane druk op de voorzieningen binnen de bestaande stad op te lossen. Transformatiegebieden lenen zich goed voor het adequaat opvangen van de groei door slimmer ruimtegebruik. Bijvoorbeeld door multifunctioneel gebruik van locaties, door het beter benutten van overcapaciteit of door voorzieningen beter bereikbaar te maken. De barcode voor een transformatiegebied zal daardoor meer functies kunnen bevatten per hectare dan een koestergebied. Het kan ook zijn dat functies niet per sé in dit gebied passen. De gemeente kijkt dan of dit in de nabijheid kan.

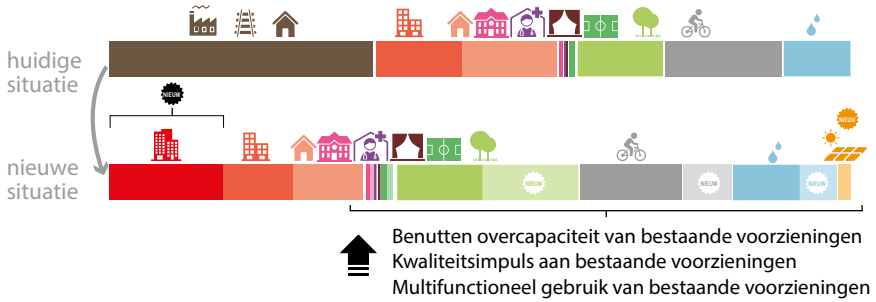
*Uitleggen*: aan de rand van de stad zal de barcodesprong het grootst zijn, omdat het overgrote deel van de barcode nog moet worden gerealiseerd. Dat geldt vooral voor voorzieningen die niet in de nabijheid aanwezig zijn, zoals sportvelden, scholen en parken. Dit heeft ook gevolgen voor het bijbehorende kostenplaatje. Hierbij is het belangrijk dat de nieuwe gebieden niet ten koste gaan van investeringen in gezond stedelijk leven in de bestaande stad.

De volgende paragraaf beschrijft de opgaven, de kaders en ambities richting 2040 met soms een doorkijkje naar 2050. Het zijn in feite de afzonderlijke elementen in de Utrechtse barcode. Paragraaf 5.3 laat zien dat de ruimte in de stad efficiënt benut kan worden door de barcode op een intelligente manier toe te passen. Dat kan door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken.

**Inbreiden**




**Transformeren**




**Uitleggen**



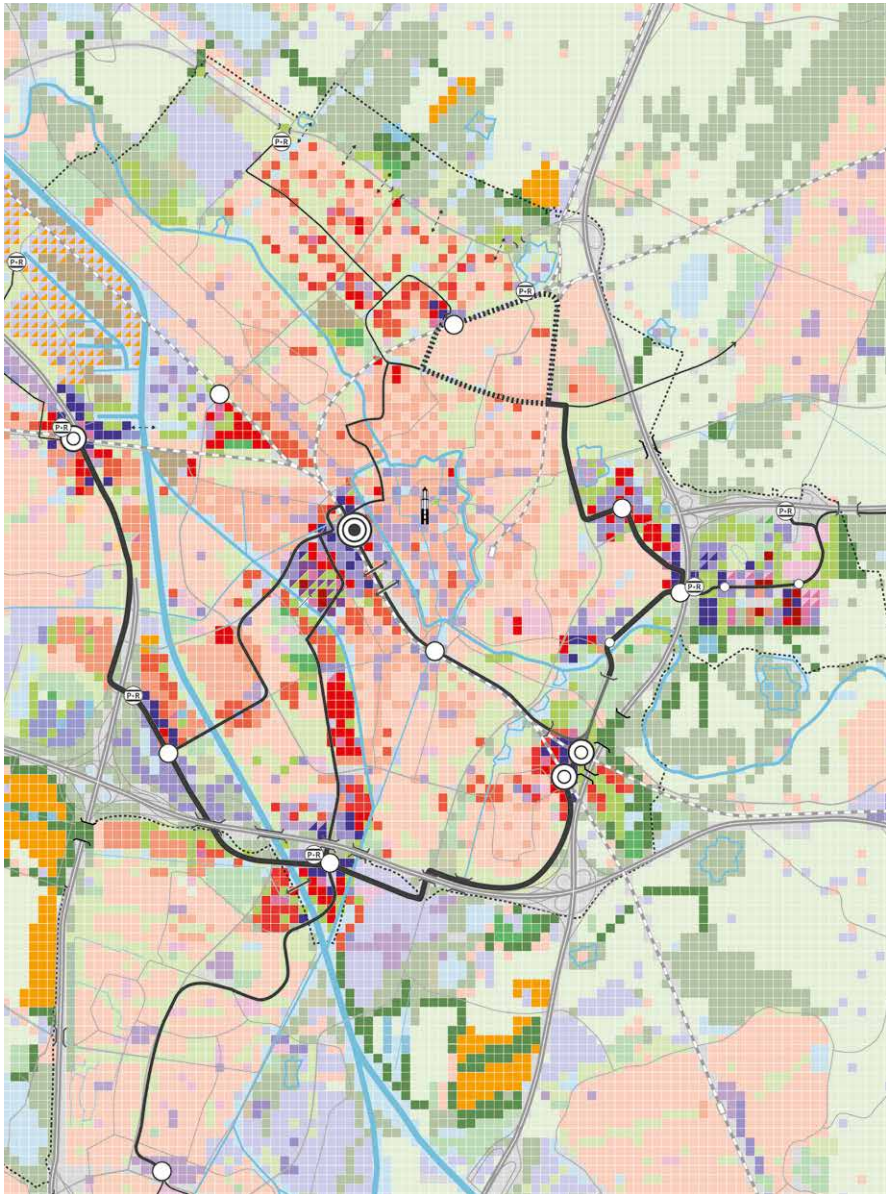
### 5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels

Naast de barcode – die de kwantitatieve opgave weergeeft – zijn twee andere methodieken ontwikkeld om de reikwijdte van de mogelijkheden te bestuderen: de pixelstudies en de 3D-tegels. De pixelmethodiek schetst in kwantitatief opzicht welk programma waar in de stad een plek zou kunnen krijgen (grote ruimteclaims op stedelijk niveau). De 3D-tegels laten op buurtniveau zien hoe dit er in kwalitatief opzicht uit kan zien (kleine ruimteclaims). Hieronder wordt de werking van beide methodieken uitgelegd.

**Programmering op stedelijk niveau (pixelstudies)**

Voor de pixelstudies is de stad verdeeld in pixels ter grote van één hectare (100 bij 100 meter). Deze hectarehokjes zijn vervolgens ingekleurd met de kleur van de meest dominantie barcodefuncties (bijvoorbeeld wonen, kantoren, stedelijk groen, sport). In het geval van wonen zijn contrasten toegevoegd, die de verschillende dichtheden aangeven. Kanalen, wegen en spoorwegen zijn qua ruimteclaim (in een aaneengesloten hectare) niet altijd zichtbaar, maar wel cruciaal voor het al dan niet functioneren van een stad (verbinding en/of barrière). Daarom is infrastructuur wel in lijnen ingetekend.

Vervolgens is gekeken welke van de pixels in aanmerking komen voor een eventuele verkleuring / transformatie en welke niet. Na de toevoeging van de harde plancapaciteit (conform Meerjaren Perspectief Ruimte) zijn de overige pixels in de nabijheid ingekleurd volgens de barcodenormen.



*Voorbeeld pixelstudie*

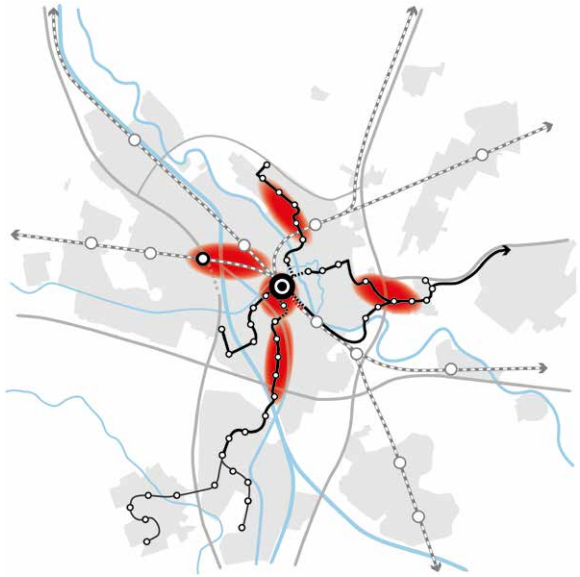
Omdat na de realisatie van de harde plancapaciteit nog een ambitie van 20.000 woningen bestaat, is een drietal modellen gemaakt:

Het concentrische model gaat door op de binnenstedelijke verdichting. Het mobiliteitssysteem is en blijft gericht op Utrecht Centraal in de vorm van nieuwe tramverbindingen de rest van de stad en regio hiermee verbinden. Langs deze assen is zoveel mogelijk gezocht naar mogelijkheden voor verstedelijking en verdichting.

Het polycentrische model zet in op nieuwe stedelijke knopen rondom treinstations en (nieuwe) HOV-haltes. Hiervoor wordt een nieuw HOV-systeem aangelegd dat deze knooppunten met de rest van de stad en regio verbindt: het wiel met spaken.

Het excentrische model laat de ontwikkeling van Rijnenburg zien als nieuwe uitleglocatie van de stad en wat daarvoor nodig is aan mobiliteitsmaatregelen en barcodevoorzieningen.

In de pixelstudies zijn voor deze drie modellen de woningen opgenomen in dichtheden van 50, 100, 150, 200 en 300 woningen per hectare. Vervolgens zijn de overige barcode elementen toegevoegd (voorzieningen, groen, energie, werken en mobiliteitsmaatregelen. De drie kaarten die hieruit voortkwamen zijn doorgerekend in hectares en kosten, en getoetst aan de nota van Uitgangspunten voor de RSU 2040 die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld.



*Het concentrische model*

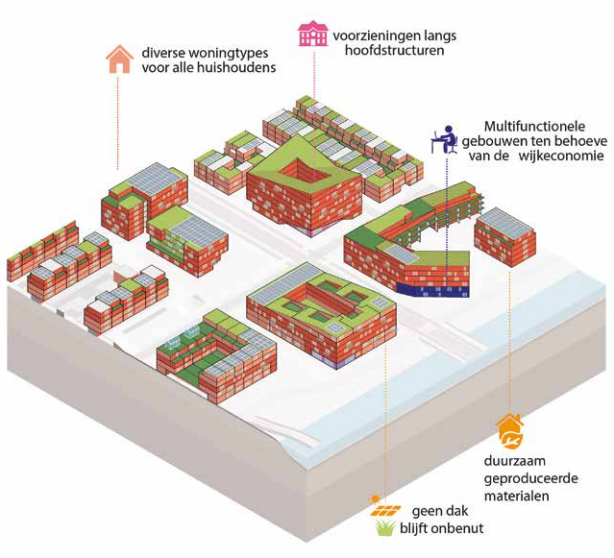


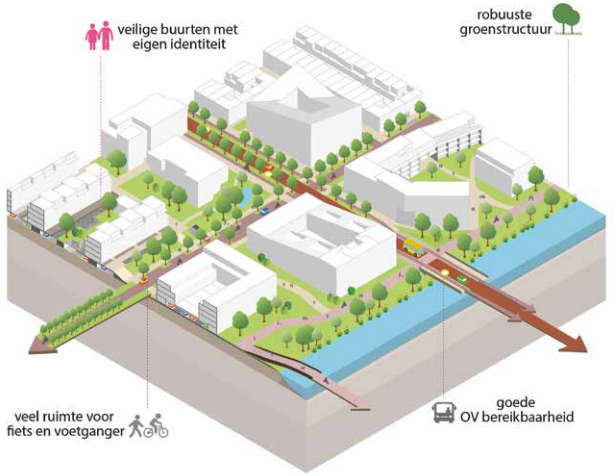
*Het polycentrische model*



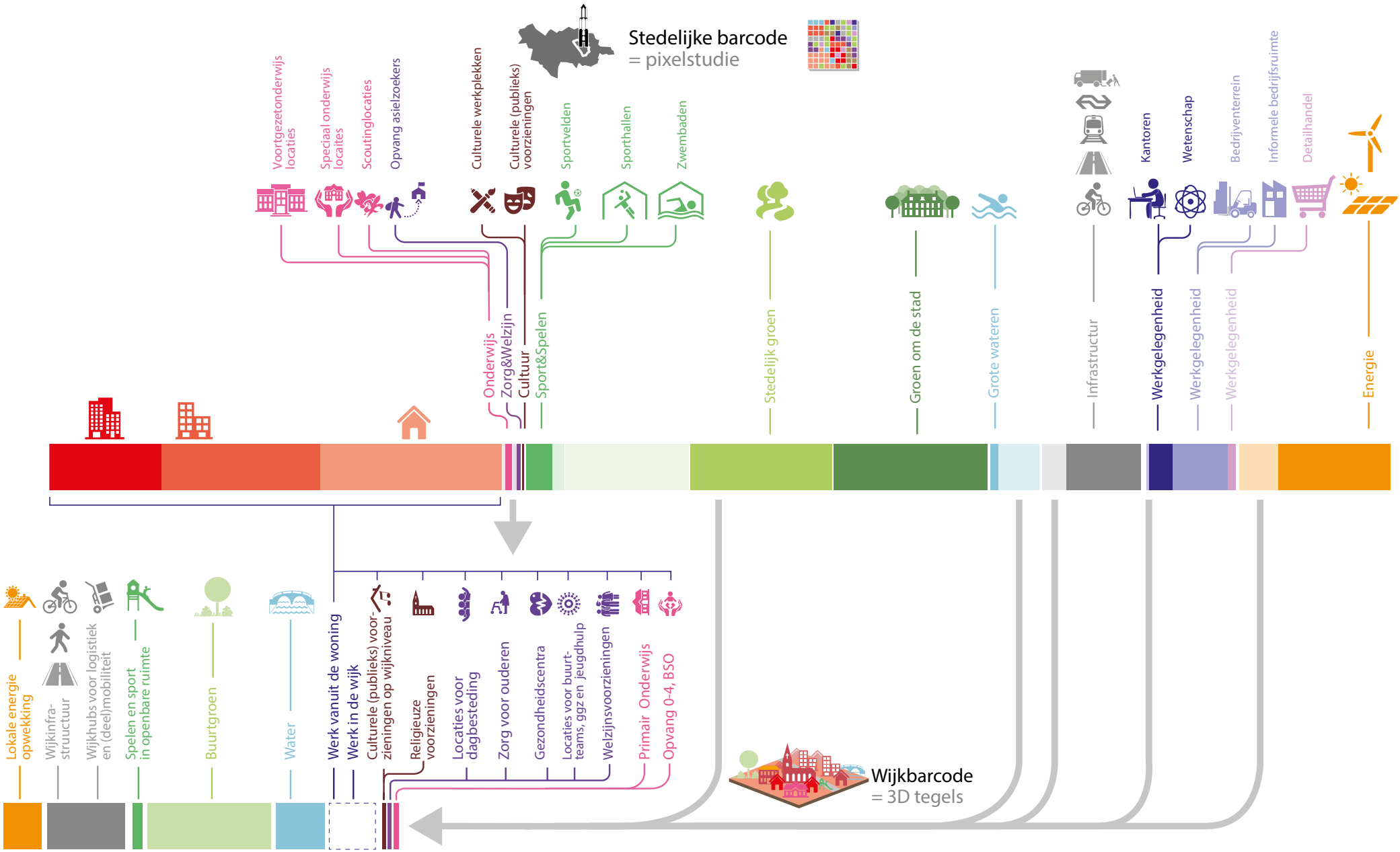
*Het excentrische model*

**Dichtheden en functiemenging op buurtniveau (3D-tegels)**
Om een kwalitatieve component toe te voegen zijn 3D-tegels ontwikkeld die inzoomen op de pixels. Daarmee wordt het bijvoorbeeld mogelijk om ook elementen als functiemenging en multifunctioneel gebruik van ruimte te laten zien.
Voor wonen laten de tegels zien aan welke woonmilieus en woningtypes kan worden gedacht bij welke dichtheid (zie paragraaf 5.2.2). Dit is gedaan door vier tegels met dezelfde dichtheid naast elkaar te leggen, telkens met een andere referentie van een bestaande wijk als achtergrond. Ook wordt zichtbaar welk programma (barcodekleuren) in de gebouwen zelf en in de openbare ruimte zit.




*3D-tegels*




*De barcode is opgebouwd uit twee schaalniveaus: van de stad en de wijk*

## 5.2 De grote opgaven voor Utrecht

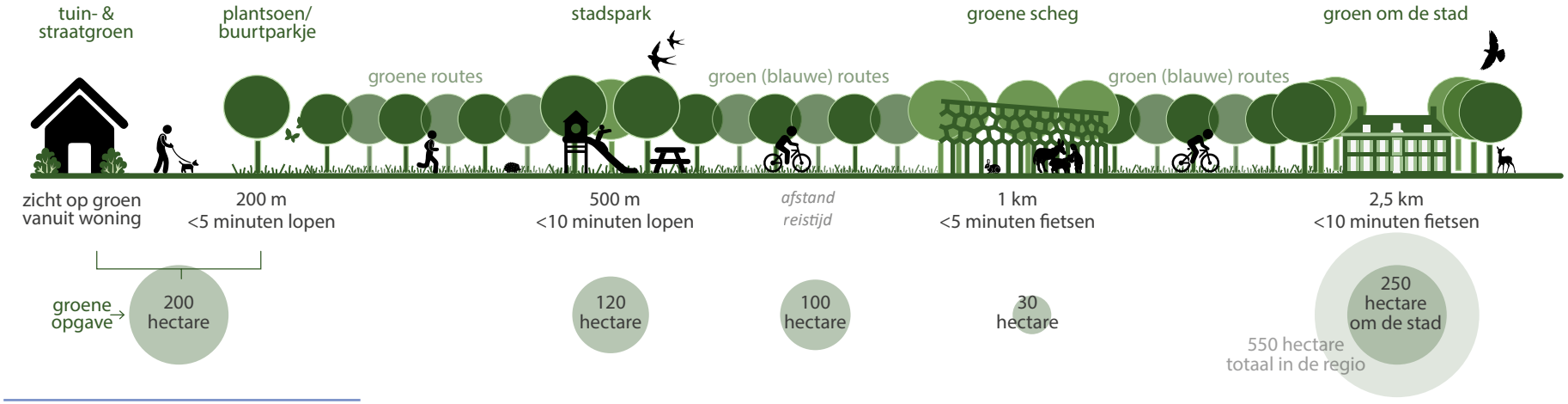
In deze paragraaf zijn de belangrijkste ruimtelijke opgaven, kaders en ambities op een rij gezet voor achtereenvolgens groen/klimaat, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit, energie, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit.

### 5.2.1 Groen en klimaatbestendig

Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen voor stedelijke ontwikkeling. Groen dichtbij huis en voldoende groen in de stad is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen nabij woningen zorgt voor verkoeling en wateropvang. Daarnaast is groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad.

In 2040 is groen op een natuurlijke manier onlosmakelijk verbonden met het dagelijks leven en onze gezondheid. Het is belangrijk dat groen voor iedereen bereikbaar is en van goede kwaliteit voor zowel mensen, dieren als planten. In 2040 woont of werkt praktisch iedereen in een omgeving met voldoende en aantrekkelijk groen. Als inwoner, werknemer en bezoeker van Utrecht in 2040 zie en ervaar je groen zodra je de deur uitstapt van je woning, bedrijf of de trein. In de (woon)straten is ruimte gemaakt voor bomen, planten en bloemen in boomspiegels of plantvakken.
Op korte afstand van de woning genieten inwoners van groene pleinen, groene speel- en sportplekken, plantsoenen, buurtparkjes en stadstuinen. De daken, gevels en tuinen van woningen zijn groen. Regenwater wordt opgevangen, nuttig gebruikt en ter plaatse vastgehouden en geïnfiltreerd. Niet alleen de straat en buurt worden groener, maar ook nieuwe en verbeterde routes, stadsparken en groengebieden om de stad dragen bij aan de groene stad.

De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving. Utrecht wil dat voorkomen en kiest voor verdichten en vergroenen in balans. Dit kan alleen als groen op een gelijkmatige manier meegroeit met de rest van de stad. Daarnaast werkt Utrecht in regionaal verband aan de gevolgenbeperking van




*Een divers landschap op alle schaalniveaus*

overstromingen onder leiding van de Veiligheidsregio Utrecht. Mogelijk leidt de klimaatverandering tot een extra ruimtelijke opgave, namelijk het water-robuust inrichten van de stad.

### Groen groeit mee

Utrecht neemt het raamwerk van groen, water en landschap als basis voor een gezonde en klimaatbestendige verstedelijking en wil 'vergroenen' op alle schaalniveaus.
Dat begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen (straten) naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. Hierbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld bij de eigen gebouwen en gebiedsontwikkelingen. Daarnaast nodigt de gemeente ook inwoners zelf uit om hun eigen omgeving te vergroenen.

De groei van het aantal inwoners (en het aantal woningen) vereist dat er groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de gemeente proactief aan groen werkt als onderdeel van de integrale bouw- en ontwikkelopgave (zie ook paragraaf 5.3). Zo zorgt de gemeente er voor dat de stad aantrekkelijk en leefbaar blijft. Daarom geldt het principe "Groen tenzij". Utrecht gaat voldoende groen en voldoende gevarieerd groen dichtbij realiseren voor mens en dier. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Groene buitenruimte binnen looptijd vanaf elke woning in Utrecht, waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes)
- Groene recreatiegebieden rond de stad zijn via een groene fiets- of wandelroute goed bereikbaar
- 75 $m^2$ openbaar groen per huishouden in de stad plus 40 $m^2$ groen om de stad (zie voor nadere definiëring van doelstelling en indicator de gemeentelijke begroting 2021: utrecht.begroting-2021.nl). Dat is de huidige situatie; de gemeente wil dat bij de verdere ontwikkeling van de stad – berekend op stedelijk niveau - als uitgangspunt behouden.
- Streven naar 40% groen in iedere buurt als ondergrens voor het klimaatbestendig maken van de stad
- Versterken van de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling (natuurinclusief bouwen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse soortenlijst. Hiermee werkt de gemeente aan een natuurinclusieve stad
- Regenwater vasthouden waar het valt (sponswerking van de bodem). Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien
- Borgen van waterveiligheid / beperken van gevolgen van overstroming
- Het vergroten van de toegankelijkheid van bestaand groen samen met de partners in de stad
- Groen moet multifunctioneel zijn en zoveel mogelijk waarden te dienen (bijvoorbeeld klimaatbestendig, biodiversiteit, gezondheid, ontmoeting)

### Schaalsprong Groen op vijf schaalniveaus

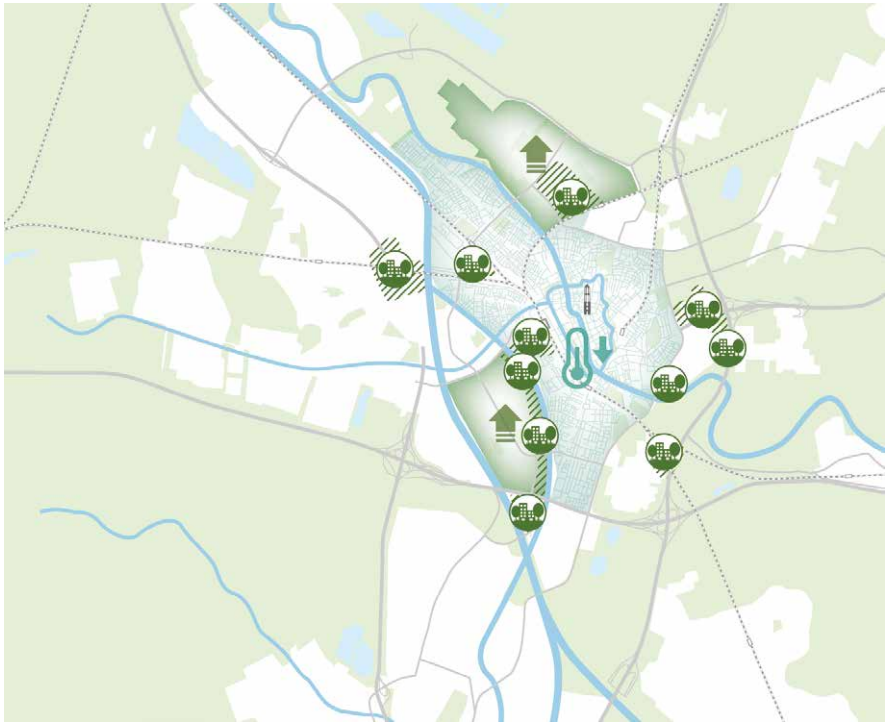
De gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten. Voor de benodigde uitbreiding kiest Utrecht voor een schaalsprong Groen. Dit betekent dat de gemeente samen met haar partners inzet op een fors groenere stad, zodat Utrecht er in 2040 daadwerkelijk anders uit ziet dan in 2020.
Groen wordt toegevoegd op vijf ruimtelijke schaalniveaus:

*Schaalniveau 1: Groene straten: bestaand en nieuw*

Hoe dichterbij het groen, hoe groter de toegankelijkheid en het gezondheidseffect is voor de inwoners. Het groen rond de woning geeft vooral zicht op groen. Groen in de buurt is belangrijk voor bewegen en voor het kunnen maken van een groen ommetje in de buurt. Het vergroenen van buurten vraagt om samen met bewoners de directe leefomgeving anders in te richten. Dit kan gaan om private ingrepen zoals in tuinen, op daken en gevels als de herinrichting van de openbare ruimte. Daarnaast heeft de gemeente de ambitie dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) ligt van een plantsoen of buurtparkje. Deze groene plekken zijn belangrijk als 'coolspots' op warme dagen en bieden ruimte voor spelen, sporten en verblijven voor kinderen en kwetsbare groepen.

Kansen om groen toe te voegen liggen er door het weghalen van overbodige verharding, door een andere balans in parkeren op straat, de ondergrond te ordenen en door de herinrichting van straten van 50 naar 30 km/uur. De opgave bestaat uit het vergroenen van minimaal honderden woonstraten. Dit betekent het toevoegen van minimaal 200 hectare aan groen in de directe woonomgeving.





kwalitatieve verbetering van het groen

groeninclusief ontwikkelen

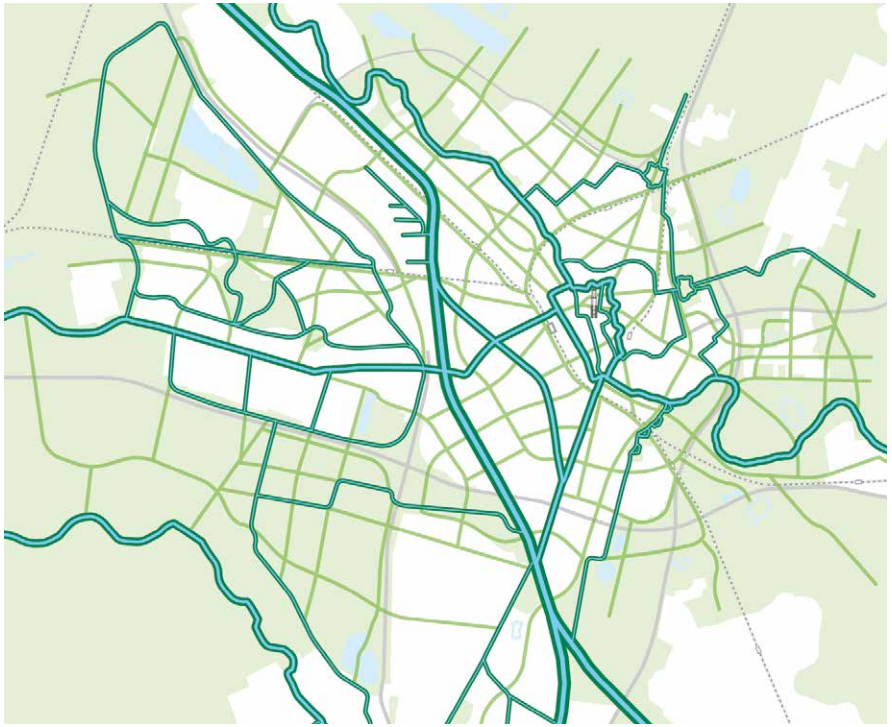
vergroening/verkoeling groenarme wijk

*Impressie van mogelijkheden voor extra groen*

*Schaalniveau 2: Groenblauwe routes*

Door Utrecht lopen groene- en groenblauwe routes. Dit netwerk wordt uitgebreid. De routes verbinden buurten en wijken en daarmee ook de stad met het omliggende landschap. Groenblauwe routes zijn verbonden aan de waterlopen van Utrecht zoals kanalen, rivieren en singels (zoals het Rondje Stadseiland). Groene routes bestaan uit onder andere oude bebouwingslinten, zoals de Koningsweg en doorgaande fiets- en wandelroutes, zoals de Oosterspoorbaan. Het groenblauwe netwerk heeft belangrijke waarde voor ecologie, biodiversiteit, klimaatbestendige stad, beleving, beweging en ook om te ontspannen.

Belangrijke opgave is het verder ‘vergroenen’ van de routes door de aanleg van natuurvriendelijke en recreatieve oevers en door fiets- en wandelroutes te vergroenen. Daarnaast is een belangrijke opgave ervoor te zorgen dat de stadsboulevard, rivieren, kanalen en spoorwegen geen barrières meer vormen in de stad. Ook ligt er de opgave om stad en het omliggende landschap beter te verbinden door barrières te slechten zoals de A12, de A27 en de NRU. Voor de inrichting van de verbindende routes kiest de gemeente – op grond van de klimaatopgave - voor minimaal 40% schaduw op de routes voor fietsers en wandelaars. Het gaat om een vergroeningsopgave van minimaal 100 hectare.

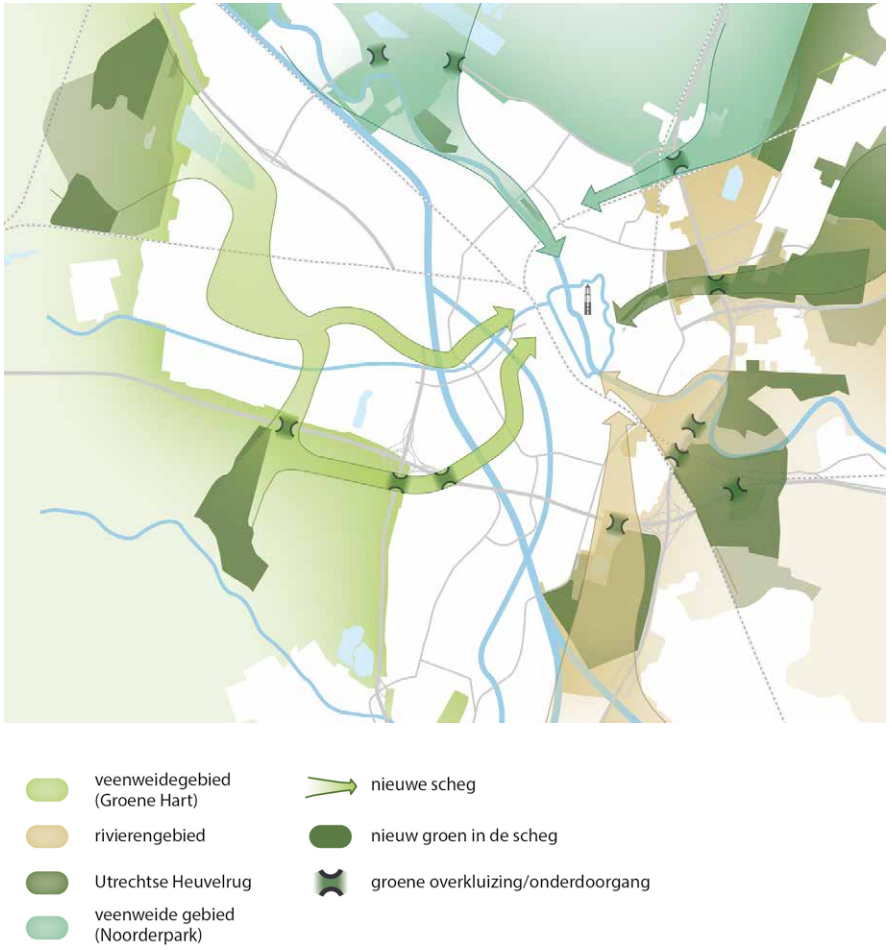


*Schaalniveau 3: Nieuwe parkgebieden in de stad*

Utrecht heeft verschillende stadsparken. Bij de ontwikkeling van de stad zijn nieuwe stadsparken nodig, omdat de gebruiksdruk van de bestaande parken toeneemt en niet alle (nieuwe) inwoners binnen 500 meter toegang hebben tot een dergelijk park. Voldoende en ook toegankelijke parken zijn van belang voor (nieuwe) woonbuurten met relatief weinig private buitenruimte. Het is dan extra belangrijk om in de nabijheid stevige parken te realiseren waar inwoners rust en ontspanning kunnen vinden, mensen elkaar kunnen ontmoeten, bewegen en actief kunnen zijn. Groene longen in de stad die zorgen voor ruimte, rust, verkoeling en natuur.
Nieuwe parken ontstaan door het samenvoegen van bestaande parken of plantsoenen of door de aanleg van nieuwe parken door onder andere meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast biedt het uitbreiden van bestaande parken ook kansen zoals bij Park Transwijk. Dit kan door binnen het park na te denken over de programmering en het ruimtebeslag binnen bestaande functies. Een parkachtige omgeving kan ook worden gerealiseerd door woonbuurten zo te ‘vergroenen’ dat deze in een parkachtige setting komen te liggen. Het ontwikkelen van dit soort parkgebieden vraagt om een intensieve samenwerking met partners in de stad. De opgave bestaat uit het toevoegen van minimaal 120 hectare aan groen.



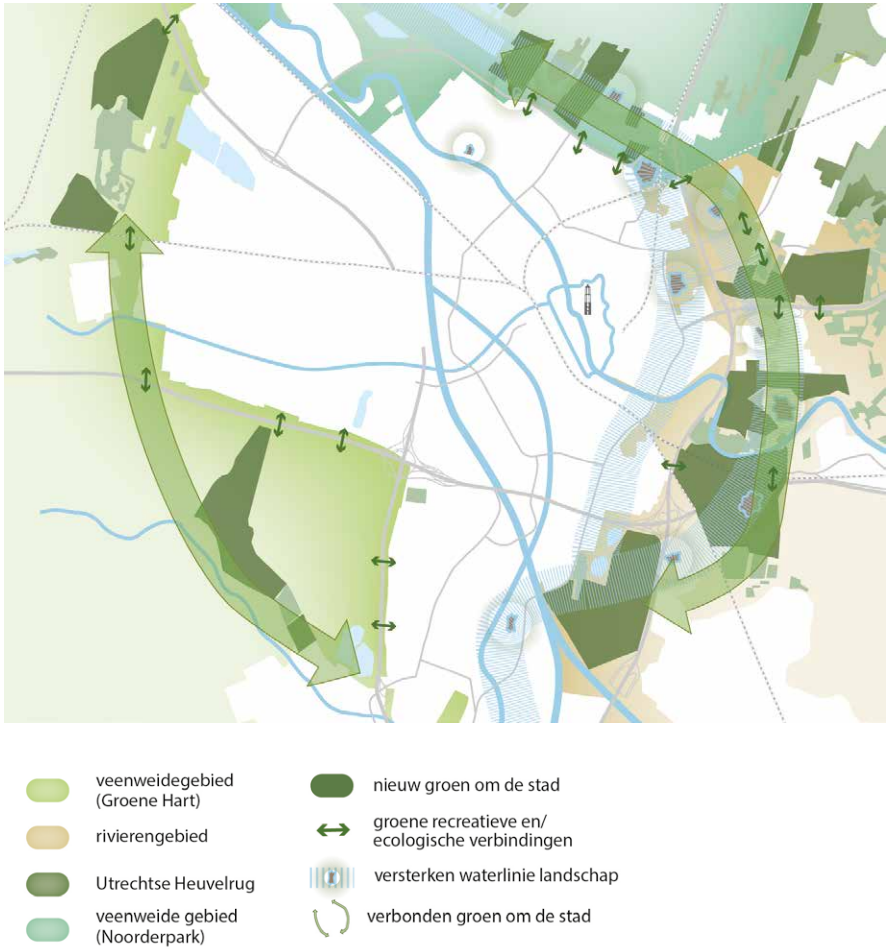
*Schaalniveau 4: Groene scheggen die stad en landschap verbinden*
De scheggen in de stad verbinden de stad met het buitengebied. Een scheg is een aaneengesloten groengebied dat vanuit het buitengebied diep de stad insteekt. Daarmee krijgt het stedelijk gebied van Utrecht een steviger verbinding met de waardevolle natuur- en cultuurhistorische gebieden om de stad; Limes, Nieuwe Hollandse Waterlinie, landgoederen, Utrechtse Heuvelrug, Veenweidegebied en meer.
Voor de groene scheggen bestaat de opgave uit de aanleg van groene scheggen van in totaal minimaal 30 hectare. Idealiter bestaan scheggen in de stad uit groenblauwe gebieden van 60 tot 100 meter breed. De groenblauwe routes langs rivieren en kanalen zijn vaak onderdeel van een scheg. In het landschap wordt de scheg verbreed tot een landschapspark. Integraal verbonden met de aanleg van groene scheggen is het beter benutten van het landschap, het verbeteren van de bereikbaarheid en het toevoegen van recreatiegebied.
Om de scheggen en de landschappen om Utrecht met elkaar te verbinden, is het cruciaal dat infrastructurele barrières worden geslecht door nieuwe groene verbindingen te maken. Dit betreft het realiseren van minimaal acht nieuwe overkappingen en onderdoorgangen over/onder bestaande grootschalige infrastructuur (snelwegen, provinciale wegen, spoorwegen).



*Schaalniveau 5: Groen om de stad*

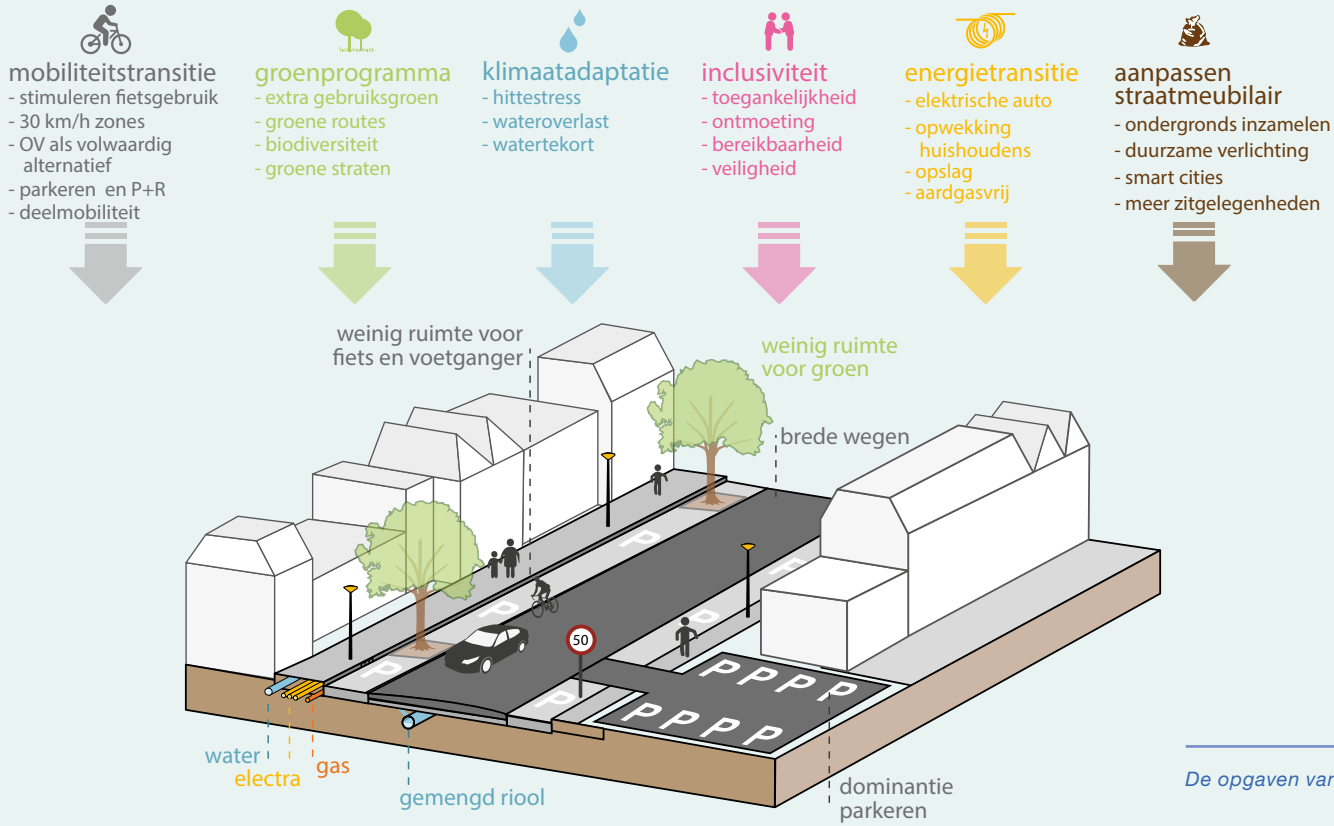
Om de binnenstedelijke groei van de stad vorm te kunnen geven is het beter benutten van het landschap in de stadsranden essentieel. Dit zijn gebieden met bijzondere natuurwaarden, het zijn waardevolle cultuur¬landschappen en belangrijk voor dag-recreatieve activiteiten zoals wandelen, fietsen, sporten, verblijven en ontmoeten. Met de ontwikkeling van nieuwe knooppunten aan de randen van de stad krijgen de stadsranden meer betekenis voor de inwoners van Utrecht.

In het groen om de stad gaat het om het vinden van de juiste balans tussen recreatie, bescherming bos en natuur (Natuurnetwerk Nederland), cultuurhistorie en (stads)landbouw. Het landschap breed benutten omvat ook het verkennen van de mogelijkheden voor de energietransitie en sportvoorzieningen voor specifieke deelgebieden. In totaal is er voor een regionale opgave van 100.000 woningen een toevoeging van minimaal 550 hectare groen (waarvan 250 hectare ten behoeve van de groei van de gemeente Utrecht) in de directe stadsrand bij de verstedelijkingsopgave noodzakelijk. Gegeven de regionale taakstelling voor woningen voor de stad Utrecht zal een groot deel van deze opgave in de stadsrand van Utrecht moeten worden gerealiseerd. Omdat veel van deze gebieden grenzen aan buurgemeenten of zelfs in buurgemeenten liggen, wordt in regionaal verband samengewerkt met de buurgemeenten in het Ruimtelijk Economisch Programma (REP).



## Integrale aanpak van de openbare ruimte

De openbare ruimte is de huiskamer van de stad. Hier vindt het grootste deel van het (sociale) stedelijk leven plaats: ontmoeten, ontspannen, verplaatsen, spelen en bewegen. Daarnaast levert de openbare ruimte een belangrijke bijdrage aan het functioneren van de stad als geheel: het zorgt voor ons (drink) water, ecosysteemdiensten, riolering, communicatie, elektriciteit en warmte. Doordat de stad (binnenstedelijk) groeit wordt het steeds drukker in die openbare ruimte: er zijn er steeds meer mensen op dezelfde plek op hetzelfde moment. Ook ondergronds wordt het drukker, omdat meer mensen water, energie en communicatie nodig hebben. Daarbovenop komt nog de energietransitie die meer ruimte vraagt voor transport en opslag en klimaatadaptatie dat vraagt om verkoeling van de stad en het bufferen en opvangen van water. Ook de mobiliteitstransitie vraagt om een andere indeling van de openbare ruimte. Dit betekent onder andere dat de komende jaren honderden straten opnieuw ingericht worden. Al deze opgaven kosten ruimte, onder en boven de grond.

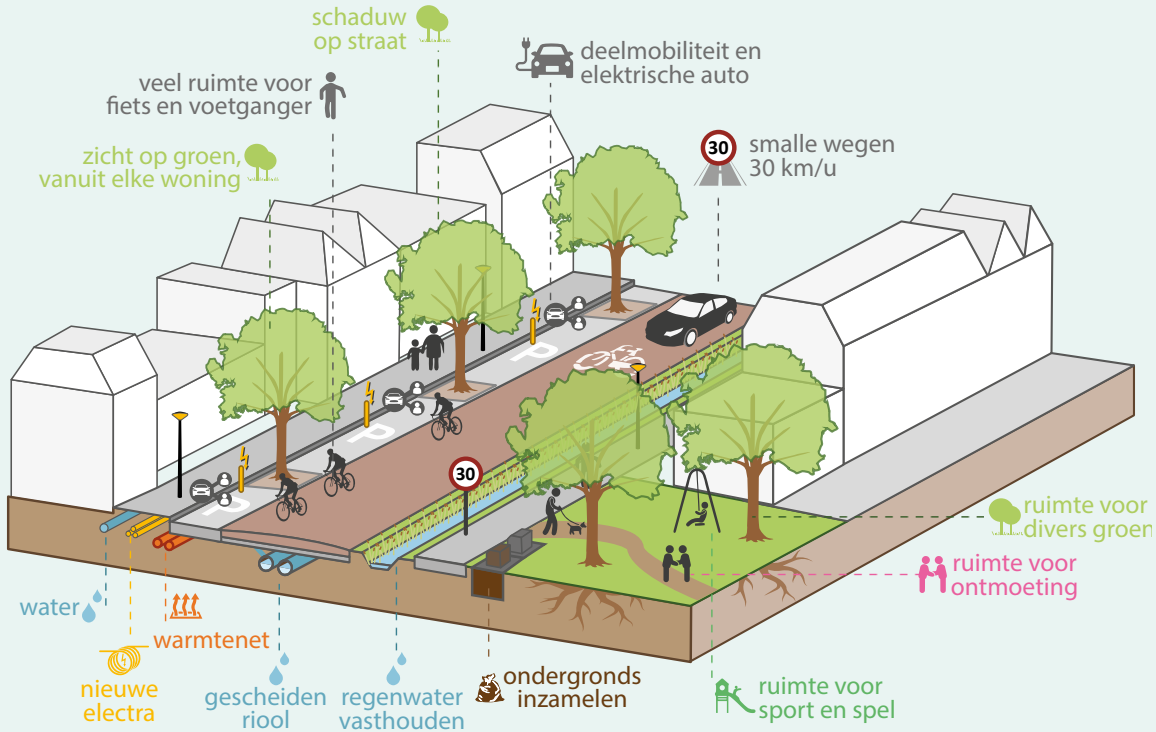



*De opgaven van de openbare ruimte*

De oplossing is door de veelheid en complexiteit van de vraagstukken niet te vinden in het simpelweg stapelen van de opgaven. Het vraagt om een integrale herstructurering/ transitie van de openbare ruimte in de hele (dus ook bestaande) stad. Dat wil zeggen dat de gemeente opgaven en doelstellingen aan elkaar koppelt. Op die manier wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk ingericht. Dit vraagt om samenhang tussen de verschillende opgaven - zoals hieronder beschreven - op vier vlakken:

- *Visie*: een éénduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes / prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik
- *Financieel*: ontschotten / koppelen budgetten
- *Organisatorisch:* integraal programmeren (werk-met-werk maken), een toets op ruimtelijke kwaliteit, beheer en technische uitvoering en een afwegingskader bij tegenstrijdige functies of te weinig ruimte
- *Ontwerptechnisch*: alle disciplines en belangen in de openbare ruimte (voortijdig) betrekken

De RSU 2040 gaat in eerste instantie vooral over de grote bewegingen in de stad: nieuwe woonwijken, grote infrastructuur, nieuwe parken en zonnevelden. Maar door de enorme hoeveelheid straten, plantsoenen, watergangen, parkeerplekken, voetpaden, kabels en leidingen etc. is deze schaal minstens net zo cruciaal voor het functioneren van de stad. In de komende jaren worden veel straten aangepakt voor de vervanging van het riool, de mobiliteitstransitie, groot onderhoud om de kwaliteit op orde te houden, energietransitie, groene schaalsprong of klimaatadaptatie; de gemeente streeft naar een integrale aanpak van deze activiteiten met het oog op de openbare ruimte.




*Principes toekomstige openbare ruimte*

### 5.2.2 Woningbouw en woonomgeving

De vraag naar woningen in Utrecht blijft onverminderd hoog. Door de populariteit van de stad is het niet gemakkelijk in Utrecht een betaalbare woning te vinden. De gemeente wil dat (toekomstige) Utrechters prettig wonen in een woning die past bij hun inkomen, omgeving, huishoudenssamenstelling en wensen. Het is daarbij belangrijk om op lange termijn ook een stad te blijven voor mensen met een lager- of middeninkomen. Gezien de behoefte aan woningen nu en in de toekomst wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Utrecht telt momenteel ongeveer 157.000 woningen. Dat is ruim 70 procent van de gewenste woningvoorraad in 2040. De woningen die worden toegevoegd komen dus in een bestaande omgeving. De gemeente stuurt op het totaal van de ontwikkeling van de stad, wijken en buurten waarbij het bovendien relevant is om - in samenhang met het toevoegen van woningen - te werken aan doorstroom, leefbare en gemengde wijken, aandacht voor specifieke groepen, woonconcepten, etc. Zo is bijvoorbeeld een belangrijke doelstelling het kleiner maken van de sociaal-maatschappelijke verschillen tussen de wijken. Utrecht is daarnaast ook een stad met een grote diversiteit aan woonmilieus die de gemeente wil behouden en versterken.

Van de opgave van 60.000 woningen op grond van de met het Rijk gemaakte afspraken (gebaseerd op PRIMOS 2019) zijn in 2019 en 2020 ruim 6000 woningen gerealiseerd. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen[42] gerealiseerd worden. Voor de periode tussen 2030 en 2040 zal dus nog ruimte nodig zijn voor 20.000 extra woningen om de geprognotiseerde vraag van op te kunnen vangen. Om de 60.000 woningen op deze wijze daadwerkelijk te realiseren wordt een planvoorraad gevormd bestaande uit harde en zachte projecten die voldoende compensatie biedt voor planvertraging en planuitval. Met het Rijk is regionaal afgesproken hiertoe 130% te programmeren. In het MPR wordt dit percentage, inclusief de gerealiseerde aantallen, ook lokaal nagenoeg gehaald. De gemeente onderscheidt daarnaast een kwalitatieve opgave gericht op type woningen, woonsegmenten en woonmilieus. Vanuit dat perspectief kijkt de gemeente ook naar het toevoegen van een goede mix van appartementen, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten (passend bij de demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de woonbehoefte) dat aansluit op de bestaande stad (en daaraan complementair is). Door de wisselwerking van enerzijds werken aan de bestaande stad én werken aan groei anderzijds kunnen de gemeentelijke ambities bereikt worden en wordt voorzien in de toekomstige behoefte.

**Woonmilieus**

Utrecht heeft een kwalitatief goede woningvoorraad, een grote diversiteit aan woonmilieus en een ruim cultuur- en winkelaanbod. De wijken gaan vooruit en bewoners zetten zich steeds meer in voor hun woonomgeving. Deze kwaliteiten koestert de gemeente. Daarom blijven per saldo mensen steeds vaker en langer in Utrecht wonen en kijken woningzoekenden uit de regio en daarbuiten naar Utrecht. De gemeente wil de variatie in woonmilieus behouden; Utrecht moet herkenbaar blijven.
De afgelopen jaren is op basis van de RSU 2016 in Utrecht - naast de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn - ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke planvorming vindt binnen de bestaande stad plaats. Utrecht heeft daarbij de eigenheid van haar wijken weten te behouden.

#### Beperken kansenongelijkheid

In paragraaf 4.2.1 is geschetst dat het voor mensen met midden en lagere inkomens steeds moeilijker wordt om in de stad te wonen; kansenongelijkheid dreigt toe te nemen. De gemeente Utrecht is zich daarvan bewust en anticipeert daarop door samen met andere grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kansenongelijkheid bij het Rijk te agenderen en voorstellen te doen om in komende jaren systeembarrières te doorbreken. Utrecht werkt aan een stad met gemengde en leefbare wijken. Dat kan door te sturen op de woningvoorraad en door het bouwen van sociale huur en andere segmenten woningen. Dat doet Utrecht ook door de manier van toewijzen (zie ook de Woonvisie 2019). Echter, voor het realiseren van een gemengde en leefbare wijk is gemengd bouwen alleen niet voldoende. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

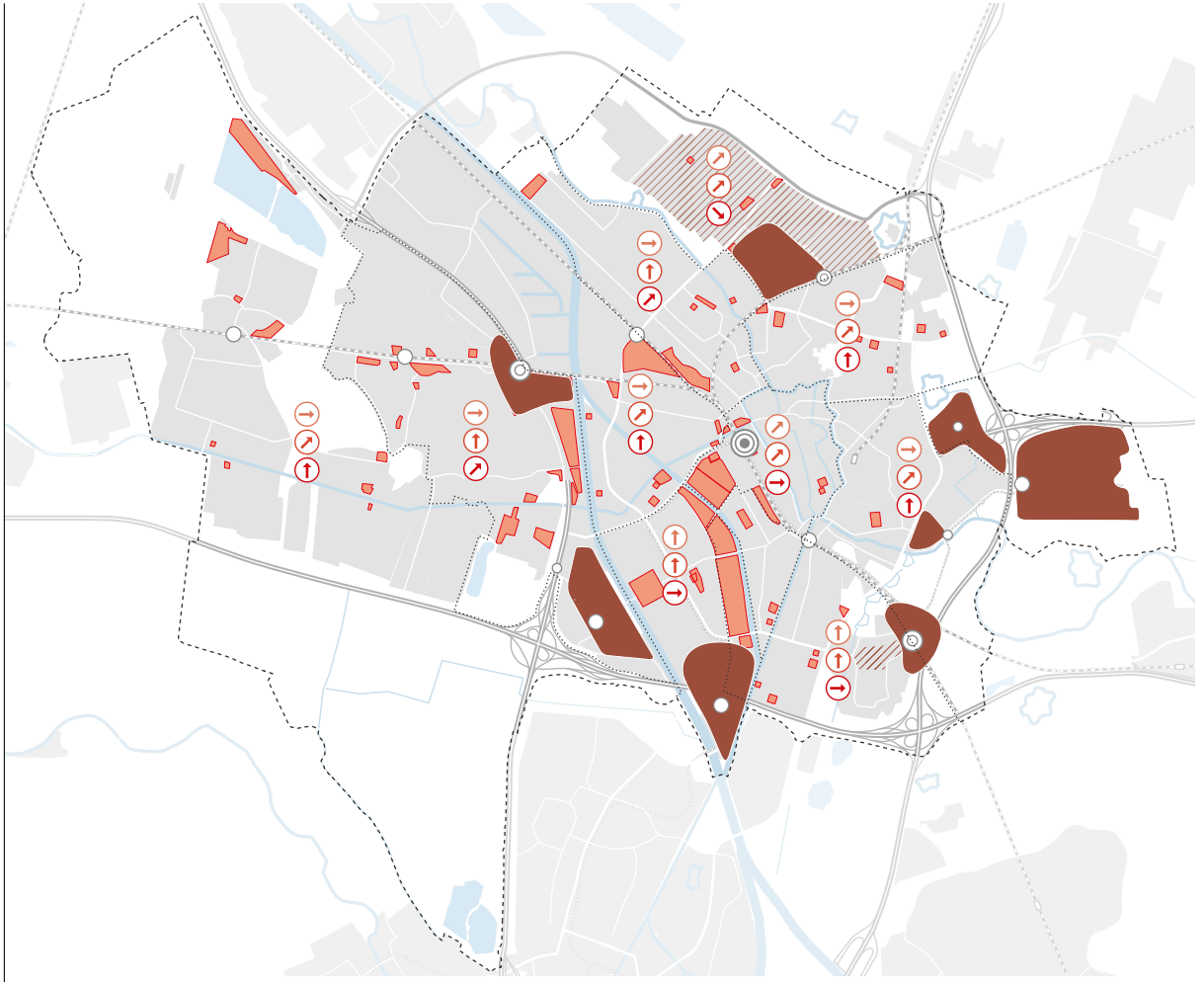
## Relatie met de Woonvisie

Een van de belangrijkste onderdelen van het publieke en politieke debat gaat over Wonen. Daar spelen vragen als hoe behouden we middengroepen voor de stad? Hoe bereiken we een betere menging van wijken? En hoe spelen we in op veranderingen in de demografie zoals een groeiend aantal oudere, minder personen per huishoudens enz.? Waar deze Ruimtelijke Strategie Utrecht ingaat op de ruimtelijke ontwikkeling en de ruimtelijke condities voor onze inzet op het gebied van wonen, gaat de woonvisie *Utrecht beter in balans*[43] (en uitvoering die daaraan gegeven wordt) in op de volkshuisvestelijke aspecten zelf. Beide documenten vormen, in samenhang, het kader voor onze inzet op het gebied van wonen, voor zowel de bestaande- als nieuwe- woningvoorraad. Vanuit de behoefte en onze ambities op het gebied van Wonen (vastgelegd in de Woonvisie) is het belangrijk dat RSU 2040 daar een bijdrage aan levert.

In de Woonvisie zijn richting 2040 vijf belangrijke ambities benoemd en uitgewerkt:

- *Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie en bouwen aan een compacte stad met meerdere kernen.*
  De gemeente wil de woningvoorraad in de stad versneld laten groeien om het woningtekort in te lopen en de toekomstige groei te faciliteren. Onze inzet richt zich op het vergroten van de betaalbare woningvoorraad zodat iedereen zicht heeft op een fijne woning binnen een redelijke termijn. De gemeente streeft naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Er worden woningen toegevoegd voor alle groepen (studenten, ouderen, starters, doorstromers enz.). De gemeente wil een woonomgeving en woning- type bieden die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte van Utrechters. Daarmee kunnen ook de middengroepen voor de stad behouden worden.
- *Meer gemengde wijken in een inclusieve stad.*
  Sommige wijken kennen een eenzijdig opgebouwde woningvoorraad. Er zijn bijvoorbeeld wijken waar het merendeel van de voorraad bestaat uit sociale huurwoningen, maar er zijn ook wijken waar vooral duurdere koopwoningen staan. De gemeente streeft naar meer menging in de wijken en gemengde wooncon-cepten waarvoor meer sturing nodig is en waarbij de focus ligt op gevarieerd aanbod en doorstroming. Dat komt terug in ons nieuwbouwprogramma. De groei van de stad is een instrument om aan deze balans te werken en de Utrechtse look & feels toe te voegen (zoals dat in Leidsche Rijn goed gelukt is).
- *Doorstroming*.
  Het doel is dat de bestaande voorraad beter benut wordt. De gemeente wil gericht nieuw aanbod op de markt brengen om de doorstroming op gang te brengen.
- *Een (t)huis voor iedereen, een veelkleurige diverse stad.*
  De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden. Toch zijn er inwoners die dit (tijdelijk) niet kunnen of die de gemeente wil helpen, omdat zij een waardevolle bijdrage leveren aan de toekomst van Utrecht.
- *Duurzaamheid in een toekomstbestendige stad*.
  We willen dat gebouwen voor verschillende doeleinden kunnen worden gebruikt. Nieuwe woningen hebben kwaliteit en zijn voor iedereen toegankelijk, geschikt om thuis te werken en de energetische kwaliteit is optimaal.

Verkenningen uit januari 2020 naar de woonbehoeften (van Companen, STEC en ABF) leveren, deels onderling aanvullend, het beeld dat de ontwikkeling van woonbehoeften op grond van huishoudensontwikkelingen in combinatie met actuele woonwensen voorbij 2030 niet goed te voorzien is. Gewenste woonmilieus (in combinatie met de locatie) zijn daarbij beter te voorzien en hebben ook meer gewicht. De verkenningen laten zien dat de woonbehoefte voor het grootste deel uitgaat naar (centrum) stedelijke woonmilieus. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Voor de eerste jaren van de planperiode is daarom extra aandacht voor deze categorie wenselijk. Daarnaast is er een minder grote, maar blijvende, vraag naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Het is van belang om beide woonmilieus in balans te houden bij de verdere ontwikkeling van de stad.




*Woningbouwlocaties*

Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die op basis van deze nieuwe ruimtelijke strategie aan de woningproductie moeten bijdragen, zijn de nieuwe knooppunten zoals Lunetten Koningsweg, A12-zone, USP en Overvecht. Naast het verder doorwerken aan lopende projecten uit het MPR (zoals Stationsgebied/ Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Wisselspoor, Cartesiusdriehoek en binnen de contour van Leidsche Rijn) kiest de gemeente met deze knopen voor transformatie van enkele gebieden waar wonen nu geen of slechts een ondergeschikte betekenis heeft. Het vertrekpunt is de bestaande stad en de transformatie die al is ingezet. Daarbij zal de gemeente in de uitwerking van de (centrum) stedelijke milieus ook veel aandacht besteden aan het combineren van de hoge(re) dichtheden met (speel-) voorzieningen voor (huishoudens met) kinderen. Daarbij benut de gemeente een eerdere studie die voor de Merwedekanaalzone is uitgevoerd.

Woonmilieus omvatten meer dan alleen afzonderlijke woningen; het gaat over de beleving die een gebied uitademt. Wanneer gesproken wordt over de ontwikkeling van woonmilieus wil dat zeggen dat er niet slechts woningen worden gebouwd of vernieuwd, maar dat in de opzet rekening wordt gehouden met de wensen en behoeften van de toekomstige bewoners. Voor gezinnen met kinderen betekent dit bijvoorbeeld dat bij de bouw van woningen voor deze huishoudens (of het nu gaat om grondgebonden woningen of om appartementen) ook een fysieke en sociale omgeving wordt ‘gepland’ die aansluit bij de behoeften. Het gaat dan bijvoorbeeld om scholen en speelplaatsen in de buurt.
Ieder woonmilieu heeft zijn ook eigen balans in de woningvoorraad, het groen en de aanwezige voorzieningen Het basispakket dat in elk woonmilieu aanwezig moet zijn, wordt gevormd door vier bouwstenen: wonen, openbare ruimte, voorzieningen en routes. Elke bouwsteen is concreet gemaakt door de minimale eisen zowel kwantitatief als kwalitatief te beschrijven. Door de vier bouwstenen slim te combineren, ontstaat een stad waar Utrechters met plezier wonen. Net als bij de Stadsprofielen – zoals gepresenteerd in hoofdstuk 1 – geldt ook voor de verschillende woonmilieus dat deze gemixt voorkomen. De variëteit van de huidige stad laat deze mix ook al zien. Als vervolgens op basis hiervan de Utrechtse gebieden worden ingedeeld, ontstaat een vierdeling van Utrechtse woonmilieus, te weten Centrum functie, de Traditionele wijk, de Nieuwe wijk

## Woningcategorieën en woonmilieus

Voor het woningbouwprogramma tot 2030 (de periode waarin de woningen worden gebouwd die nu als ‘hard’ in het MPR staan en waarvoor de richting al is vastgelegd) kijkt de gemeente met name naar wensen op het gebied van woningprijs en woningtype (woningcategorieën) zonder daarbij de andere ambities te laten varen en de lange termijn uit het oog te verliezen. In de periode na 2030 ligt, vanwege onzekerheden, de focus op de behoefte aan woonmilieus waarin de aanwezigheid van werkmogelijkheden, voorzieningen, groen en de (kwaliteit van) de openbare ruimte een rol spelen. De wens naar verschillende woonvormen kan over een langere periode onvoldoende voorspeld worden. Het periodiek monitoren van de bewegingen in de woningmarkt, zoals al in de woonvisie is opgenomen, is onderdeel van deze aanpak. Waar dat past stuurt de gemeente tijdig bij in (en met) het nieuwe aanbod. Binnen een woonmilieu in een toekomstige gebiedsontwikkeling kan immers nog gevarieerd worden met typologie.

(als (centrum)stedelijke woonmilieus) en de Groene wijk (als groenstedelijk woonmilieu). Deze woonmilieus zijn niet strikt te scheiden. De hoofdstructuren met hun voorzieningen (Biltstraat, Amsterdamsestraatweg) zijn bijvoorbeeld niet exclusief in één woonmilieu in te delen. Ze hebben een hoogstedelijk uitstraling en tegelijk maken ze onlosmakelijk deel uit van het woongebied dat daar om de hoek begint. Ook bij de toekomstige ontwikkelingen zoals rond de knopen zou het zo moeten werken.

## Meer ouderen

Het aantal 65 plussers groeit in de komende 20 jaar van 35.600 naar 61.500. Deze groei vindt plaats in alle wijken, maar in Leidsche Rijn/ Vleuten de Meern is deze groei extra groot.
De meeste ouderen kunnen zichzelf gelukkig redden, maar in 2040 zal er een aanzienlijk grotere vraag zijn naar specifieke (zorg) voorzieningen voor kwetsbare ouderen, vooral in de groep 75 plus.
Van de ouderen in Utrecht zal een groot deel zelfstandig kunnen, moeten en willen blijven wonen. De aanleiding voor senioren om te verhuizen ontstaat vaak pas op het moment dat bijvoorbeeld wonen met zorg of ondersteuning noodzakelijk wordt. Mensen die dit treft moeten passend, prettig en zelfstandig in Utrecht kunnen wonen. Goede sociale en zorgstructuren in de wijk, zoals ouderen hubs', verpleeghuizen in combinatie met zelfstandig wonen, met zorg en/of ondersteuning van het huishouden zijn daarvoor een voorwaarde, net als een toegankelijke woonomgeving waar zij zich vrij (obstakelvrij) kunnen bewegen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer, brede stoepen of winkels en voorzieningen dichtbij huis zijn hiervoor van belang. Daarnaast stelt het ook eisen aan de toegankelijkheid van de woning, de woonomgeving en ruimte voor ontmoeting. Bijvoorbeeld in de vorm van nultreden-woningen en/of een tussenvorm zoals geclusterd wonen in een hedendaagse vorm van 'hofje'. Soms is zelfstandig wonen geen optie meer, daarvoor zullen andere woonvormen nodig blijven, zoals verpleeghuizen.

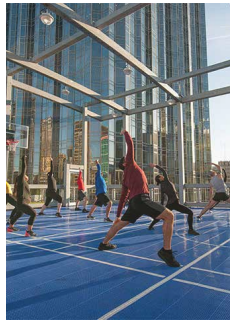
## Een (t)huis voor iedereen

De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden in het vinden van een passende huur- of koopwoning. Toch zijn er groepen die dit (tijdelijk) niet kunnen en voorrang behoeven op een sociale woning. Het gaat om kwetsbare en bijzondere doelgroepen, zoals statushouders, mensen die uitstromen uit Maatschappelijke Opvang, Beschermd Wonen, kwetsbare jongvolwassenen die uitstromen uit jeugdzorg met verblijf. Naast een zelfstandige woning wordt aan deze kwetsbare en bijzondere doelgroepen (tijdelijk) zorg en ondersteuning geboden. Het kan gaan om gespikkeld wonen, woningen met voorrang aangeboden verspreid over de wijk, of geclusterd en gemengd wonen, met gemeenschappelijkheid en een ‘goede buur’ nabij. Ook voor de groeiende groep ouderen in Utrecht is een woning in combinatie met ondersteuning en zorg van belang. De gemeente zet in op meer variatie in woningtypen en woonvormen (met zorg) die het langer, prettig en veilig zelfstandig thuis wonen mogelijk maken. Het gaat om een mix van woonconcepten voor alleen senioren, dan wel voor een mix van ouderen, gezinnen en starters, die als ‘goede buur’ nabij zijn.

## Centrum stedelijk: centrumgebied

In dit woonmilieu komen ‘oud’ en ‘nieuw’ samen. Het centrumgebied (dichtheid) is duidelijk herkenbaar. De woningvoorraad groeit, maar niet ten koste van het groen, de culturele voorzieningen, de bruisende horeca en winkels, of het erfgoed waar Utrechters trots op zijn. Het is andersom, de groei voegt waarde toe aan de bestaande kwaliteiten van de wijk of buurt. De nadruk ligt op menging van functies, wonen is niet leidend. Er is sprake van een hoge gebruiksdichtheid en ook (relatief) hoge woningdichtheid. Het woonmilieu heeft een onderscheidend (groot) stedelijke voorzieningenniveau (met regionale en zelfs landelijke functie) en veel werkgelegenheid, recreatie- en winkel mogelijkheden en de OV-bereikbaarheid is uitstekend. Er komen dagelijks ook veel mensen van buiten Utrecht om te werken, de stad en haar voorzieningen te bezoeken. Ondanks deze schijnbare eenduidigheid zijn binnen dit woonmilieu ook verschillen waarneembaar. Zo verschillen ‘oud’ en ‘nieuw’ van elkaar in de schaal van de bebouwing.
De buurten en straten kennen een stedelijke vorm die in dit woonmilieu tot uiting komt in het ontwerp van de bebouwde en onbebouwde omgeving en niet op de laatste plaats door de veelheid aan cultuur(historische) waarden. Het groen in het gebied is dan ook zo veel mogelijk publiek; complex gebonden groen (in nieuwe stadsblokken) is voor iedereen toegankelijk. Door slim gebruik te maken van de dimensies ruimte, tijd, gebruik en afstand wordt ruimte dubbel benut. Zo kan het openbaar gebied intensief gebruikt worden en biedt het ruimte voor bewegen, winkelen en beleven, ontspannen en ontmoeten.
Naast de hoogstedelijke gebieden zoals (delen van) Utrecht Centrum en Leidsche Rijn Centrum, gaat het om de hoofdstructuren zoals de Biltstraat, Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en Adriaen van Ostadelaan (deels), Lombok (hoofdstructuur), Oudenoord, Amsterdamsestraatweg, Willem van Noortstraat, enz. Het woonmilieu is vooral aantrekkelijk voor starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen die in een zeer gemengd en hoogstedelijke buurt willen wonen.

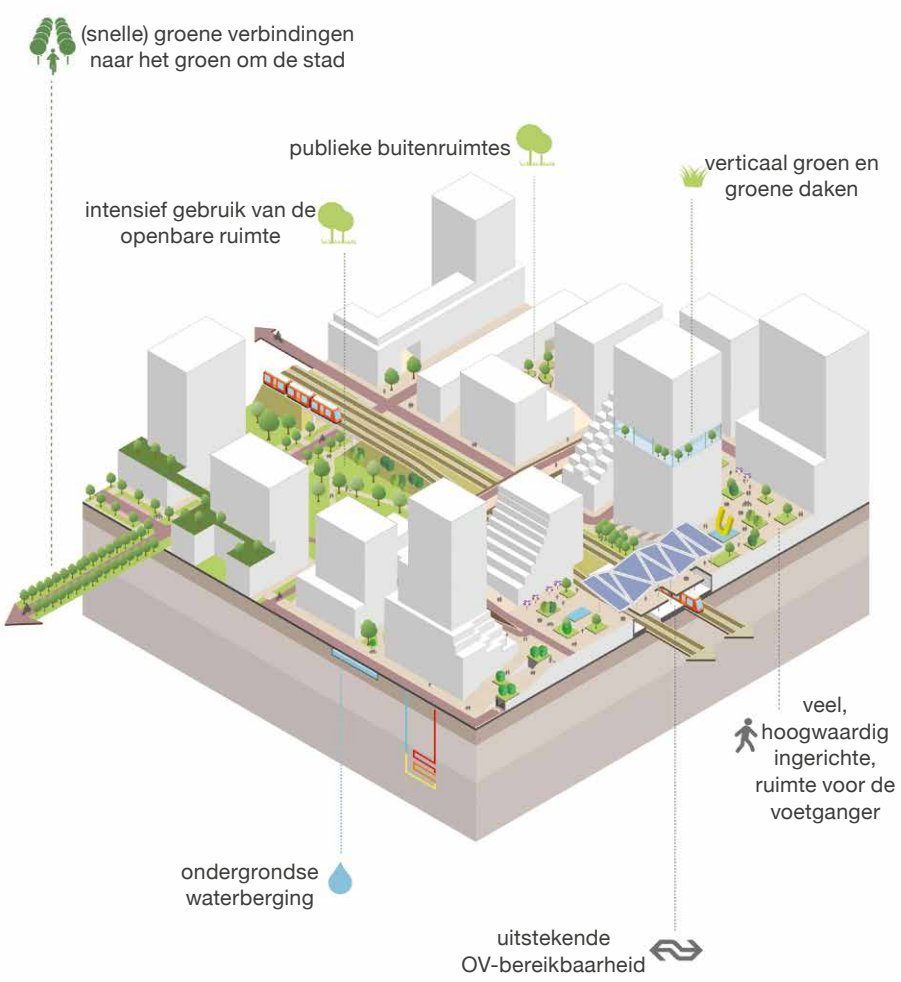


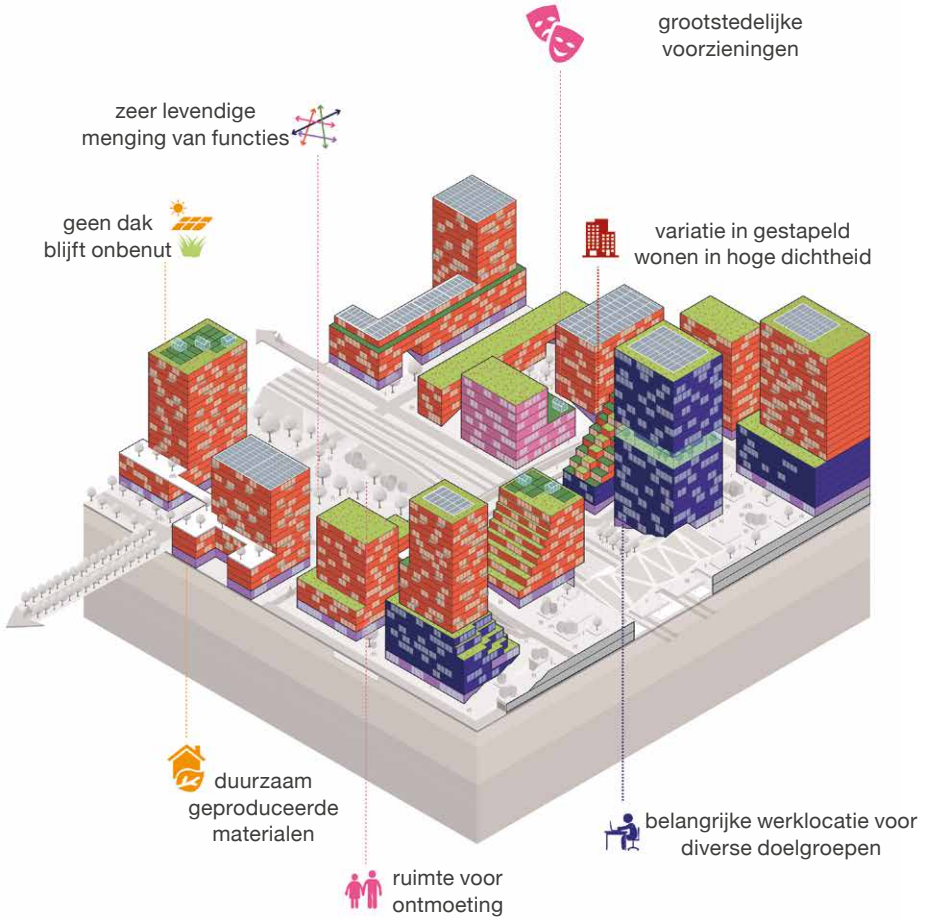







# Centrum stedelijk: centrumgebied



## Centrum stedelijk: traditionele wijk

Dit woonmilieu heeft een meer traditionele verschijningsvorm en kan zowel oud als nieuw zijn. De verschijningsvorm kan daardoor verschillen. Het gebied is veelal aan het centrum grenzend, relatief compact, bevat gemiddelde en hoge dichtheden, voorzieningen in en voor de buurt. De focus ligt op het wonen, maar er is ook wel wat bedrijvigheid, zoals winkels en werkfuncties. Afhankelijk van de bouwperiode is meer of minder groen aanwezig.
Het traditionele woonmilieu kent een breed scala aan sub-woonmilieu-typen die, vanwege hun ligging ten opzichte van het centrum van een stad, onder deze noemer zijn geschaard. Het betreft wijken en buurten met een grote variatie in woningtypen (grondgebonden en gestapeld), in dichtheden (van herenhuis tot tuindorp), in functiemenging (mono en multi) en in bouwperioden (vooroorlogs en naoorlogs). De buurten bieden een gevarieerd aanbod aan woningen met (het accent op) goede eengezinswoningen in hogere dichtheden afgewisseld met appartementencomplexen. Het is mogelijk om binnen de buurt wooncarrière te maken.
In de traditionele wijk komen de voordelen van een dorp én van de stad samen. De voorzieningen zijn gelegen langs de hoofdstructuren. Door de aanwezige reuring langs de hoofdstructuren ademen deze sterk stedelijk en vloeien als het ware over in het woonmilieu centrumgebied, terwijl de woonbuurten juist meer ontspanning uitstralen. De voorzieningen hebben vooral een functie voor aanpalende buurten. Voorzieningen langs deze hoofdstructuren zijn onder meer detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, bedrijf(jes) en afhaalzaken te vinden. Er is in de wijk ruimte voor bewegen, sport (sportvelden zijn nabij), spelen, ontspannen en ontmoeten. De woonomgeving is hoogstaand ingericht en ligt er goed onderhouden en verzorgd bij.
Het zijn veilige buurten met een goed imago en een eigen identiteit. Dit woonmilieu is in verschillende vormen zichtbaar in subwijken zoals Ondiep, Zuilen, Rivierenwijk, (delen van) Hoograven en binnen de wijk Oost. De bewoners zijn betrokken bij hun leefomgeving en hebben respect en zorg voor elkaar. Er is een netwerk van aanbieders van zorg-, onderwijs- en welzijnsdiensten dat gebruikmaakt van multifunctionele gebouwen. De sociale achterstanden op de gebieden onderwijs, gezondheid, participatie en werkgelegenheid zijn (zo veel mogelijk) teruggedrongen of staan onder onze aandacht. Daarmee is het een inclusieve stad en aantrekkelijk voor alle huishoudsamenstellingen in alle leeftijdscategorieën.

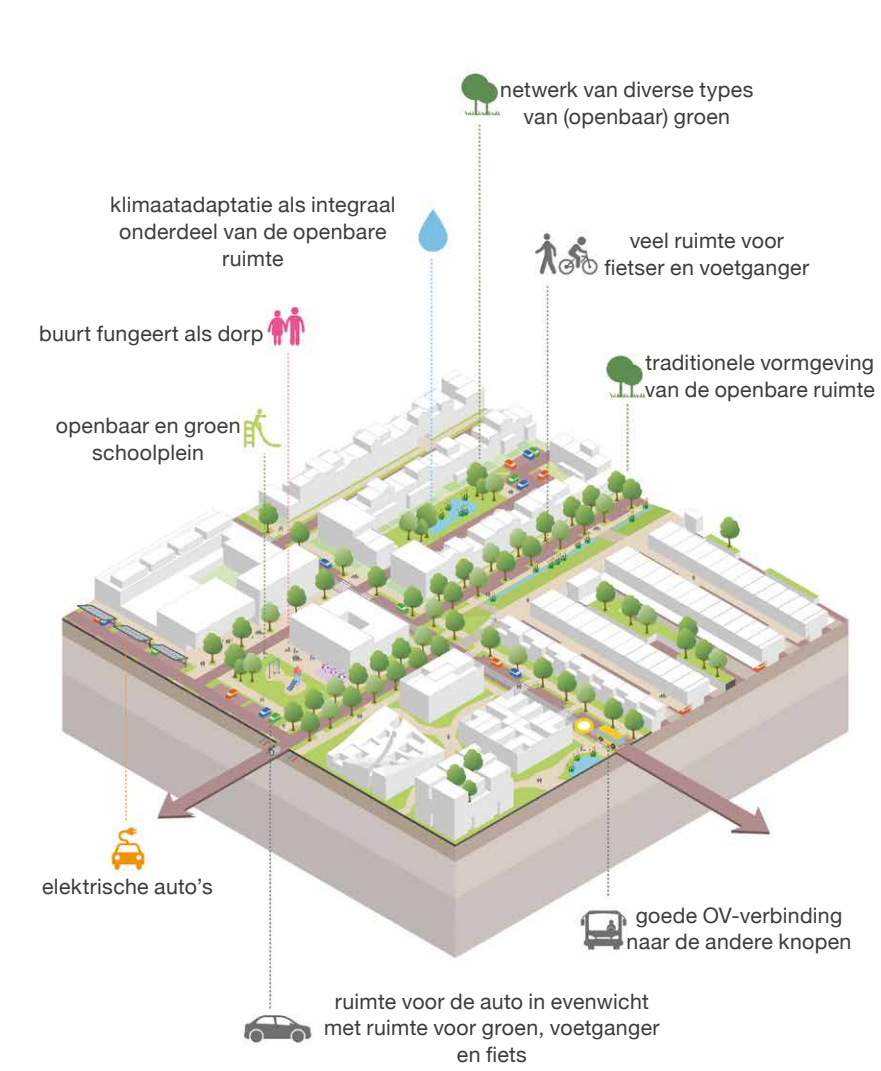


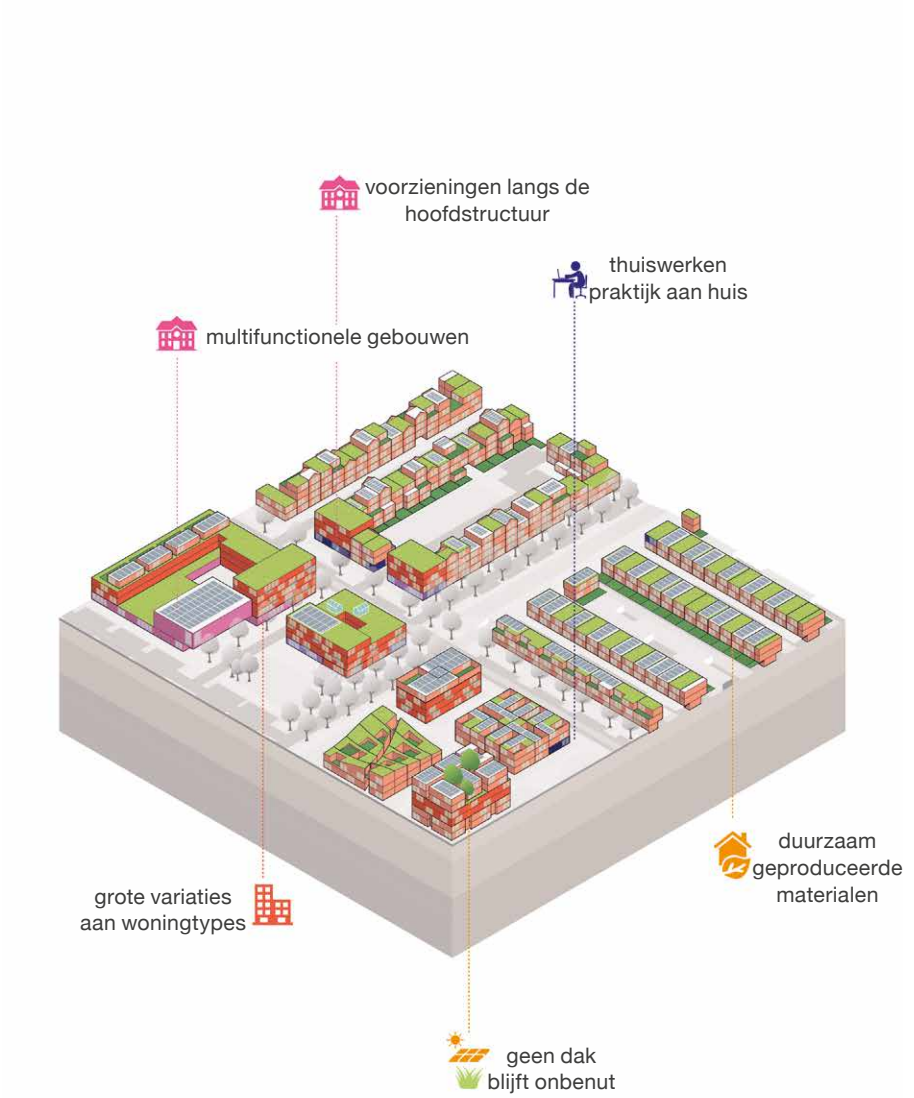






# Centrum stedelijk: traditionele wijk



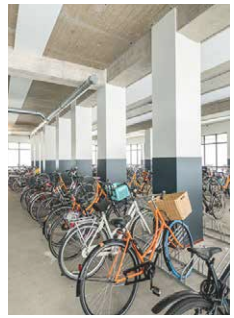



## Centrum stedelijk: de nieuwe wijk

*De nieuwe wijk* is zowel een eigenstandig woonmilieu - nieuw toe te voegen in bijvoorbeeld USP en A12 zone - als onderdeel van de grote gebiedsontwikkelingen in Stationsgebied/Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Accent binnen dit woonmilieu ligt vooral op het ‘nieuwe’ in combinatie met een wezenlijke schaal van bebouwing zonder dat deze overdondert. In dit woonmilieu komen zowel gestapelde als (een beperkt aantal) grondgebonden woningen voor, in hoge tot zeer hoge dichtheden. De hoge dichtheden concentreren zich rondom het centrale deel van het gebied; naar de ‘randen’ wordt het woonmilieu meer ontspannen.
In dit woonmilieu is ‘wonen’ en ‘werken’ in meer gelijke mate aanwezig, de bereikbaarheid met OV is uitstekend en de openbare ruimte hoogwaardig ingericht. De nieuwe wijk kenmerkt zich verder door de aanwezigheid van verschillende sferen en de combinatie van een breed scala aan functies. Deze diversiteit aan functies geeft het wonen in de nieuwe wijk een meerwaarde. De (semi) openbare binnenkant van de bouwblokken is een wereld op zich. De groene binnenruimten in het gebied kunnen onder andere plaats bieden aan een park, maar ook aan een marktplaats. Publieke functies en werkfuncties concentreren zich veelal in de plint (en eerste lagen) en aan de straatkant van de gebouwen, daarboven is het wonen georganiseerd. Dichter bij de ‘randen’ worden de blokken meer gebruikt voor het wonen. Door in wooncomplexen een hedendaagse vorm van een ‘hofje’ te ontwerpen (waarbij ieder zijn eigen woning heeft) ontstaat een besloten omgeving waar een gemeenschap kan ontstaan.
De nieuwe wijk komt voor in USP, waarbij een accent ligt op kennisbedrijven en onderwijs, MWKZ, Stationsgebied en A12. Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen en werken. In dit woonmilieu ligt het accent op één- en tweepersoonshuishoudens die in het gebied ook werken en studeren. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen en ‘empty nesters’, die profiteren van de centrale ligging van onze stad.



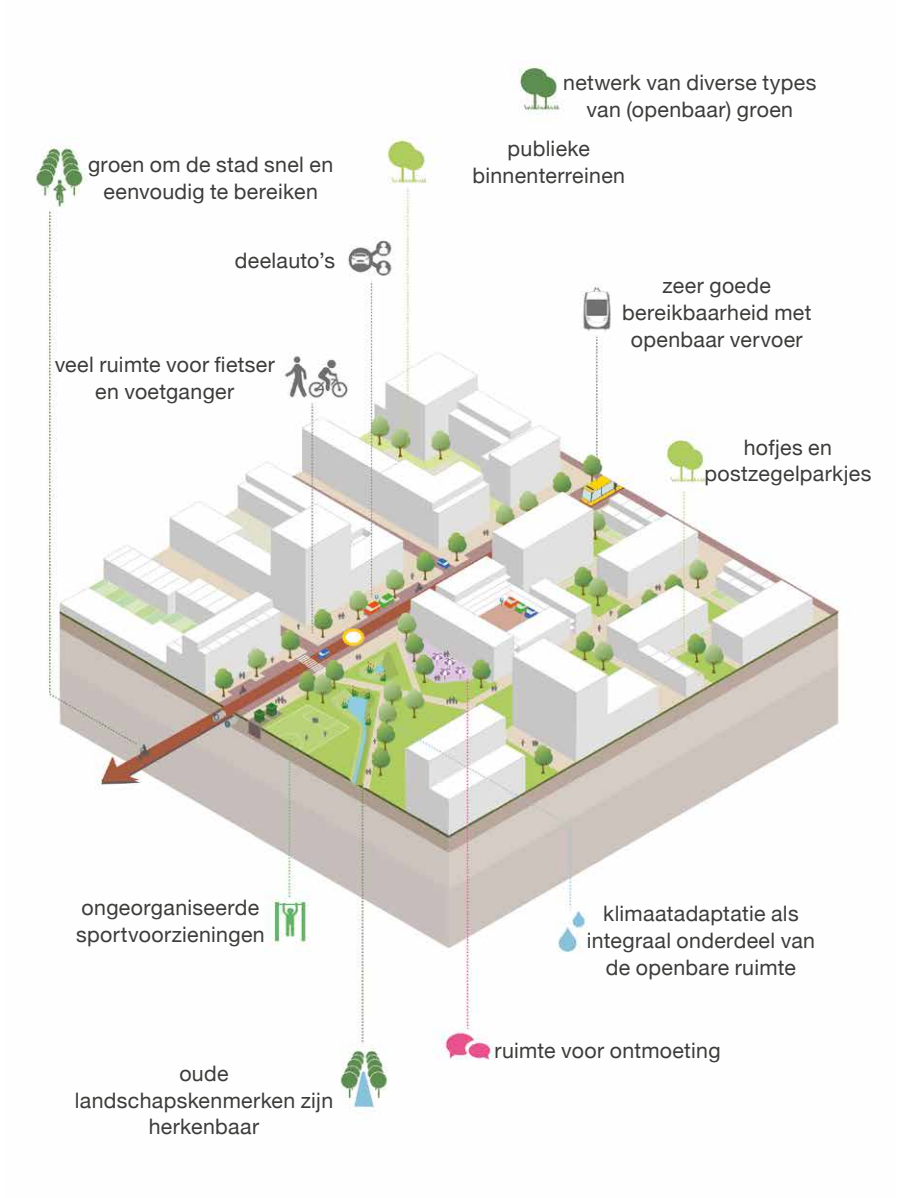


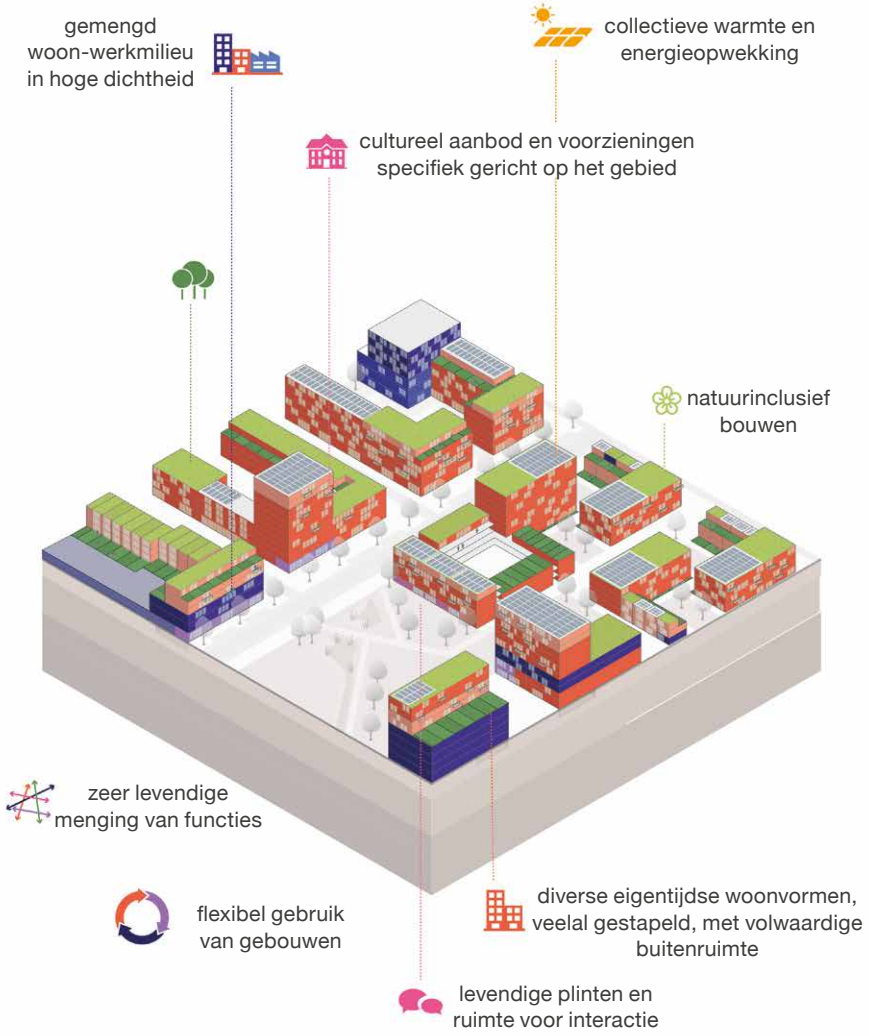







# Centrum stedelijk: de nieuwe wijk



## Groenstedelijk: De groene wijk

In de groene wijk ligt de focus op wonen en zijn de woningen vaker grondgebonden en minder vaak gestapeld. De woningdichtheden zijn lager, maar nog steeds ‘stads’. Bereikbaar per fiets en OV. Er is een duidelijke link met de rest van de stad; de voorzieningen bevinden zich op loop- of fietsafstand.
De groene wijk bevat zowel ‘oud’ als ‘nieuw’ en kent, vanuit de verschillende bouwperioden en heeft meerdere verschijningsvormen, afhankelijk van stedenbouwkundige opzet. De groene wijk kenmerkt zich door meer dan de ruimtelijke samenhang. Gemene deler is dat de woningen in de groene wijk een collectieve uitstraling kennen (in architectuur en stedenbouwkundige structuur) en de aanwezigheid van veel groen in de directe woonomgeving. Denk aan delen van Overvecht, Tuindorp en Leidsche Rijn. Het aanwezige groen komt ofwel terug in de eigen tuin, die in verhouding tot de woning groter is, ofwel in de ruim opgezette openbare ruimte. De groene wijk fungeert op niveau van straat en buurt in veel gevallen als een echt ‘dorp’. De sociale samenhang is sterk en de binding met de woonomgeving groot; de bewoners voelen zich daardoor (eerder) met elkaar verbonden. Het feit dat de woningen in de straat over het algemeen in dezelfde prijsklasse en beheersvorm vallen, heeft hierop een positief effect. Tegelijkertijd vindt op buurtniveau wel menging plaats zodat er niet een monofunctionele wijk ontstaat; eenzijdigheid wordt doorbroken, zowel qua bebouwing als qua bevolkingssamenstelling. In algemene zin is dit woonmilieu qua dichtheden meer ontspannen (als ook de afstand naar de voorzieningen toeneemt). Er is daarom ruimte voor meer betaalbare woningen, maar ook juist voor wat ruimere eengezinswoningen in het midden- en hogere segment.
Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, grotere en kleinere huishoudens die ervan houden om in een wat meer ontspannen gebied te wonen waarbij de stedelijke omgeving nabij is. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen. De woningen (appartementen) rondom de OV knopen zijn aantrekkelijk voor ‘empty nesters’ die profiteren van de goede bereikbaarheid. Dit deel van het gebied lijkt in dat opzicht veel op de nieuwe stad.



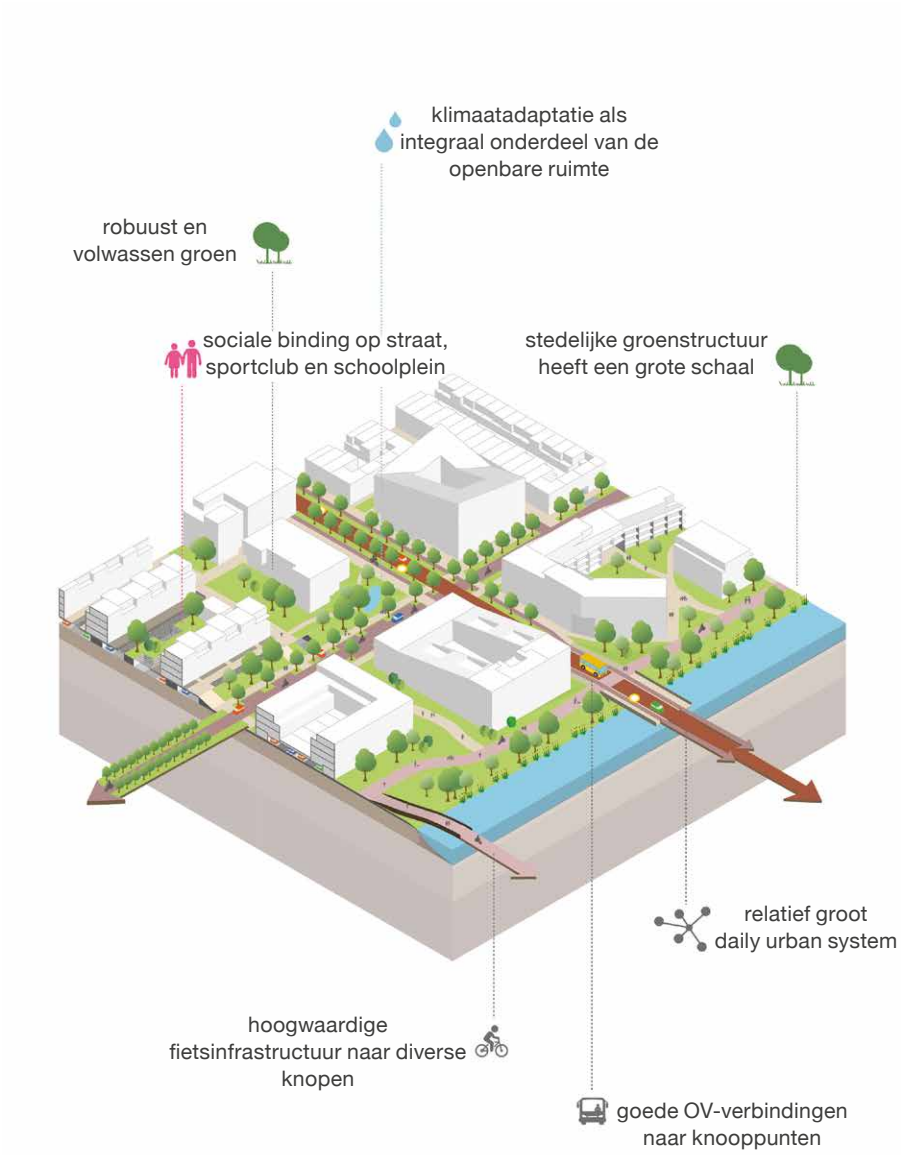








# Groenstedelijk: De groene wijk






### 5.2.3 Werk en werklocaties

De economische groei in de regio concentreert zich vooral in de stad Utrecht en specifiek rondom het thema ‘life science & health’, met internationale allure. Sinds 2010 is het aantal arbeidsplaatsen in Utrecht gegroeid met bijna 35.000, een trend die naar verwachting vooral zal doorzetten in de kenniseconomie en de dienstverlening. De gemeente Utrecht verwacht tot 2040 70.000 extra arbeidsplaatsen te moeten creëren, waarvan 75% in de komende tien jaar. Dat vraagt om werklocaties op de juiste plek met prettige werkomstandigheden en ruimte voor toekomstbestendig werk op alle opleidingsniveaus in zowel woon- als werkgebieden met een mix aan functies. Daarnaast zijn er ook specifieke werklocaties nodig voor functies die niet kunnen mengen. Verder is het nodig om (bijvoorbeeld via de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM)) te zorgen voor een goed investeringsklimaat en inzet te plegen om de mismatch op de arbeidsmarkt tegen te gaan.
De behoefte aan 70.000 extra arbeidsplaatsen is in onderstaande tabel verdeeld over kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap, detailhandel en werklocaties in de wijken. Het grootste deel van de groei zal zich naar verwachting in de periode tot 2030 voordoen.

| Categorie | | |
|---|---|---|
| **Kantoren** | | **28.000** |
| **Bedrijventerrein** | | **13.000** |
| **Wetenschap (met name USP)** | | **4.000** |
| **Detailhandel** | | **1.000** |
| **Werklocaties in wijken** | | **24.000** |
| • Werken vanuit woningen | 10.000 | |
| • Solitaire bedrijfspanden | 1.000 | |
| • Overige (maatschappelijk, leisure, zorg) | 13.000 | |
| Totaal | | **70.000** |

*Aantal toe te voegen arbeidsplaatsen tot 2040 (naar type werklocaties)*

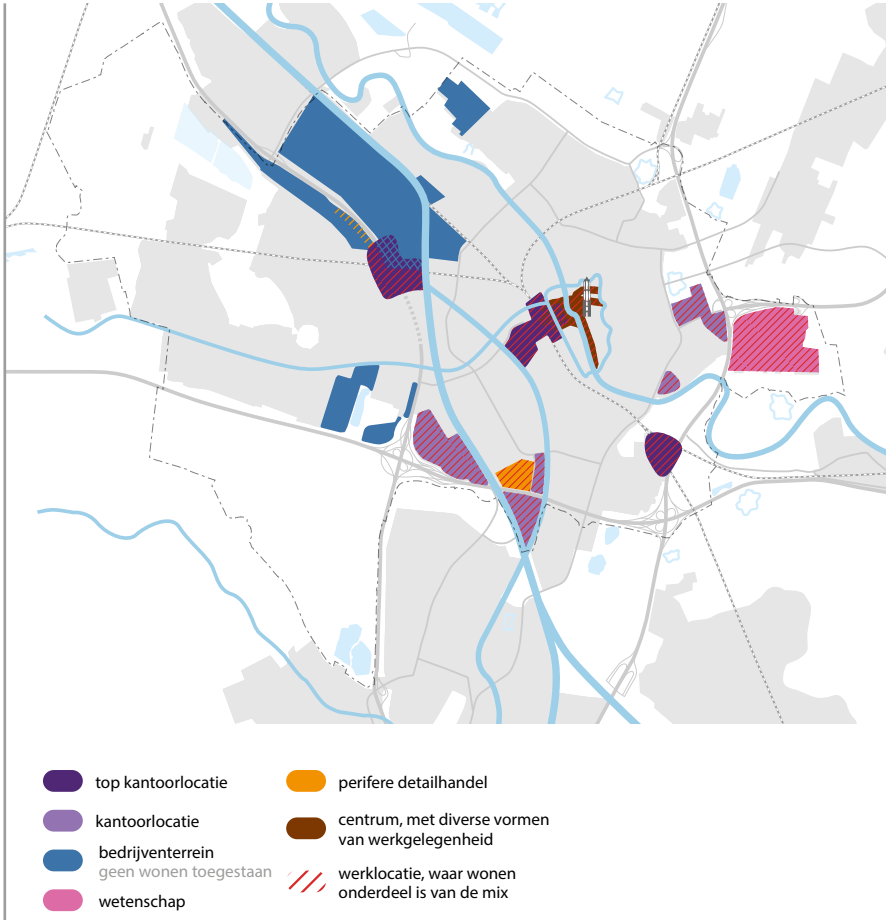
Voor bedrijventerreinen betekent dit dat tot 2040 bovenop de bestaande planvoorraad (41,7 hectare) nog 74,3 hectare extra bedrijventerrein gerealiseerd moet worden. Dat volume kan verminderd worden door verdichting of functiemenging, maar tegelijkertijd is bekend dat ook de regio nog ruimte tekort komt voor de vraag naar werklocaties.

De gemeente kiest op het gebied van werklocaties voor drie richtinggevende kaders, die hieronder nader zijn uitgewerkt:

1. *Werklocaties optimaliseren*: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg.
2. *Werken in de wijken versterken*: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is.
3. *Vitale winkelgebieden realiseren*: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.

**1. Werklocaties optimaliseren: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg**

De gemeente blijft ook in de komende twintig jaar een breed scala aan typen werklocaties aanbieden en legt de focus op die bedrijfssectoren die aansluiten bij gezond stedelijk leven voor iedereen: bouw-, energie- en maakbedrijven, ICT, gezondheidszorg en de bedrijven die reeds in Utrecht zijn gevestigd. Naast de bestaande werklocaties, zoals Lage Weide, Papendorp, Utrecht Centrum, Leidsche Rijn centrum, Haarrijn en Rijnsweerd, zijn er na 2030 nieuwe grotere werklocaties nodig om in de vraag te kunnen voorzien. Voor de locaties A12 zone en de nieuwe knoop Lunetten Koningsweg streeft de gemeente naar een diversiteit van werklocaties en waar mogelijk gemengd met woningen. Rondom de knooppunten zet de gemeente optimaal in op het gebruik van openbaar vervoer (beperken pendel). De ruimte binnen de locaties wordt optimaal benut. Dat betekent dat de gemeente intensief ruimtegebruik nastreeft met een optimale functiemenging. Er zal meerlaags worden gebouwd, waarbij de verschillende werkfuncties worden gecombineerd met wonen, stalling van fietsen, horeca of cultuur. De gemeente richt zich op arbeidsintensieve vormen van bedrijvigheid (verdichting van werkgelegenheid, meer banen per hectare).




*Werklocaties*

*Bedrijventerreinen*
De gemeente wil de bestaande bedrijventerreinen zoals Lageweide, Werkspoorkwartier, De Wetering, Oudenrijn en straks Strijkviertel behouden en intensiveren. De groei van productie nabij dicht bewoonde gebieden, stadsdistributie en circulaire economie maken dat de vraag naar bedrijvenlocaties met enige milieuzonering zal groeien (in de nabijheid van grote steden). Genoemde terreinen lenen zich daar voor en zal de gemeente dus niet mengen met wonen. Wel met bredere werkgelegenheidsfuncties en opleidingen (vanuit de trend: meer en beter opleiden in de nabijheid van het werk).
Midden en kleinbedrijven worden steeds meer verdrongen door grote (logistieke) bedrijven als gevolg van stijgende grond- en huurprijzen. Start-scale ups, creatieve bedrijven en maakindustrie wil de gemeente juist behouden op de bedrijventerreinen en daarvoor de juiste ruimte op de juiste plek blijven bieden. De gemeente richt zich op meer kleinschalige bedrijvigheid, MKB en Utrechtse familiebedrijven.

*Multifunctionele kantoorlocaties*
*(prioritair multimodaal en overige locaties)*
De behoefte aan kantoorruimte verandert van traditioneel naar een nieuw type meer-gemengde locaties, gebouwen en (flex)concepten. Door technologische ontwikkelingen, gelimiteerde tijd (en daarmee voorkeur voor mix en nabijheid van functies en ontzorging) en aandacht voor het welzijn van werknemers gaan kantoorhoudende organisaties steeds meer nadenken over hun locatievoorkeur. De nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot een ruime arbeidsmarkt en een goed leefklimaat voor werknemers worden daardoor steeds belangrijkere vestigingseisen voor eindgebruikers. De voorkeur van eindgebruikers voor sterke OV-knooppuntlocaties met een levendige mix van wonen, werken en voorzieningen neemt steeds meer toe.

De gemeente richt zich in eerste instantie op de toplocaties Leidsche Rijn Centrum en Stationsgebied. Uitgaande van een toekomstige intercitystatus, ontstaat er op lange termijn bij Lunetten Koningweg een kans om het gebied rondom de stations te ontwikkelen tot een derde toplocatie waar kantoren een belangrijk onderdeel zijn van een hoogstedelijk leefmilieu. Om Lunetten Koningsweg succesvol te ontwikkelen is – naast de goede OV-bereikbaarheid – een goede functiemix een belangrijke randvoorwaarde. Het toevoegen van centrumvoorzieningen en onderwijsvoorzieningen (MBO, HBO, universitair) draagt bij aan het realiseren van de gewenste levendigheid en mix.

Aanvullend op de drie toplocaties zijn er diverse andere kantorenlocaties waar de gemeente meerdere barcode-functies wil realiseren en waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Deze gebieden zijn Papendorp, Rijnsweerd, Galgenwaard. De ambitie is om al deze hubs te verbinden met een sneltram. De gemeente neemt dus afscheid van de monofunctionele kantoorparken. Multifunctionele gebieden dragen bij aan een goed interactiemilieu waar ontmoeting en uitwisseling centraal staat. Het streven is onderscheidende vestigingsmilieus voor de diverse locaties.

*Life Sciences en Health / wetenschap*
Life Science en Health is vooral geconcentreerd in het Utrecht Science Park en kent een grote groeipotentie van toekomstbestendig werk. Hier werken top kennis- en onderzoeksinstituten en hoogwaardige Research and Development bedrijven intensief samen om nieuwe oplossingen te vinden voor een langer en gezonder leven, nu en in de toekomst. Het is een plek waar inspiratie, ontmoeting en samenwerking centraal staan en het is een broedplaats voor innovatie.
Het streven is om het USP door intensivering en uitbreiding met satellietlocaties in stad en regio meer ruimte te geven om zich te kunnen doorontwikkelen. Ook wordt daarbij gekeken naar de vestigingsmogelijkheden in de nabije omgeving voor productie en laboratorium ruimte, die geen tophuren kunnen betalen. Bereikbaarheid van het USP is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

Voor elke grote werklocatie maakt de gemeente een inspirerend gebiedsprofiel dat koers zet en houvast biedt voor de partners van de stad. Op basis van het gebiedsprofiel maakt de gemeente een keuze waar te faciliteren en waar te regisseren. Veelal zoekt de gemeente de samenwerking met de gebiedspartners om vanuit het gedeelde gebiedsprofiel te kiezen

voor een juiste instrumentenmix. Keuzes worden vastgelegd voor de lange termijn, zodat ondernemers, ontwikkelaars en betrokken overheden flexibel kunnen inspelen op uitdagingen van vandaag.

**2. Werken in de wijken versterken: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is**

Door de toename van het flexwerken, het toenemende aantal ZZP'ers en voortschrijdende digitalisering worden wonen en werken steeds meer gemengd. Er is in toenemende mate behoefte aan werkplekken en ontmoetingsplekken op korte afstand van de woningen. Ook na de corona-pandemie zal een deel van de mensen - met name kantoorpersoneel - gedeeltelijk blijven thuiswerken. Omdat niet iedereen kan en wil thuiswerken en er de behoefte is en blijft om elkaar te ontmoeten bieden werkplekken in woonwijken een oplossing, waar je als werknemer / ZZP'er kan inloggen. Ook de wijkgebonden maatschappelijke voorzieningen, de creatieve/ lichte maakindustrie en start ups /scale ups laat zich goed mengen in de wijken.

Zowel in de bestaande wijken als in de nieuwe gebiedsontwikkelingen - waaronder de Merwedekanaalzone, Beurskwartier en de A12 zone – is de ambitie een mix van wonen én werken te behouden of te ontwikkelen. Dat draagt niet alleen bij aan werkgelegenheid maar levert tevens een bijdrage aan levendige en aantrekkelijke woonwijken en een betere mobiliteitsbalans. Werken in de wijken kan op verschillende manieren worden ingevuld: werken vanuit de woning, werken vanuit kleinschalige solitaire bedrijfs- of kantoorruimtes, bedrijven-verzamelgebouwen, multifunctionele gebouwen of in kleine clusters voorkomende bedrijfspanden en werken vanuit overige functies zoals maatschappelijke voorzieningen, horeca en detailhandel in de wijken.
Bij een toenemende druk en stijgende prijzen voor wonen zullen de kleinschalige werkfuncties als eerste weggedrukt worden, ook door flexibele bestemmingsplannen. Het is dus nodig om een ondergrens aan te geven.

Om de wijkeconomie te stimuleren, richt de gemeente zich op het volgende:

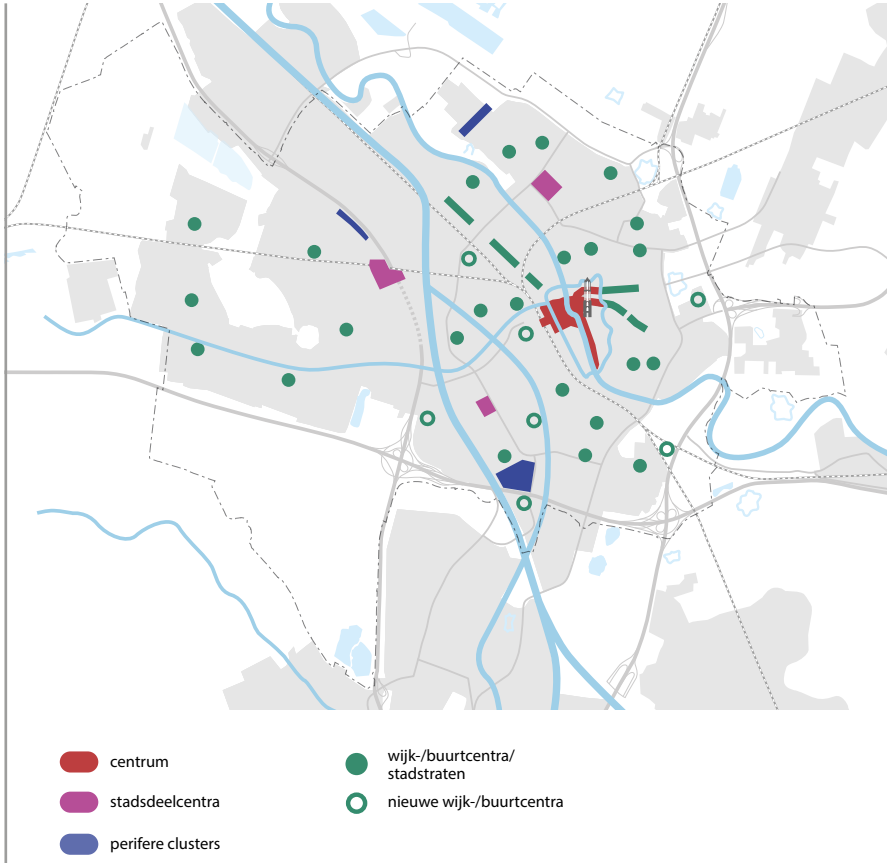
- Geen vanzelfsprekende transformatie van bedrijven in de wijk naar wonen. Daar waar werkgelegenheid in de wijk verdwijnt als gevolg van bijvoorbeeld transformatie, dient deze zo veel mogelijk in de wijk te worden gecompenseerd. Dit kan ook een andere vorm van werkgelegenheid zijn, bijvoorbeeld maatschappelijk
- Toevoegen van werklocaties (kleinschalige bedrijfsruimte en werken vanuit de woning, multifunctionele of bedrijvenverzamelgebouwen) in woonwijken en nieuwe gebiedsontwikkelingen
- Fijnmazige (nieuwe) verbindingen tussen woonwijken met werklocaties in de wijk zodat functies/voorzieningen dubbel gebruikt kunnen worden
- Interventies om betaalbare werkruimtes/ werkruimtes met laag huurniveau te kunnen blijven bieden ten behoeve van bijvoorbeeld starters en creatieve bedrijven. Daarmee versterkt Utrecht haar functie als de broedplaats voor werkgelegenheid en behoud van werkgelegenheid
- Een aantal bedrijventerreinen waar maakindustrie en circulaire economie kan groeien, niet mengen met wonen

**3. Vitale winkelgebieden realiseren: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.**

Dit vraagt keuzes t.a.v. waar de gemeente concentraties van voorzieningen toestaat en stimuleert, en waar niet. Daartoe is de hoofdstructuur retail uitgewerkt, gekoppeld aan het beschikbare instrumentarium Binnen een vitale winkelstructuur legt de gemeente vast waar de detailhandelsvestigingen zich bij voorkeur concentreren. Die concentratie hangt samen met de economische meerwaarde die winkel-/ voorzieningenclusters opleveren ten opzichte van solitaire vestigingen. Concentratie in een beperkt aantal gebieden is nodig om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Aanvulling met andere publieksgerichte functies zoals horeca, cultuur, sport, wonen boven winkels en maatschappelijke functies, ondersteunt de transformatie naar voorzieningenclusters met voldoende aantrekkingskracht van een breed publiek, waardoor de detailhandel en het voorzieningenniveau op peil blijft.

De hoofdwinkelstructuur is gebaseerd op enerzijds de omvang van een winkelcluster en anderzijds op het type aanbod. Deze twee elementen bepalen hoeveel publiek wordt aangetrokken en van hoe ver de aantrekkingskracht reikt.

1 *Binnenstad/centrum*: internationale en landelijke aantrekkingskracht, het breedste winkel- en voorzieningenaanbod van de stad (detailhandel, horeca, cultuur etc.)
2 *Perifere winkelgebieden*: regionale aantrekkingskracht door ruim aanbod grootschalige goederen. Dit betreft de Woonboulevard, Franciscusdreef en The Wall
3 *Bovenwijkse centra*: regionale aantrekkingskracht met regulier bovenwijks aanbod. Dit betreft Shopping Center Overvecht, Nova en Leidsche Rijn Centrum
4 *Lokale centra*: stadstraten, wijk- en buurtwinkelcentra




*Hoofdwinkelstructuur*

| Type gebied | Aantrekkings-kracht | Omvang en type aanbod | Locatie |
|---|---|---|---|
| Hoofdcentrum | Internationaal, landelijk | Breedste aanbod van de stad incl. horeca en cultuur | Binnenstad/centrum |
| Perifere clusters | Regionaal | Grootschalige goederen: m.n. woninginrichting | Woonboulevard The Wall<br>Franciscusdreef |
| Bovenwijkse centra | Regionaal | Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in grote clusters | Shopping Center Overvecht<br>Nova<br>Leidsche Rijn Centrum |
| Stadsstraten, wijk- en buurtcentra | Overwegend lokaal | Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in clusters van gemiddelde omvang | Diversen |

*Monitoring*
Het voornemen is om over de voortgang van het realiseren van toekomstbestendige werkgelegenheid en de realisatie van nieuwe ruimte voor bedrijvigheid structureel te rapporteren via een raadsbrief werklocaties. Met de Provincie en de gemeente Amersfoort is Utrecht al gestart met de ontwikkeling van een regionale monitoringstool op kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap-gerelateerde ruimte en winkels.

### 5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen

Utrecht is en blijft een stad voor iedereen. Maatschappelijke voorzieningen zijn voor iedereen toegankelijk en in de nabijheid te bereiken, zowel wijkvoorzieningen als grootstedelijke voorzieningen. Ze stimuleren ontmoeting en zorgen voor verbinding tussen de verschillende bewoners. Ze dragen bij aan mentale en fysieke gezondheid, ontwikkeling, recreatie en ontspanning.
Utrecht erkent het belang van een hoogwaardig voorzieningenniveau. Tegelijkertijd neemt de druk op de nog beschikbare ruimte toe. Daarom maakt de gemeente de expliciete keuze om maatschappelijke voorzieningen mee te laten groeien met de groei van de stad (zie barcode). Om die reden heeft de gemeente het Koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen (2020) vastgesteld. Het realiseren van een goed voorzieningenniveau is daarmee een structurele opgave naast bijvoorbeeld groen, mobiliteit en duurzaamheid.

De gemeente Utrecht stelt drie kwalitatieve kaders centraal op het gebied van maatschappelijke voorzieningen:

**Utrecht beschikt over hoogwaardige voorzieningen op buurt-, wijk- en stedelijk niveau.**
Voorzieningen zijn voorwaarde scheppend voor de sociaal maatschappelijke opgave van de stad: gelijke kansen/veerkrachtige wijken/zorg dichtbij en op maat. Ze zijn geen doel op zich, maar een middel om maatschappelijke activiteiten mogelijk te maken. Ze dragen bij aan een gezonde en aantrekkelijke samenleving met gelijke kansen voor iedereen en oog voor elkaar.
De uitdaging is om de maatschappelijke voorzieningen zó in te passen dat deze toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners.

**Utrecht realiseert buurt- en wijkvoorzieningen in de nabijheid van inwoners en dragen bij aan de gemeenschapskracht**
Nieuwe woningen betekent ook nieuwe voorzieningen in de buurt of wijk. Door het realiseren van voorzieningen op buurt- en wijkniveau stimuleer je betrokkenheid en verantwoordelijkheid van bewoners bij hun directe eigen leefomgeving. Dit vergroot het omzien naar elkaar, gemeenschapskracht en de verantwoordelijkheid voor de fysieke omgeving.
De buurt- en wijkvoorzieningen stimuleren ontmoeting tussen verschillende groepen bewoners, waarmee de kans op segregatie wordt verkleind. Alle bewoners worden zo uitgenodigd om mee te doen en een volwaardig maatschappelijk leven op te bouwen.
Vanuit buurt- en wijk voorzieningen werken diverse professionals in de buurt aan (fysieke en mentale) zorg en ondersteuning dichtbij en op maat. Ook draagt het werk in buurt- en wijkvoorzieningen bij aan de opvoeding en ontwikkeling van kinderen.
De nabijheid van deze voorzieningen verlaagt de drempel om mee te doen en beperkt de mobiliteitsstromen.

Onder de buurt- en wijkvoorzieningen vallen de volgende voorzieningen:

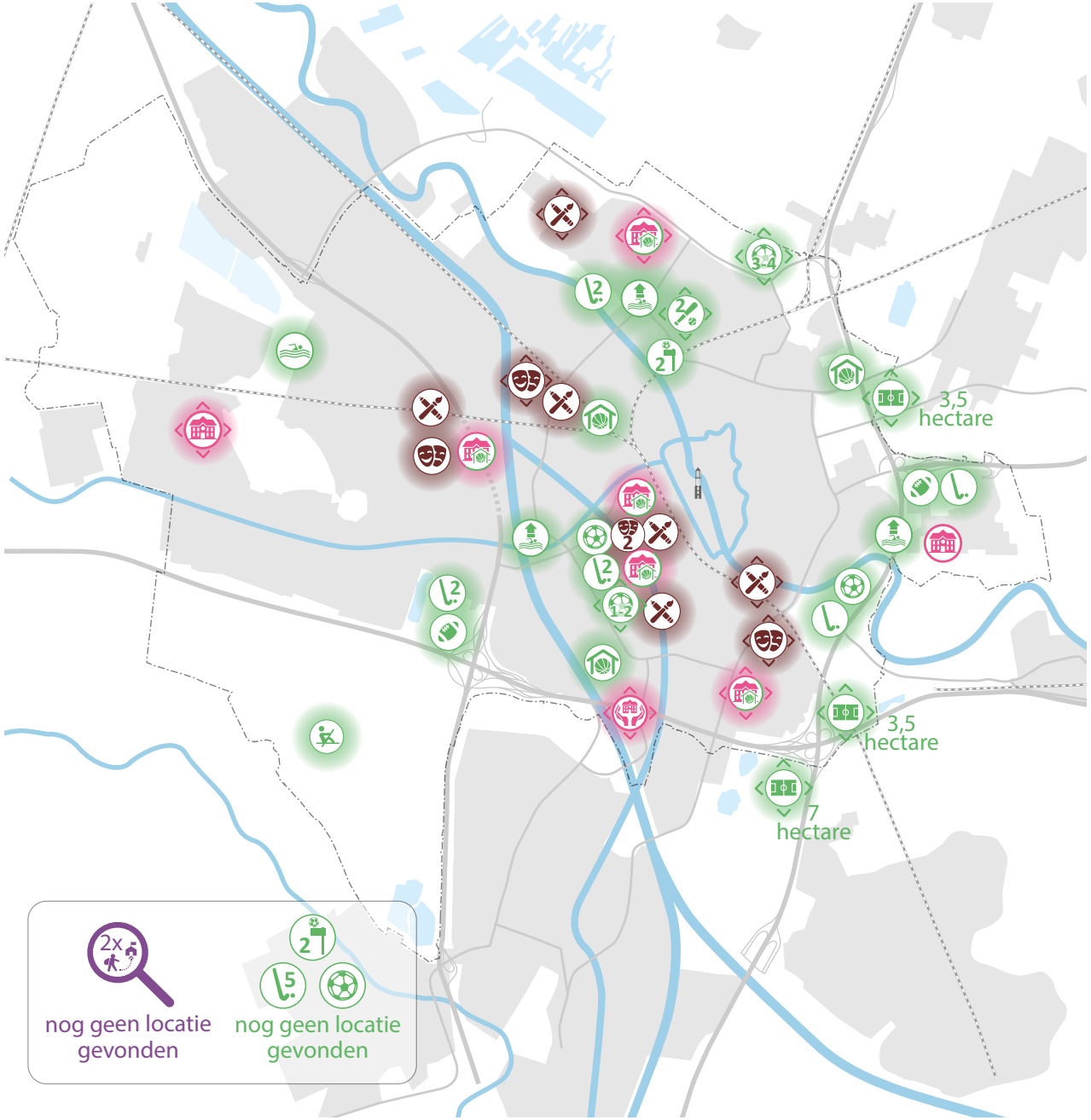



*Buurt- en wijkvoorzieningen*

Bij culturele publieksvoorzieningen op wijkniveau gaat het om bereikbaar en toegankelijk cultuuraanbod gericht op ontspanning, ontmoeting en ontplooiing. Dit varieert van cultuurbezoek (muziekoptreden, theatervoorstelling, filmvertoning of expositie), cultuurbeoefening (deelname aan een koor, muzieklessen, theatersport enz.) tot cultureel vrijwilligerswerk.

Voor een deel van deze voorzieningen zijn normen vastgesteld die aangeven wanneer er uitbreiding nodig is.[44] Voor andere voorzieningen monitort de gemeente samen met partners wanneer er uitbreiding nodig is. Het is van belang dat deze voorzieningen in alle wijken aanwezig zijn en bij nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen.
Door de relatief sterke stijging van ouderen zal er in de bestaande wijken extra moeten worden ingezet op voorzieningen voor ouderen.

**Een evenwichtige spreiding van stedelijke voorzieningen over de stad**
Niet alle voorzieningen kunnen op buurt- en wijkniveau worden gerealiseerd. Er zijn voorzieningen die een wijkoverstijgend, stedelijk en soms zelf regionaal bereik hebben (afbeelding kaart stedelijke voorzieningen). Het is van belang dat deze voorzieningen goed verspreid over de stad liggen en toegankelijk blijven voor alle inwoners.




**Cultuur**

- nieuwe creatieve werkplek
- nieuwe culturele (publieks) voorziening

**Onderwijs**

- nieuwe voortgezet onderwijs-locatie inclusief sporthal
- nieuwe locatie voor voortgezet onderwijs
- nieuwe locatie voor speciaal onderwijs
- locatiestudie in de wijk/buurt

**Zorg**

- nieuw asielzoekerscentrum

**Sport**

- nieuwe sporthal
- nieuw(e) hockeyveld(en)
- nieuwe roeibaan
- nieuw zwembad
- (mogelijke) uitbreiding bestaand zwembad
- nieuw rugbyveld
- nieuw(e) voetbalveld(en)
- nieuw(e) honk- en softbalveld(en)
- nieuw(e) korfbalveld(en)
- technisch zoekgebied naar sportvelden



### Sport

Voor een gezonde leefstijl is een omgeving die uitnodigt tot bewegen en sporten voorwaarde. De nabijheid verhoogt de sportdeelname, beperkt mobiliteitsstromen en heeft een positieve invloed op de sociale structuren in een wijk. Vooral voor jeugd en kwetsbare groepen is een georganiseerd sportaanbod dichtbij en in de wijk belangrijk. Om de groei van de stad op te vangen zijn er meer sportvelden en sporthallen nodig en moet er nog één zwembad bij komen. Ook is er soms een verplaatsing van functies of sporten nodig om sportparken van voldoende omvang te realiseren. Sportparken van voldoende omvang zijn nodig voor een gezonde grootte van verenigingen en het efficiënt gebruik van accommodaties. Bij verdere ontwikkeling van de stad onderzoekt de gemeente of op termijn uitbreiding nodig is van overdekt zwemwater en een roeibaan in Rijnenburg.
Het inpassen van sportvelden is een uitdaging gezien het totale oppervlakte en de vaste maatvoering van de velden. Toch is ervoor gekozen om ook daarvoor plek te maken in de stad om sporten dichtbij huis mogelijk blijven te maken. Dit betreft het herstructureren en uitbreiden van bestaande sportparken en een onderzoek naar twee nieuwe locaties (Rioolwaterzuiveringsinstallatie in Overvecht en Transwijk); dit onderzoek doen de gemeente in samenspraak met relevante stakeholders.
Daar waar dat niet in de stad kan, zijn technische zoekgebieden aangewezen direct grenzend aan de stad; deze zoekgebieden vergen nog wel een integrale afweging. Denk daarbij aan de Voordorpse Polder, de voormalige Kwekerij (nabij station Lunetten), Noorderpark en Laagraven. Deze hebben een directe relatie met de groei van de stad en de nieuwe knooppunten. Deze uitbreiding op sport is niet enkel nodig in het licht van de verdere ontwikkeling van de stad. Ook met de huidige woningbouwplannen zullen tekorten ontstaan in de veldsport. In deze RSU 2040 kiest de gemeente voor een aantal locaties waar deze sportvelden moeten landen, maar met deze plannen en de huidige harde plancapaciteit zijn er nog steeds onvoldoende velden. Het is daarom belangrijk om de komende jaren te monitoren hoe vraag en aanbod zich verhouden.



### Onderwijs

Voor het Utrechtse onderwijs is kwalitatief goede huisvesting essentieel. Een goede, moderne en gezonde leeromgeving is belangrijk voor de leerprestaties van leerlingen en het werkplezier van leraren.
Als de stad groeit zijn er meer scholen voor primair en voortgezet onderwijs nodig. De planning en programmering van de benodigde onderwijsvoorzieningen wordt gedaan op basis van de leerlingen- en bevolkingsprognoses. Om de ontwikkeling van de groei van de stad goed te kunnen monitoren worden deze jaarlijks opgesteld.
Schoolgebouwen voor voortgezet onderwijs vragen veel ruimte. De gebouwen zijn groot, er is een (groen) speelplein vereist en er zijn fietsenstallingen nodig. Ook heeft de gemeente extra aandacht voor veilige routes rondom de school, voor het beperken van geluidshinder en voor de betaalbaarheid van de voorziening.



### Cultuur

*Broedplaatsen*

Er is een behoefte aan groei van 80.000 m² werkplekken, verspreid over de stad en deels in de regio. Het faciliteren van creatieve makers zorgt voor een creatief klimaat in de stad en de regio. Daarbij kunnen deze makers vanuit hun werkplek, afhankelijk van het soort plek, een rol vervullen in maatschappelijke vraagstukken. Het gaat daarbij om betaalbare broedplaatsen voor bijvoorbeeld ateliers van zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen. Op de kaart is een aantal kansrijke plekken aangewezen, maar er is noodzaak om ook op andere plekken in de stad betaalbare creatieve werkplekken toe te voegen. Tegelijkertijd is zichtbaar dat met het verdichten van de stad ook tijdelijke plekken op de rafelranden verdwijnen. Dus terwijl de vraag stijgt, wordt de huidige beschikbare ruimte ook minder; een dubbel effect op de ruimtebehoefte.

*Culturele voorzieningen op stadsniveau en culturele voorzieningen met regionale/(inter)nationale uitstraling*
Er is een onderscheid tussen voorzieningen die passen bij de maat van de stad en voorzieningen die passen bij de rol die Utrecht in de regio en op (inter)nationaal niveau wil vervullen. In de laatste categorie gaat het om stedelijke voorzieningen en evenementen met allure en uitstraling die een bredere aantrekkingskracht hebben op regionaal of bovenregionaal niveau. Ze dragen bij aan de identiteit en aantrekkelijkheid van de stad bij bewoners, bezoekers en bedrijven, zoals bijvoorbeeld het Centraal Museum, Spoorwegmuseum, TivoliVredenburg en de Stadsschouwburg. Deze plekken realiseert de gemeente rondom knooppunten.
Op het niveau van de stad gaat het om voorzieningen en evenementen waar bewoners een stuk voor willen fietsen en waarvan er één of enkele in de stad aanwezig zijn / georganiseerd worden. Het gaat dan om podia zoals De Helling, Het Huis Utrecht, bioscopen, filmhuizen, expositieruimten en diverse culturele (of sport)evenementen.



**Opvang internationale nieuwkomers**
*International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR)*
Het is belangrijk dat iedereen - nieuwkomers en gevestigde inwoners - zich thuis kan voelen in Nederland. Daarom organiseert ook Utrecht ontvangst- en inburgeringsvoorzieningen voor kennismigranten, asielmigranten, gezinsmigranten en migranten uit de Europese Unie. De WRR adviseert alle internationale nieuwkomers op te vangen in brede welkomstcentra en geeft daarbij aan dat de ontvangstinfrastructuur voor ‘expats’ daarbij als uitgangspunt kan dienen. Het voordeel van één internationaal centrum is dat er meer samenhang is in de ontvangstfuncties en -acties, evenals een beter overzicht van de gehele dienstverlening, structurele aandacht voor immigratie, ontvangst van internationaal talent en een brede netwerk- en kennisuitwisseling.
In Utrecht is deze beweging al in gang gezet met de inrichting van het International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR). Het IWCUR is het internationaal ontvangstcentrum voor de regio (medegefinancierd door de Provincie, de gemeente Amersfoort en de Universiteit Utrecht) en ontwikkelt zich tot het centrale punt in de regio waar alle groepen migranten op weg geholpen worden richting publieke en private dienstverlening.

*Asielzoekers*
De opvang van asielzoekers organiseert de gemeente in de toekomst meer kleinschalig. Hiervoor wordt één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken gezocht of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad.

*Overig*
We verwachten dat met de groei van de stad uitbreiding nodig is op meer stedelijke voorzieningen. Het is echter nog niet duidelijk welke voorzieningen zullen groeien, met welke omvang en waar ze in de stad moeten landen. Dit monitort de gemeente in de loop van de tijd en samen met de partners wordt naar locaties gezocht. Het gaat hierbij onder andere om:
- Hoger onderwijs, Middelbaar Beroepsonderwijs
- Ziekenhuiszorg
- WLZ voorzieningen
  (instellingen voor ouderen en verstandelijk gehandicapten)
- Hospice
- Wijkbureau
- Scouting
- Begraafplaatsen, uitvaartcentra en crematoria

**Voor het realiseren van maatschappelijke voorzieningen gelden de volgende kaders:**

- Voorzieningen moeten laagdrempelig en voor iedereen toegankelijk zijn.
- Voorzieningen moeten zichtbaar, vindbaar en bereikbaar worden gerealiseerd.
- Er moet voldoende diversiteit in voorzieningen zijn, passend bij de aard en bevolkingssamenstelling van de wijk/buurt en functie van de voorziening.
- Om voorzieningen maatschappelijk te kunnen renderen, moet er sprake zijn van voldoende passend en betaalbaar maatschappelijk vastgoed.
- Elke gebiedsontwikkeling, ongeacht de omvang, legt druk op de voorzieningen. Daarom moet er vanuit elke ontwikkeling oog zijn voor en een ruimtelijke en financiële bijdrage worden geleverd aan het voorzieningenniveau, óók als de voorzieningenvraag niet in het betreffende gebied zelf wordt opgelost.
- Indien een integraal gebiedsplan zo doelmatig mogelijk is opgebouwd, maar leidt tot een additionele financiële opgave voor de bekostiging van het maatschappelijk vastgoed in dat plan, dan hoort deze afweging betrokken te worden in het integrale gebiedsbekostigingsplan.
- Zorg waar mogelijk voor behoud van bestaand maatschappelijk vastgoed in de wijk, zodat schaarse middelen (ruimte en budget) hiervoor doelmatig worden ingezet.
- Meervoudig ruimtegebruik is een uitgangspunt bij gebiedsontwikkeling.
- Houd bij de planning, daar waar noodzakelijk, rekening met mogelijke uitbreiding, andere invulling of onvoorziene omstandigheden. Bouw dus flexibel en bestem (tijdelijk) flexibel.
- Betrek de bewoners en gebruikers bij het ontwerpen, realiseren en in gebruik nemen van de voorzieningen.
- In nieuwe ontwikkelgebieden is de fasering van voorzieningen belangrijk. Ontwikkel woningen en voorzieningen in samenhang.
- Stedelijke voorzieningen worden ingepland vanuit het stedelijke kader en toegewezen aan een gebied. Dit maakt vervolgens integraal onderdeel uit van de afzonderlijke gebiedsopgaves.
- Stedelijke voorzieningen kennen deels ook een regionaal karakter. De bereikbaarheid van deze voorzieningen is daarom van belang. De gemeente plant deze voorzieningen daarom ook in eerste instantie rondom de knooppunten.

### 5.2.5 Mobiliteit

**Urgentie**

Het verkeer in Utrecht loopt op dit moment al vast en de verwachting is dat het aantal verplaatsingen 35% hoger zal zijn in 2040 ten opzichte van 2015. Zowel het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet als de OV-infrastructuur zijn nu al overbelast; Utrecht kampt met autofiles, fietsfiles en overbezette bussen, trams en treinen. Kortom, de bereikbaarheid van Utrecht als stad en Utrecht als draaischijf van Nederland staan onder grote druk. Simpelweg de capaciteit van de bestaande infrastructuur vergroten is niet voldoende. Stevige investeringen in maatregelen van uiteenlopende aard zijn nodig. De ambities op het gebied van mobiliteit moeten een bijdrage leveren aan het gezond, aantrekkelijk en bereikbaar houden van de groeiende stad door gebruik te maken van duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) en daarmee efficiënt gebruik van de openbare ruimte.

De verbreding van de A27 is in de RSU ingetekend op basis van het door de Minister van IenW ondertekende tracébesluit. De gemeente Utrecht handhaaft haar bezwaren tegen de verbreding. Indien om welke reden dan ook geen uitvoering aan het tracébesluit wordt gegeven wordt de RSU 2040 hierop aangepast.

**Het wenkend perspectief**

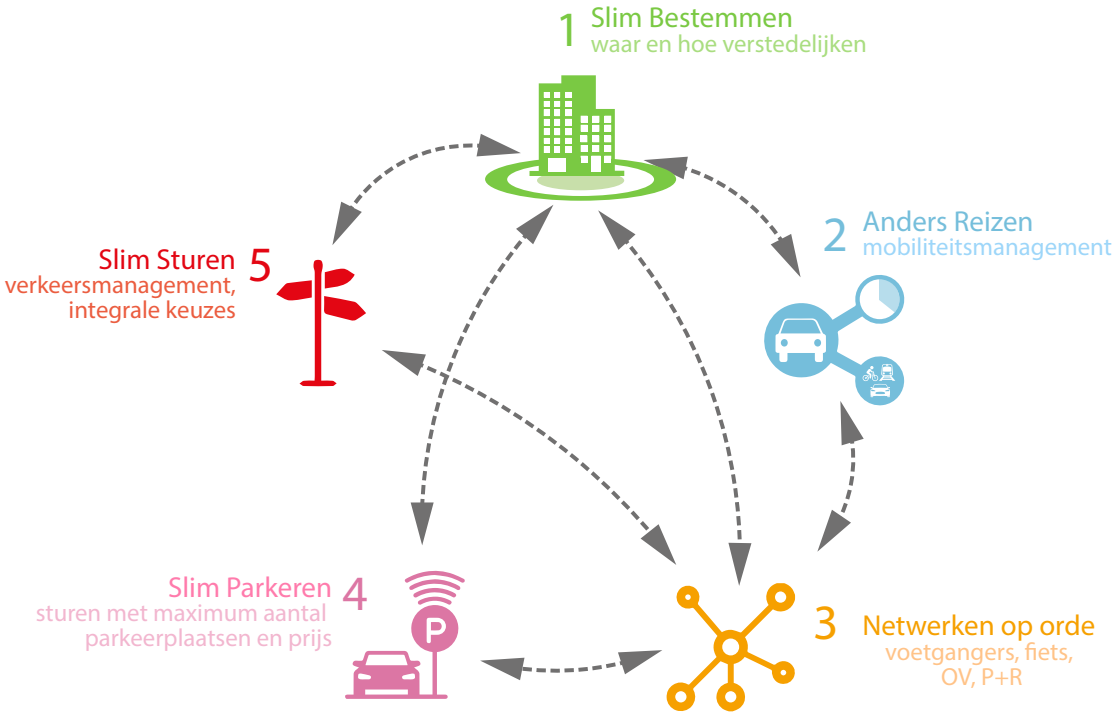
Hoe ziet Utrecht er in 2040 uit en hoe verplaatsen inwoners en bezoekers zich? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De gemeente kiest voor nieuwe stedelijke knooppunten met een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee zijn er meer voorzieningen aanwezig in de nabijheid. De gemeente wil dat het autoverkeer niet verder groeit, maar wil de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en - in vergelijking met de auto -ruimte-efficiënte vervoerwijzen. De gemeente kiest voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte her in te richten. Zo zorgt de gemeente voor relatief minder verkeer(shinder) en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Utrecht wil een inclusieve stad zijn en werkt aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Soms is er voor het OV bepaalde infrastructuur noodzakelijk die de gemeente zorgvuldig zal inpassen. Voorzieningen zoals supermarkten en scholen zijn goed te voet te bereiken en er zijn maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Indien bij de verdere ontwikkeling van de stad op den duur een sterke groei van autogebruik in de spits zichtbaar wordt, zal de gemeente in overleg met regio en Rijk moeten afwegen wat de best passende aanpak is. Dat vraagt dan een positie op het spectrum, waarvan de uiterste opties zijn: “sterker inzetten op het versterken van fiets en OV en daarbij steviger inzetten op gedragsbeïnvloeding” versus “alsnog uitbreiden van de regionale wegeninfrastructuur bij de grootste knelpunten, specifiek in de vorm van een te onderzoeken regionale bypass van de A12 ten zuiden van Utrecht in combinatie met toeleidingswegen vanuit Nieuwegein, Utrecht en de Kromme Rijn streek”. Dit laatste kan echter op gespannen voet staan met gezond stedelijk leven in de te verstedelijken A12-zone. Het gebiedsonderzoek, dat de gemeente in U Ned-verband uitvoert, 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.

**De Utrechtse mobiliteitsaanpak**

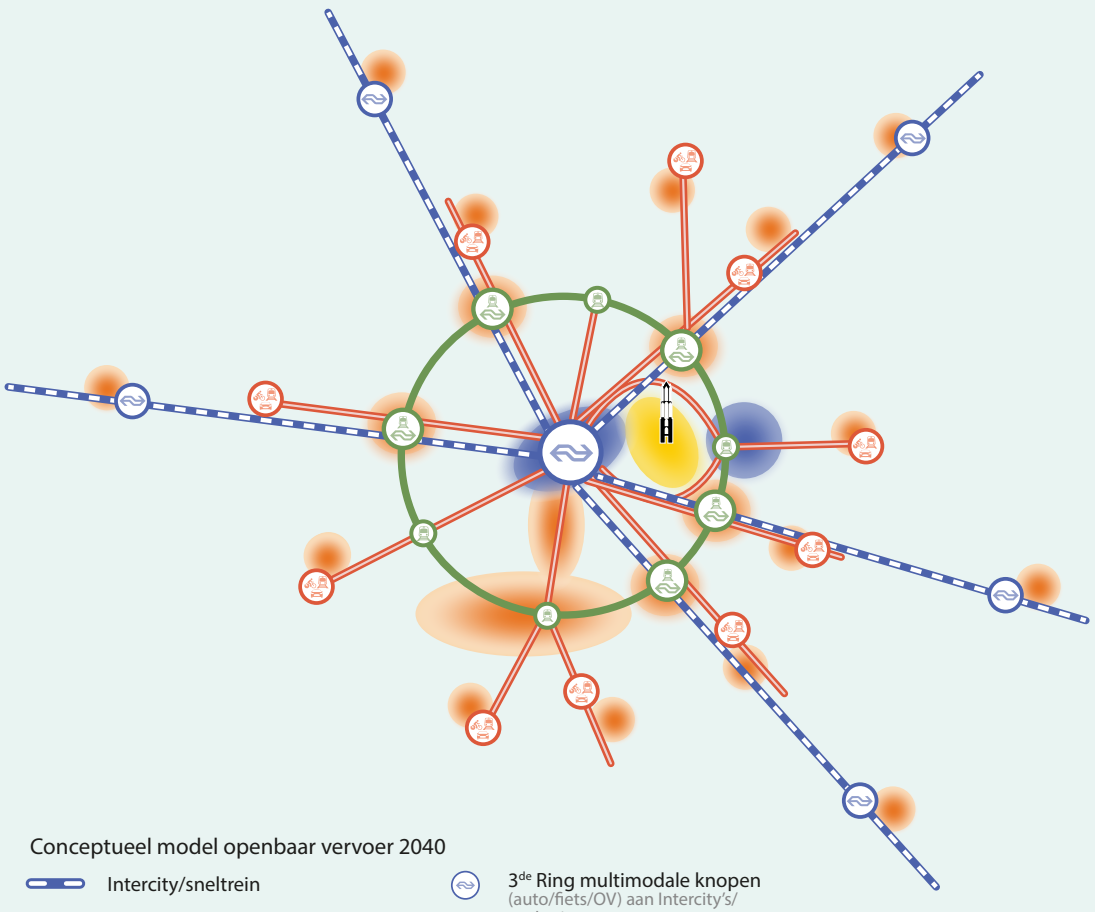
Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten keuzes gemaakt worden. De Utrechtse mobiliteitsaanpak bestaat uit vijf stappen die samenhangen, niet per se in deze volgorde. De stappen zijn tegelijkertijd van belang om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het Mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma's. De gemeente houdt goed in de gaten hoe de mobiliteit zich ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat tussentijds kan worden bijgestuurd.




*Vijf samenhangende stappen van de Utrechtse mobiliteitsaanpak*

## Wiel met spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept ‘wiel met spaken’ als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen, bestaande uit Spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum en uit wielverbindingen die directe, frequente verbindingen vormen tussen de regio, een netwerk van P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de plekken waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen, ontstaan knooppunten waar reizigers zeer comfortabel kunnen overstappen (ketenmobiliteit: goede overstapmogelijkheden op fiets en deelmobiliteit) en die interessant zijn voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.



Het belang van het Wiel met spaken overstijgt de stedelijke ontwikkeling van (Regio) Utrecht; het lost een nationaal mobiliteitsvraagstuk op. Utrecht is immers een buitengewoon belangrijk mobiliteitsknooppunt voor Nederland en station Utrecht CS kan de druk op langere termijn niet meer aan. Dit zijn de belangrijkste argumenten voor het Wiel met spaken:

1 Het wiel met spaken maakt gezonde verstedelijking mogelijk. De verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsconcept wiel met spaken zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het Wiel is een randvoorwaarde om op verschillende plekken in de stad knooppunten te realiseren en tegelijkertijd is het benutten van de mogelijkheden van het wiel een voorwaarde voor hoogfrequent en hoogwaardig vervoer. Het OV krijgt een enorme kwaliteitsimpuls, waardoor meer mensen zullen kiezen voor het openbaar vervoer en minder voor de auto.
2 Het wiel met spaken zorgt voor een betere spreiding van de OV-reizigersstromen, waarmee leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten rondom Utrecht centraal opgelost worden. Zowel lokaal, regionaal als nationaal.
3 Het wiel met spaken biedt snelle en directe OV-verbindingen vanuit de regio naar belangrijke bestemmingen, zoals het USP en een verbeterde aansluiting op het hoofdspoor voor (bestaande en nieuwe) woon- en werkgebieden van onder andere Nieuwegein, Zeist en het USP.
4 De mobiliteitsinfrastructuur die gelieerd is aan de OV-ring gaat zorgen voor aantrekkelijke overstapmogelijkheden van auto op OV (vóór de ring Utrecht). Hierdoor zal het functioneren van de snelwegring voor doorgaand verkeer verbeteren, de bereikbaarheid van de stad toenemen en de (parkeer)druk bij belangrijke bestemmingen afnemen.



**Slim bestemmen**
De groei van de stad gaat samen met uitbreiding van het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen worden hiermee dichter bij elkaar gebracht, zodat mensen minder hoeven te reizen.



**Anders reizen**
Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad worden inwoners en bezoekers gestimuleerd om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren.
Door het delen van voertuigen worden deze beter benut en is minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, biedt de gemeente deelmobiliteit fysiek en digitaal laagdrempelig aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto, maar ook bij overstappunten in het netwerk.



**Netwerken op orde**
Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast, bijvoorbeeld door meer ruimte voor voetgangers en fietsers in woonstraten. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, wil de gemeente voetgangers, fietsers en OV-reizigers spreiden. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én worden knelpunten weggenomen die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan. Waar menging van verkeersstromen nodig blijft, werkt de gemeente aan lagere snelheidslimieten ten behoeve van de veiligheid.

Zeker tot op afstanden tot 15 kilometer is fietsen een gezonde en aantrekkelijke manier van verplaatsen. De gemeente werkt aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om de fiets makkelijk en veilig te stallen. De gemeente zorgt dat het fietsverkeer wordt gespreid over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëert de gemeente voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routes om het centrum heen en wordt het fietsnetwerk beter aangesloten op de OV-knooppunten aan het wiel. Ook zorgt de gemeente voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen en voor het beperken van fietsfiles.



**Slim parkeren**
Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. De gemeente faciliteert initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Bewoners kunnen parkeren aan de Ring, bezoekers en forenzen parkeren gemakkelijk bij een 'P+R 2.0'. Hier kunnen ze overstappen op (deel)fiets en OV.



**Slim sturen**
De gemeente gaat beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee blijft de openbare ruimte aantrekkelijk en ontstaat er ruimte voor de groei van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. De gemeente stuurt op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doet aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Daarbij ligt de prioriteit bij lopen, fietsen, deelmobiliteit en het openbaar vervoer en maakt de gemeente ruimte voor andere functies, zoals verblijven en groen. In gebieden waar de verblijfsfunctie centraal staat is het daarom soms nodig om doorgaand autoverkeer niet meer te faciliteren.

De ambities op het gebied van mobiliteit kunnen alleen gerealiseerd worden als alle netwerken op orde zijn. Dit vereist:

**Multimodaal reizen en reizen met deelmobiliteit:**

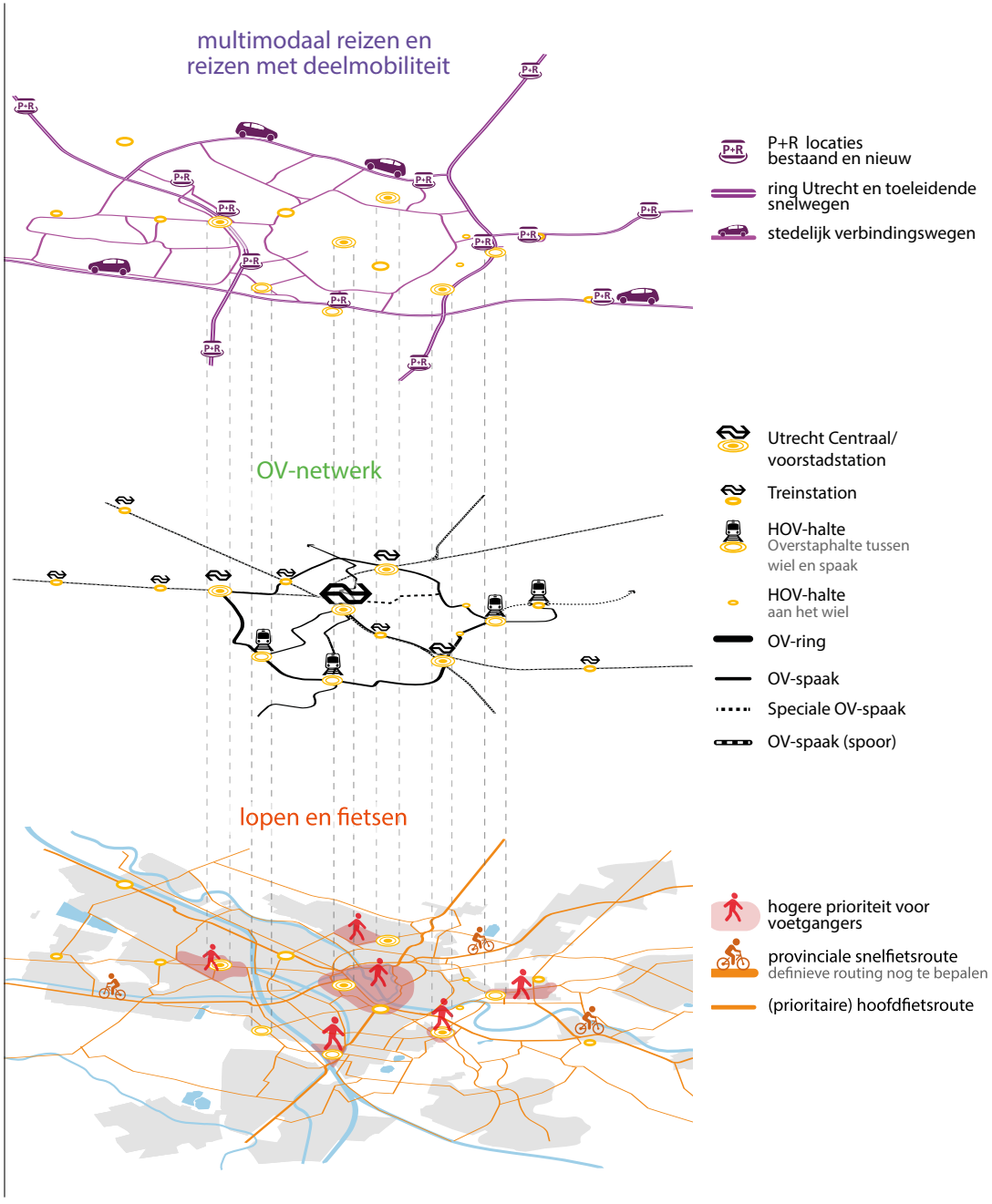
- Fiets en OV op orde
- Aantrekkelijke P+R hubs
- Aanbod deelmobiliteit
- Aanbod mobility as a service
- Minder (straat) parkeren
- Netwerksturing door (her)inrichting van wegen en door stadsbreed multimodaal verkeersmanagement.

**OV-netwerk:**

- Hogere frequenties Intercity en sprinters
- Extra Intercity halteringen bij Lunetten Koningsweg, Leidsche Rijn centrum en Overvecht
- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele wielverbindingen
- Hoogfrequente, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Betrouwbare basisnetverbindingen voor de ontsluiting van de wijken
- Aanvullende (openbaar) maatwerk vervoervoorzieningen voor iedereen

**Lopen en fietsen:**

- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Goede aansluiting op regionale netwerk (zodat fietsen op korte en middellange afstand een goed alternatief is)
- Afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en andere doelgroepen
- Aantrekkelijke, comfortabele en veilige routes naar woongebieden, winkelgebieden, werkgebieden en OV knooppunten (een fijnmazig netwerk)
- Nieuwe routes om het centrum heen
- Utrecht ontwikkelt en koestert een (groen) stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad




*Mobiliteitsnetwerken*

### Logistiek vervoer en goederenhubs

Door de toename van het aantal inwoners en bedrijven, de grote bouwopgave en de invoering van de zero-emissie zone veranderen de logistieke systemen en transport en ontstaan er nieuwe vormen van goederenvervoer. De ruimtevraag naar grootschalige distributiecentra neemt toe en er is meer vraag naar distributie van goederen in het stedelijk gebied en bijbehorende kleinschalige opslaglocaties voor het 'last-mile- vervoer' naar de klant. Bij goederenvervoer (bouwverkeer, goederenvervoer, afvalinzameling, etc.) blijft gemotoriseerd wegverkeer belangrijker dan bij personen¬vervoer, maar het is belangrijk dat dit ook in andere type voertuigen kan plaatsvinden, onder meer vanwege de kwetsbaarheid van werf- en wegkelders en wal- en kluismuren in de stad.

De gemeente Utrecht streeft naar een effectief netwerk van goederenhubs voor de bevoorrading van de stad. Stads-, wijk- en buurthubs vormen de basis voor slimme en schone stadsdistributie. In dergelijke hubs worden goederen gebundeld en vindt overslag plaats naar andere type (veelal schonere en kleinere) voer- en vaartuigen. Er zijn verschillende type hubs nodig voor verschillende goederenstromen (bouw, vers, retail, service/diensten, pakket, afval, etc.). De schaalgrootte van de hubs is afhankelijk van de type hub (stad, wijk of buurt) en de goederenstroom. In Nederland zijn de gemiddelde groottes:

| Hub | Grootte | Locatie | Karakteristieken |
|---|---|---|---|
| Stads-distributiecentrum | 5.000 - 10.000 $m^2$ | Rand van de stad, nabij snelweg | Meerlaags, combi met andere functies |
| Wijkhub | 1.000$m^2$ | In de stad | Flexibel, op- en overslag |
| Buurthub | 100$m^2$ | Winkels/ appartementen | Pakketpunt, pakketkluis |

Bron: Buck Consultants

Bij goederenhubs heeft het de voorkeur dat deze zijn gesitueerd op bedrijventerreinen waarbij zij een goede verbinding hebben met de Ring Utrecht en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Utrecht en waar mogelijk een spoorweg en/of waterweg, zijn ze goed toegankelijk voor alle type vervoersmiddelen (van trekker-oplegger tot vrachtfiets) en voor kleinere type hubs een inpandige laad- en losmogelijkheid om de impact zo klein mogelijk te houden.

De gemeente streeft er naar om de huidige stadshubs zo veel te behouden op de huidige locaties. Bij herontwikkeling van locaties, tracht de gemeente het bedrijf in de nabijheid te herplaatsen onder vergelijkbare condities. Ook is er vanuit de markt nog steeds vraag naar ruimte om stadsdistributiehubs op te zetten.
Op dit moment zijn er een aantal stadsdistributiehubs in Utrecht. Deze hubs liggen in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Op Lage Weide en de Liesbosch zijn havens die belangrijk zijn voor goederenvervoer over water.
Vanaf 2025 kent Utrecht een zero-emissie zone voor goederenverkeer in de binnenstad. Bij stadsdistributiehubs moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid om de elektrische voertuigen te kunnen opladen.

### 5.2.6 Energie

De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad, biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Daarmee wil de gemeente zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen, Klimaatwet en klimaatakkoord. Dit doet de gemeente door energiebesparing te stimuleren, ruimte te bieden voor de opwekking van duurzame energie en een aardgasvrije energie-infrastructuur.
De gemeente stelt daarvoor de volgende ruimtelijke kaders:

- Duurzaam bouwen
- Benutting van daken en gevels
- Ruimte voor duurzame energie
- Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur
- Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

**Duurzaam bouwen**
*Utrecht bouwt zo duurzaam mogelijk (nieuwbouw zo veel mogelijk energieneutraal) en zorgt daarmee voor een minimale energiebehoefte en maximale energieopwekking aan de gebouwen. Dit draagt bij aan de doelstelling op langere termijn om als gemeente zo spoedig mogelijk klimaatneutraal te zijn.*

De groei van de stad zorgt voor een aanvullende energievraag. Die groeiende vraag naar energie moet zo veel mogelijk worden beperkt en de resterende vraag moet daarna duurzaam worden ingevuld. Om afwenteling van de benodigde ruimtevraag voor de energieopwekking naar de omgeving te voorkomen moeten gebouwen zo energie-efficiënt mogelijk worden gebouwd, dus met een minimale energiebehoefte en een maximale energieopwekking aan de gebouwen zelf. Waar dat niet mogelijk is, is sprake van afwenteling, in eerste instantie naar het omliggende gebied, en ontstaat een ruimtevraag voor productie van duurzame energie. Om deze extra ruimtevraag zo veel mogelijk te beperken leggen we spelregels vast over de verduurzaming van nieuwbouw.

**Benutting van daken en gevels**
*Geen dak- of geveloppervlak in de stad mag onbenut blijven*

Voor klimaatneutraal bouwen op gebouwniveau is het nodig dat daken- en gevels worden gebruikt voor het opwekken van energie (multifunctioneel ruimtegebruik). De ruimte op daken van nieuwbouw en als mogelijk ook bestaande bouw wordt verdeeld over meerdere opgaven/ambities van de stad, waaronder energieproductie. De gemeente gaat hierbij verder dan de wettelijke normen, omdat die er niet automatisch toe leiden dat daken van woningen en bedrijven optimaal benut worden.

**Ruimte voor duurzame energie**
*Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af de mate waarin het lukt om bestaande woningen te isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit.*

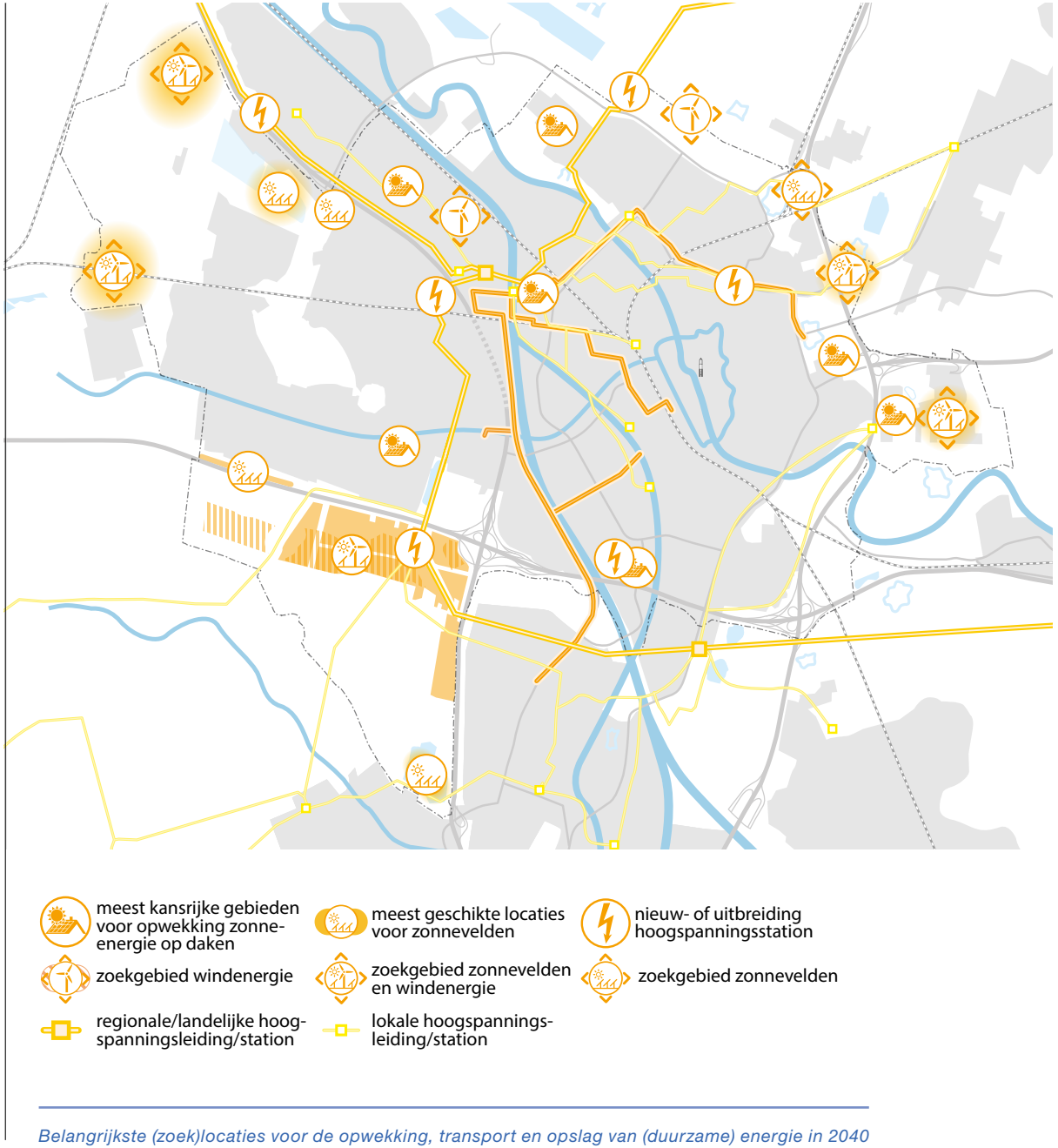
De prioritaire zoeklocaties voor zonnevelden en windmolens zijn Ockhuizen, Utrecht Science Park, Voordorpsepolder, Dorpeldijk, Lage Weide (alleen wind), Noorderpark (alleen wind) en Fort Blauwkapel (alleen zon). Deze locaties zijn nodig om 40 GWh te realiseren. Het zijn technische zoeklocaties, die nog een integrale afweging vergen.

Voor het realiseren van zonnevelden en windmolens gelden de volgende ruimtelijke principes:

1 Bij zonnevelden en rond windmolens wordt ernaar gestreefd om energieproductie te combineren met andere functies zoals bijvoorbeeld agrarisch gebruik, waterberging en natuur
2 Bij de vormgeving van zonnevelden en windmolens, inclusief bijbehorende objecten (bijvoorbeeld gebouwen en hekwerken) wordt rekening gehouden met gebiedseigen waarden en kenmerken
3 Bij realisatie van zonnevelden en windmolens in de cultuurhistorische hoofdstructuur wordt rekening gehouden met de waarden van de cultuurhistorische hoofdstructuur en worden regels gesteld ter bescherming en benutting van deze waarden
4 Bij realisatie van windmolens binnen een afstand van twee kilometer tot woonwijken worden regels gesteld om de effecten van geluid en slagschaduw meer te beperken dan wettelijk verplicht

**Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur**
*In de stad wordt ruimte geboden voor energie-infrastructuur die nodig is voor vervanging van de infrastructuur voor aardgas en fossiele autobrandstoffen en ter verduurzaming van de stadverwarming.*

Het afscheid van fossiele energiebronnen gaat naar verwachting gepaard met een verdubbeling van het elektriciteitsverbruik en de daarbij horende bovengrondse elektriciteitsinfrastructuur (transformatorstations). De verduurzaming van de warmtevoorziening vraagt tevens om ruimte boven de grond voor warmtebuffers die nodig zijn voor het goed functioneren van een verduurzaamd stadswarmtenet. Ook voorziet de gemeente dat er (beperkte) ruimte nodig is voor installaties, zoals grote warmtepompen, die de toepassing van energiewinning uit oppervlaktewater en rioolwater mogelijk maken. In het totaal gaat het om 14 hectare ruimte voor bovengrondse voorzieningen verspreid over de stad. Om te voorkomen dat de bovengrondse voorzieningen solitair in de buitenruimte komen te staan hanteren het principe ‘inpandig tenzij’. De voorzieningen worden dus zo veel als mogelijk geïntegreerd in (nieuwbouw)plannen.

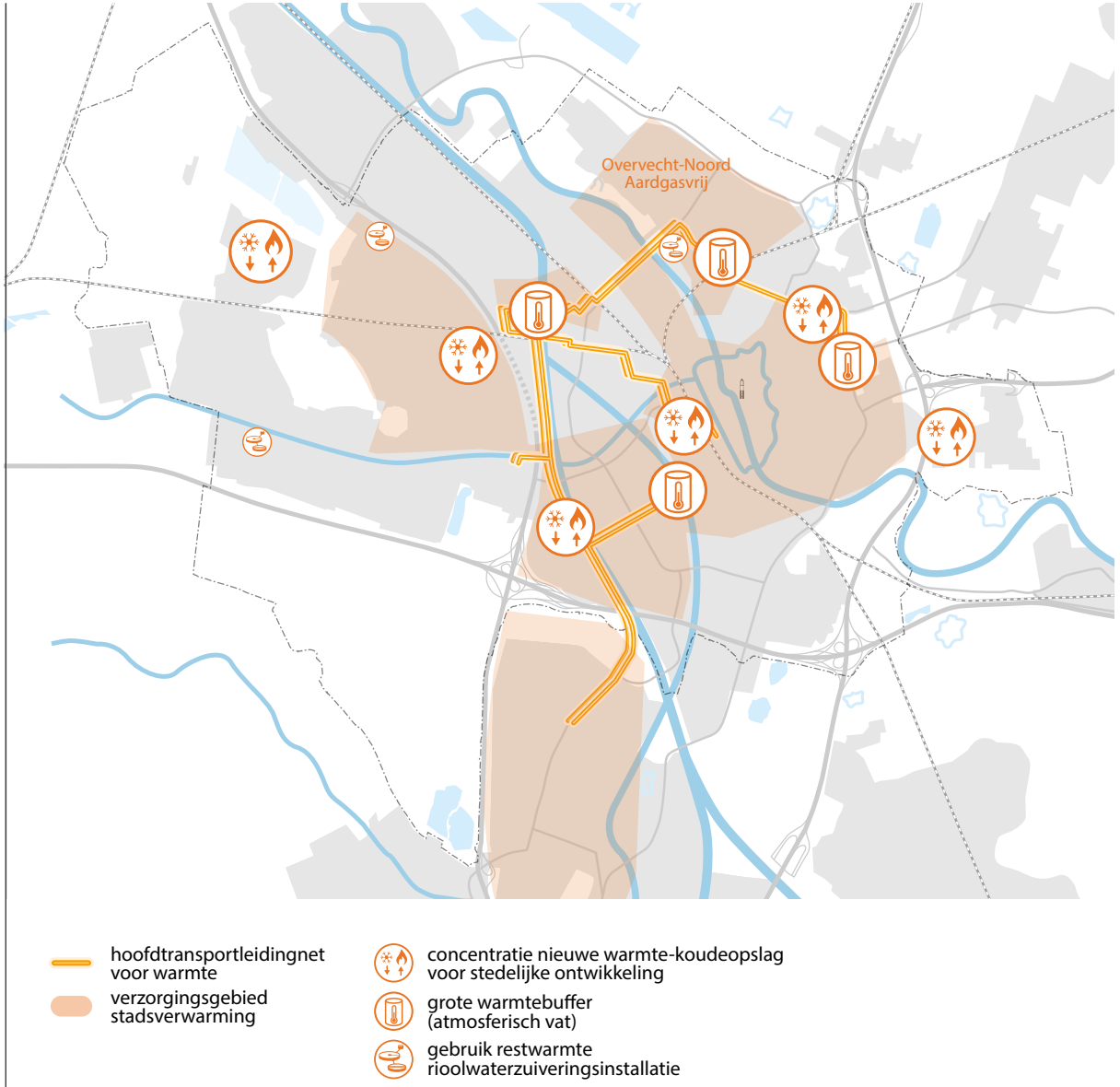



*Belangrijkste (zoek)locaties voor de opwekking, transport en opslag van (duurzame) energie in 2040*

### Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

*In de ondergrond wordt ruimte gereserveerd die nodig is voor de bovenstaande vier ambities, energie neutrale nieuwbouw (1), duurzame energieproductie op gebouwen (2), aansluiting van windmolens en zonnevelden (3) en energie-infrastructuur (elektriciteitsnet en warmtenet) (4)*

De ondergrondse infrastructuur voor realisatie van de genoemde ambities betreft voornamelijk elektriciteitsleidingen, warmteleidingen en warmte-koudeopslag. Al deze alternatieven hebben een ruimtebeslag in de ondergrond die nu nog niet te kwantificeren is. Hoe dan ook is het van belang dat het ondergronds ruimtegebruik waar mogelijk multifunctioneel wordt ingericht. Per locatie moet worden bepaald welke functies op die plek prioriteit hebben en welke functies met elkaar gecombineerd kunnen worden. De visie op de ondergrond is opgenomen in paragraaf 5.2.10.




*Belangrijkste locaties voor de opwekking, transport en opslag van warmte in 2040*

### 5.2.7 Duurzame leefomgeving

Hierboven is vooral aandacht besteed aan een groene, gezonde en klimaatbestendige leefomgeving. Daarnaast zijn er enkele relevante aandachtspunten om te zorgen dat de leefomgeving duurzaam is en blijft:

- Schoon Vervoer: Vanaf 2030 zullen in Nederland alleen nog zero-emissie personenvoertuigen worden verkocht. Om dit te faciliteren legt de gemeente elektrische laadinfra aan in de stad. Daarbij zal de gemeente voorsorteren op mogelijkheden om op grote schaal autobatterijen te gebruiken als opslag voor decentraal opgewekte duurzame stroom. Ook vrachtverkeer inclusief bouwverkeer zal richting zero-emissie gaan bewegen. Hiervoor zal naast laadinfra, ook waterstoftankinfrastructuur worden gerealiseerd. Tenslotte zal een beweging plaatsvinden richting meer deelauto's, meer OV, meer lopen en fietsen, en kleinere, lichtere en stillere voertuigen die de stad in kunnen en hun lading oppikken bij hubs aan de randen van de stad
- Lucht: In 2030 voldoet de gemeente aan de normen van de World Health Organisation (WHO) op het gebied van luchtverontreiniging. Wel zal er nog steeds luchtverontreiniging bestaan en mogelijk worden daardoor normen aangescherpt. Denk daarbij aan overlast in verband met verbranding door particulieren (kachels), slijtage van banden (elektrische voertuigen zijn zwaarder en daardoor slijten banden harder, dit produceert fijnstof) en uitstoot van scheepvaart, die langzamer lijkt te verschonen dan andere transportsectoren. Onlangs stelde de gemeenteraad een pakket luchtmaatregelen vast in De nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' (8 december 2020).
- Geluid en trillingen: Ook hier spelen de gezondheidseffecten en de normen van de WHO een belangrijke rol. Door elektrificatie van voertuigen kan bepaalde geluidsbelasting afnemen maar dit geldt niet standaard voor alle soorten van verkeerslawaai, mede doordat deze voertuigen zwaarder zijn. In een verdichtende stad zal overlast van buren of van mensen in de openbare ruimte blijven voorkomen. Daarom houdt de gemeente bij de bouw van woningen rekening met voldoende afstand tot de straat, realisatie van slaapkamers aan rustige kant van bebouwing en voldoende isolatiemateriaal. Afhankelijk van de ontwikkeling van de luchtvaart is op lange termijn ook daarvan meer overlast te verwachten
- Bodem: De gemeente monitort een aantal sterk verontreinigde locaties in Utrecht. De mogelijkheden voor gebruiksfuncties op deze plekken blijft beperkt. Vanuit de steeds sterker wordende focus op gezondheid en het voortschrijden van de wetenschap, worden steeds hogere eisen gesteld aan de bodemkwaliteit. Het gevolg zal zijn dat de gemeente op meer plekken moet saneren, ook op plekken die nu nog niet bekend zijn

### 5.2.8 Hoogbouw

De visie op de toekomst van de stad vraagt ook een visie op hoogbouw. Hoe en vooral ook ‘waar’ kan hoogbouw worden ingezet om de koers van de stad te versterken en leesbaar te maken?
In Utrecht zijn de laatste jaren steeds meer hoge gebouwen gerealiseerd. De belangrijkste bestaande hoogbouwclusters zijn het Stationsgebied (tot 105m) en het USP (tot 90m) en ook in Leidsche Rijn Centrum is een hoog gebouwencomplex in voorbereiding (140m). Daarnaast komt hoogbouw in Utrecht vooral voor in de naoorlogse wijken, Kanaleneiland en Overvecht. De gebouwhoogte varieert hier - een uitzondering daargelaten - van 30 tot 70m.
Met de zoektocht naar de verhouding tussen ruimtelijke kwaliteit en stedelijke dichtheid beschrijft de onderstaande paragraaf de contouren van welke hoogteaccenten passend zijn in de stad. Daarmee wordt hoogbouw breder opgevat dan specifiek de vraag hoe hoog de stad zich mag ontwikkelen tot 2040. Het silhouet van de stad is een belangrijk element van ruimtelijke kwaliteit.

**Hoogbouw volgens de Utrechtse maat**
Al minstens 600 jaar domineert de Dom de stad als hoogste gebouw (112 meter). Utrecht is door de ligging en historie te bestempelen als een gematigde hoogbouwstad. Utrecht ligt in het centrum van verschillende waardevolle landschappen en heeft een historische binnenstad rijk aan cultuur waar grote bouwhoogten veel impact kunnen hebben. Grote watervlakten als tegenwicht van hoogbouw zoals in Rotterdam ontbreken. Dit vraagt om een slimme sturing op hoogbouw en een beperkte maximale bouwhoogte.
De gemeente maakt het volgende onderscheid:

- Hoogbouw XL, met stedelijk-regionale betekenis:
  tot maximaal 105 meter. (Het grote contrast van de vorige hoogbouwvisie waar in de bestaande stad 90 meter de maximale hoogte was, en de ‘sky is the limit’ in Leidsche Rijn Centrum wordt hiermee verlaten.)
- Hoogbouw L, met stedelijke betekenis: tot maximaal 70 meter.

Hoogbouw tot 105 meter wordt gekoppeld aan de belangrijke OV-knopen in de stad. Dit versterkt de structuur van de stad en vergroot de leesbaarheid. Tegelijkertijd sluit dit perfect aan bij de nabijheidsdoelstellingen, namelijk: de grootste dichtheden bij de best bereikbare plekken.

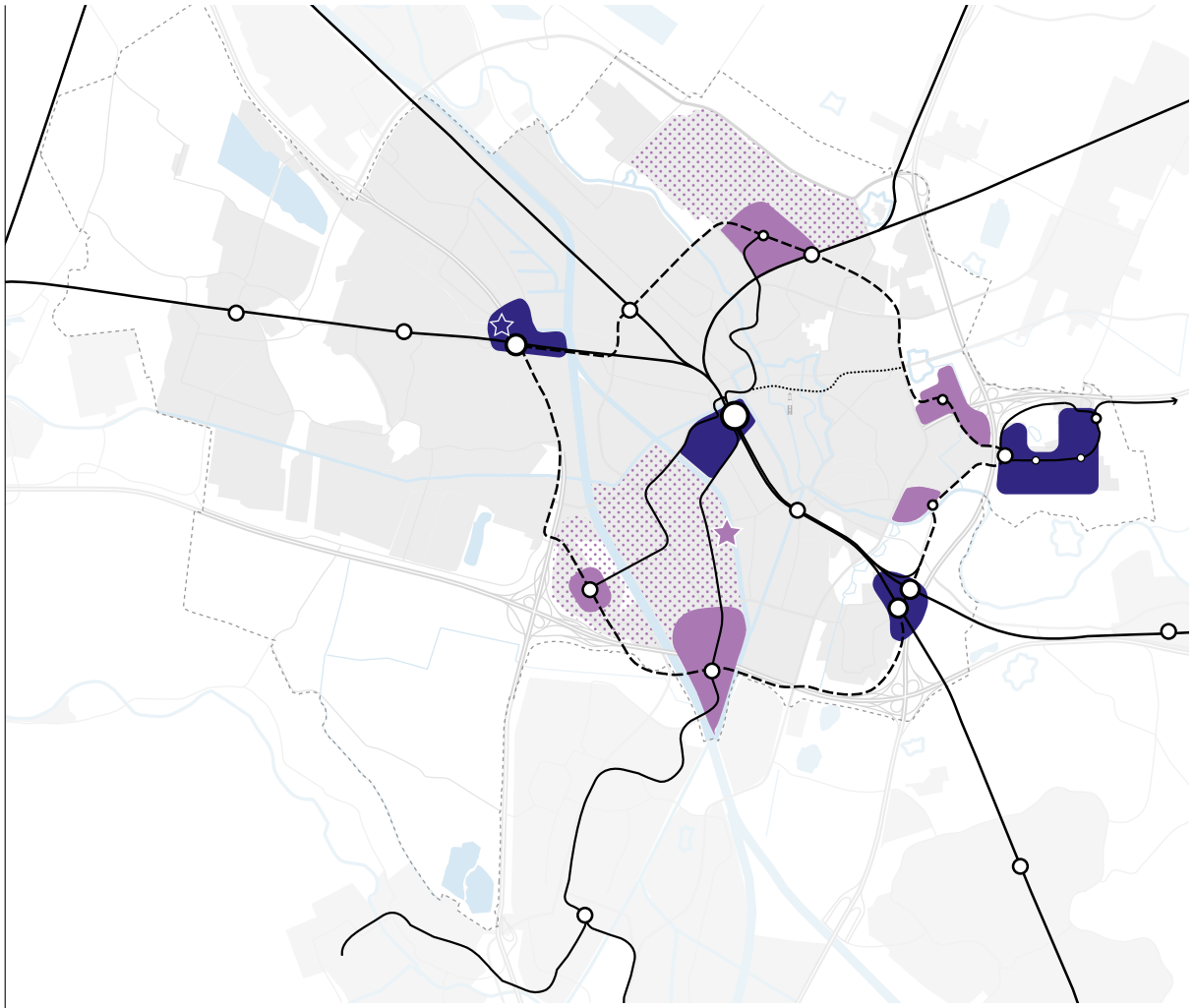
Utrecht past haar hoogste hoogbouw toe op knooppunten met een stadsoverschrijdende betekenis. Deze knooppunten zijn de (toekomstige) intercity knooppunten: Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten Koningsweg. Naast de IC-knooppunten voegt de gemeente daar een vierde locatie aan toe; het Utrecht Science Park. Dit kenniscluster heeft geen IC-station, maar is voorzien van HOV en heeft (inter) nationale aantrekkingskracht.

Utrecht maakt hoogbouw tot 70 meter mogelijk rond andere belangrijke OV-knooppunten gelegen aan het ‘wiel’, zoals de A12-zone, Galgenwaard, Rijnsweerd en Overvecht. Deze locaties hebben anders dan de vier grootste (nationaal belangrijke) hoogbouwlocaties, vooral betekenis op stedelijk- en wijkniveau. Hoogbouw tot 70 meter wordt ook rond de (naoorlogse) wijken, die zich daar qua stedenbouwkundige structuur en opzet voor lenen, toegestaan. Dit zijn Papendorp, Kanaleneiland en Overvecht. Hoogbouw wordt in deze gebieden toegepast langs betekenisvolle structuren van deze wijken.

Bij hoogbouw is het minder gemakkelijk om energieneutraal te bouwen. In de visie op hoogbouw wordt beschreven hoe de gemeente de gebouwen toch zo veel mogelijk energieneutraal zal realiseren.

Samenvattend gelden voor hoogbouw in Utrecht de volgende principes:

- Voor Utrecht geldt een maximum bouwhoogte van 105 meter
- Hoogbouw wordt ingezet om de koers van de stad te versterken
- Hoogbouw is altijd gekoppeld aan hoogwaardig openbaar vervoer: de knopen
- Hoogbouw tot 105 meter met stedelijk-regionale betekenis wordt toegepast in het Stationsgebied en het Beurskwartier nabij Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum, Lunetten Koningsweg en Utrecht Science Park
- Hoogbouw tot 70 meter wordt langs de overige OV-knooppunten aan het 'wiel' toegepast
- Hoogbouw tot 70 meter is in (naoorlogse) wijken, die zich qua structuur en opzet hier voor lenen, toegestaan langs de belangrijkste structuren van die gebieden
- In bijzondere situaties kan incidenteel afgeweken worden van de genoemde 105 en 70 meter




*Condities voor hoogbouw*

Naast deze principes voor de locaties en hoogtes van hoogbouw op stedelijk niveau spelen andere factoren ook een belangrijke rol bij de beoordeling of hoogbouw voldoende kwaliteit biedt aan de omgeving. Hinder door schaduw en wind moeten worden voorkomen en er moet - door goede plinten - leven zijn op straat. Ook op gebouwniveau moet alles kloppen. Veilige gebouwen die ontmoeting uitlokken en anonimiteit voorkomen.

*Straatniveau*
Voor de beleving van hoogbouw is het zicht vanaf straatniveau en het zicht vanuit de omliggende openbare ruimte heel belangrijk: wat zie je van de hoogbouw vanaf maaiveld? En hoe toont het zich op ooghoogte? De hoogbouw zal altijd worden ingebed in de stedelijke karakteristiek van de straat. De nieuwe hoogbouw is nooit meer een ‘stand alone’ maar is altijd onderdeel van een groter bouwblok. Aan de straat is de hoogte bijvoorbeeld 4 of 5 bouwlagen (net als de straat) en meer naar achter gaat de toren pas omhoog. Zo wordt de hoogbouw echt onderdeel van de straatwand, wordt windoverlast voorkomen, en ontstaat binnen de hoogbouw meer ruimte voor levendige plinten. Behalve een goede functionele invulling van de plint is ook een goede architectonische detaillering van de plint belangrijk.

*Gebouwniveau*
Hoogbouw is vanaf grotere afstand vanaf alle kanten zichtbaar en bepaalt daarmee het stadsilhouet. Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm en architectuur van de torens afzonderlijk. Dit gaat om de relatie tussen max hoogte en max breedte -de rankheid-; om de wijze waarop torens worden beëindigd; én bijvoorbeeld de manier waarop zonnepanelen kunnen worden opgenomen in de gevels.



*Stadsniveau*



*Straatniveau*



*Gebouwniveau*

### 5.2.9 Veiligheid

De ontwikkeling van de stad zorgt voor levendigheid - economisch en sociaal. Tegelijkertijd kan het ook de leefbaarheid en veiligheid in de stad onder druk zetten. Voor elke bewoner, ondernemer, toerist en bezoeker wil de gemeente dat het goed toeven is in Utrecht.
Een stad veilig houden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Als mensen elkaar kennen en elkaar willen helpen, dan voelt de stad veilig. In onze diverse samenleving is het nog belangrijker geworden om in ons streven naar een veilige stad ervoor te zorgen dat er ruimte is voor iedereen.
Relevant ontwikkelingen voor keuzes in het veiligheidsbeleid van gemeenten zijn:

- de ingrijpende, geregistreerde criminaliteit voor burgers (straatroven, woninginbraken, overvallen) neemt af
- de minder zichtbare criminaliteit (cybercriminaliteit, fraude, oplichting, ondermijning) neemt toe
- de digitale veiligheid (ook bij de overheid) houdt geen gelijke tred met de digitalisering van de samenleving [45]

Om de stad veilig te houden is een aantal zaken nodig. Het is belangrijk dat infrastructuur, dienstverlening en kwaliteit van de gebouwde omgeving gelijke tred houden met de verdichting. Leefbare, aantrekkelijke en veilige wijken en steden ontstaan dankzij diversiteit in de wijk. Bij de toename van het aantal woningen moet ook gewerkt worden aan het verbeteren van de leefomgeving, aan het mengen van functies, aan het autovrij maken van veel straten, aan het verbreden van trottoirs en het uitbreiden van plekken voor ontmoeting, zoals pleinen, parken en maatschappelijke voorzieningen.
Specifiek aandachtspunt is het transport van gevaarlijke stoffen. De gemeente gaat stimuleren dat dit zo veel mogelijk langs de stad plaatsvindt, in plaats van er dwars doorheen.

### 5.2.10 Ondergrond

De ondergrond is het fundament van onze stad. Mensen wonen, leven, werken en bewegen erop. Er wordt op gebouwd en het geheugen van de stad zit erin. De bodem in Utrecht heeft tot een aantal jaar terug over het algemeen geen onoverkoombare belemmeringen voor ruimtelijke ontwikkelingen gezorgd. De ondergrond is daarom hierbij zelden leidend geweest. Als er bij een stedelijke ontwikkeling ondergrondse belemmeringen waren, zoals bodemverontreiniging, zijn die steeds met technische oplossingen mogelijk gemaakt. Daarbij houdt de gemeente rekening met risico's voor de gezondheid en het milieu. Inmiddels gebruiken veel partijen de openbare ruimte steeds vaker, vooral de bovenste drie meter van de bodem. In toenemende mate treden er ruimteconflicten op, bijvoorbeeld bij bomen en kabels/leidingen. Ook vragen opgaven als klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit om veel ondergrondse ruimte.

Kortom, de druk op de ondergrond wordt groter en de ondergrondse ruimte wordt schaarser vanwege vooral de toenemende vraag naar bodemenergie, klimaatadaptatie en digitalisering. Hierdoor komen knelpunten met de ondergrond vaker voor, zijn deze omvangrijker, complexer en kostbaarder. De ondergrond herbergt het bodem en watersysteem dat deel uitmaakt van kringlopen (water, koolstof, voedsel). Aantasting van de ondergrond leidt tot schade of falen van systemen en ondergrondse functies die elkaar niet verdragen. Bij het beheer van de ondergrond gaat het om een juiste balans tussen beschermen en benutten.

De gemeente gaat hierdoor nadrukkelijker regie voeren op de ondergrond. Er is bij planvorming een integrale benadering nodig van de boven- en ondergrond. Nieuwe oplossingen voor de ondergrond zijn nodig om de bovengrondse ontwikkelingen - op een duurzame en betaalbare wijze - mogelijk te maken. Een basis hiervoor is een actueel en volledig 3D-model van de ondergrond. Het model moet niet alleen in staat zijn om alle relevante ondergronddata snel te leveren, maar vooral ook informatie om inzicht in effecten van ingrepen te kunnen beoordelen en zo het ontwerpproces en keuzen te kunnen ondersteunen.

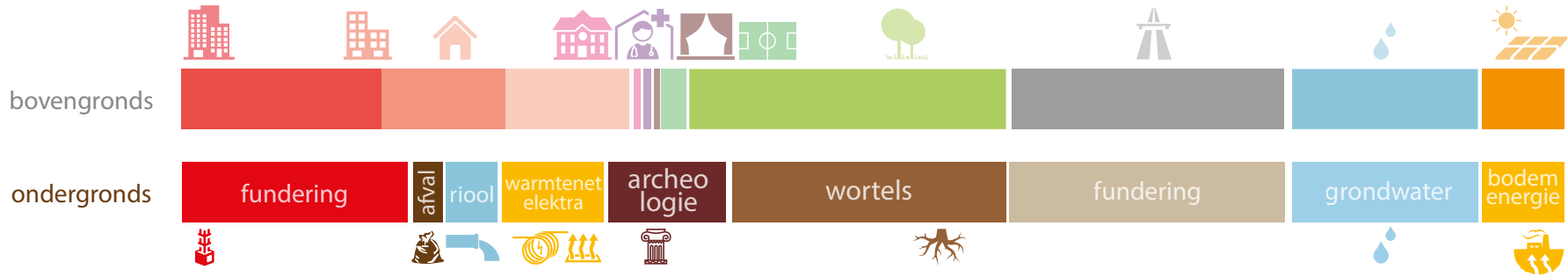
Het integreren van de boven- en ondergrondse barcode in de planvorming doet de gemeente aan de hand van de volgende vier principes:

1 *Het matchen van het bovengronds ontwerp met de ondergrondse barcode.*
De meeste typen van bovengronds ruimtegebruik hebben een ondergrondse barcode. Dat betekent dat de bovengrond zodanig ontworpen moet worden, dat de barcode past. Voorbeeld: een gebouw met een bepaalde functie en volume heeft een ondergrondvolume nodig voor een bepaalde hoeveelheid kabels en leidingen of bijvoorbeeld warmtebuffering. Daarbij moet de balans worden gezocht tussen bouwvolume en ondergrondse ruimte. Een groter bouwvolume vraagt meer ondergrondse ruimte en meer investering in technische oplossingen in de ondergrond.

2 *Het zo veel mogelijk op elkaar afstemmen van opgaven en het maken van slimme combinaties waarbij de ondergrondse en bovengrondse ruimtebehoeften geïntegreerd zijn meegenomen.*
Dit kan op alle schaalniveaus (stad, wijk, straat) en zowel strategisch, tactisch als operationeel en aanhakend op leidende thema's die de ordening bepalen (groen en mobiliteit).
Voorbeeld van strategisch plannen in stad of wijkniveau: het combineren van de hoofdstructuur voor mobiliteit met de nieuwe ondergrondse structuren voor de energievoorziening (backbone elektra of lokale warmtenetten).

3 *Het benutten van de natuurlijke eigenschappen van de ondergrond (bijvoorbeeld voor infiltratie) en het beschermen van deze eigenschappen.*
Het zoeken naar een goede balans in het beschermen en benutten van de ondergrond.
Voorbeeld: regenwater op een zo natuurlijk mogelijke wijze via de bodemlaag infiltreren; geconcentreerde infiltratie in putten levert schade aan de ondergrond (en systemen voor warmte-koude opslag).

4 *Het ontwerpen van ingrepen in de ondergrond die robuust, flexibel en toekomstbestendig zijn.*
Functies in de ondergrond zijn alleen tegen relatief hoge kosten, of soms helemaal niet aan te passen. Eenmaal aangebrachte ondergrondse functies hebben een levensduur van tientallen jaren.




*Barcode voor de ondergrond*

### 5.2.11 Digitalisering van de stad

Utrecht heeft – net als Nederland in het algemeen - een goede uitgangspositie om de economische en maatschappelijke kansen van digitalisering te verzilveren. De digitale infrastructuur is van wereldklasse, de beroepsbevolking is goed opgeleid en Utrecht heeft een traditie van samenwerking tussen bijvoorbeeld bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid. De gemeente kiest hierbij de volgende speerpunten:

- De ontwikkeling van scenario's voor specifieke gebieden om digitaal de effecten van maatregelen te visualiseren
- In participatietrajecten benut de gemeente de mogelijkheden van gaming en augment- en virtual reality om een hogere betrokkenheid en meer draagvlak te creëren
- De gemeente vormt coalities met inwoners, onderwijs en bedrijven om gegevens en kennis uit te kunnen wisselen en te zorgen dat iedereen mee kan doen, om zo digitale oplossingen effectiever te laten zijn
- De gemeente neemt de digitale infrastructuur in een vroeg stadium van gebiedsontwikkeling mee en geeft – als regisseur – kaders mee aan ontwikkelaars
- De gemeente sluit aan op al lopende landelijke en regionale ontwikkelingen op het gebied van digital twin, data ontsluiting en uniformiteit



**Digitalisering en innovatieve technologie in de ruimtelijke inrichting van de stad**

De digitalisering klinkt ook door in de ruimtelijk inrichting. Slim gebruik van technologie en data kan de mobiliteitsbehoefte veranderen. In plaats van het bezitten van vervoersmiddelen worden ze als dienst afgenomen. De gemeente werkt aan een stadsbreed aanbod van deelmobiliteit, onder andere via het realiseren van (buurt)hubs. In combinatie met parkeren op afstand voor privéauto's, zorgt dit voor een afname van de parkeerdruk in de stad.

Om de slag naar een duurzame energievoorziening te maken ontwikkelt de gemeente nieuwe arrangementen in vraag en aanbod naar energie. Dat gebeurt door real time gegevens te delen van laadpalen, de opbrengst van zonnepanelen, de status van de accu in een auto of huis en de capaciteit van het energienetwerk. Het is zichtbaar waar pieken ontstaan en daar kan proactief op ingespeeld worden zodat mogelijk investeringen in het energienetwerk worden voorkomen.

**Data toepassen bij besluitvorming**

Digitalisering biedt ook kansen voor de realisatie van de RSU 2040 zelf. Gemeenten en projectontwikkelaars gebruiken nieuwe technologieën om informatie- en datastromen over veiligheid, demografie, mobiliteit en infrastructuur samen te brengen als basis voor hun besluitvorming. Dit gebeurt altijd al, maar de technologische mogelijkheden en de hoeveelheid data hebben daar in toenemende mate een positief effect op. Het stelt de gemeente in staat om verschillende scenario's en de effecten van maatregelen te simuleren en te berekenen en na implementatie de ambities meetbaar te maken.

### 5.2.12 Circulariteit

Utrecht volgt de doelstelling van het Rijk om in 2050 honderd procent circulair te zijn. Bij de transitie naar een circulaire stad is de ambitie om grondstoffen niet te onttrekken aan de aarde en bij nieuwe ontwerpprocessen al na te denken over hoe materialen (her)gebruikt kunnen worden. De condities voor de transitie van een lineaire naar circulaire samenwerking geeft de gemeente vorm in deze RSU 2040:

- Op specifieke werkgebieden is er ruimte voor nieuwe bedrijven die hier op in kunnen spelen, die milieucontouren benutten voor zowel opslag als nieuwe productie. Door bedrijven die afhankelijk zijn van elkaar in dit proces dicht op elkaar te organiseren, ontstaan er korte ketens wat een basis is om circulariteit toe te passen en te versterken
- Bij de inrichting van de publieke ruimte wil de gemeente rekening houden met de verschillende mogelijkheden in materiaalgebruik
- De gemeente gaan werken aan andere manieren van regelgeving en techniek
- De gemeente wil waar mogelijk de ruimte te geven voor initiatief door en voor de stad. In samenwerkingsvormen met wetenschap, bedrijven en inwoners
- De gemeente houdt de wereldwijde ontwikkelingen en innovatie op het gebied van circulariteit nauw in de gaten en sluit daar actief op aan

### 5.2.13 Resumé - de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040

De opgaven, kaders en ambities, zoals hierboven beschreven, leveren een reeks belangrijke principes op die centraal staan bij de ruimtelijke ontwikkeling in de komende twintig jaar. Samenvattend zijn deze hieronder weergegeven. In alle ruimtelijke plannen van Utrecht worden keuzes gemaakt op basis van de volgende principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

## 5.3 De intelligente barcode

In paragraaf 5.1 werd de Utrechtse barcode beschreven als methodiek om de kwantitatieve ruimtevraag in Utrecht in beeld te brengen. In paragraaf 5.2 is beschreven dat de ruimtevraag vanuit diverse inhoudelijke opgaven en ambities enorm is. Wanneer de ruimte monofunctioneel gebruikt wordt, gaan die ambities knellen. De intelligente barcode maakt slim gebruik van de beschikbare ruimte door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken. Dit is niet alleen ruimte-efficiënt maar kan ook zorgen voor meer kwaliteit omdat er kruisbestuivingen ontstaan tussen verschillende functies. In het onderstaande wordt beschreven hoe dat mogelijk is door intelligentie toe te voegen aan de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen.

Barcode



Intelligente barcode




*De intelligente barcode*

## De barcode in extra dimensies

De barcode is een vereenvoudigd model: het laat het grondgebruik in het platte vlak zien en geeft een gebied slechts één functie. In werkelijkheid zijn er natuurlijk veel meer dimensies:

- *In ruimte*: functies kunnen worden gestapeld, bijvoorbeeld zonnepanelen op daken. Functies kunnen worden verspreid of geconcentreerd. Als het op de ene locatie niet volledig gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld een plantsoen, dan kan het binnen de uitgangspunten van de tien-minutenstad op een andere plaats worden geconcentreerd, bijvoorbeeld in een park
- *In tijd*: bijvoorbeeld de fietspaden die in de spits door forenzen worden gebruikt, zijn in het weekend ommetjes voor recreanten
- *In gebruik*: bijvoorbeeld een park dat door sporters wordt gebruikt, is ook interessant voor ecologie en waterberging
- *In nabijheid*: bijvoorbeeld een nieuwe tunnel onder het spoor dat ineens een winkelgebied bereikbaarder maakt voor mensen in de buurt

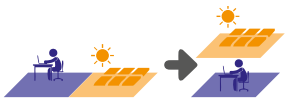
Omdat de ruimte schaars is en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad is het de uitdaging om zoveel mogelijk gebruik te maken van deze dimensies en de ruimte zo efficiënt en duurzaam mogelijk te gebruiken. De volgende principes geven handvatten hiervoor:



*Functieverandering*: het omzetten van een onrendabele/overbodige functie in de stad naar één die wel bijdraagt aan gezond stedelijk leven voor iedereen.



*Verdichten*: het vervangen van gebouwen in een lage dichtheid voor een hogere dichtheid, zodat bijvoorbeeld meer mensen op hetzelfde gebied wonen of werken.



*Functies stapelen*: dit kan binnen gebouwen door bijvoorbeeld boven winkels woningen te realiseren, maar ook door de daken van gebouwen te benutten of ruimte boven infrastructuur. Ook ondergronds liggen mogelijkheden.



*Kwaliteit verhogen*: door een gebouw of buitenruimte te renoveren en er een nieuw programma aan toe voegen, kan het beter en meer gebruikt worden.



*Multifunctioneel gebruik*: een plek voor meerdere functies gebruiken gelijktijdig of op verschillende tijden andere vormen van gebruik. Bijvoorbeeld een schoolgebouw, dat in de avond voor andere doeleinden wordt gebruikt.



*Slimme organisatie van de stad*: het ruimtelijk ordenen van functies ten opzichte van elkaar kan ervoor zorgen dat er minder ruimte nodig is voor bijvoorbeeld mobiliteit. Denk aan werklocaties in de buurt van woonlocaties.



*Samen met de regio*: Utrecht en de regio hebben elkaar nodig. Door elkaars sterke kanten te benutten kan een ruimtevraag soms op één plek beter tot zijn recht komen dan ergens anders. Zo benut Utrecht bijvoorbeeld energieopwekking in de regio, terwijl de regio profiteert van het grootstedelijk aanbod van winkels en culturele (publieks)voorzieningen in Utrecht.

Door toepassing van deze principes ontstaat een hele andere barcode waarin meer functies worden gecombineerd, maar die veel minder ruimte inneemt en een interessante stedelijke gebruiksmix oplevert. Dit is het ‘harmonicaniseren’ van de barcode.

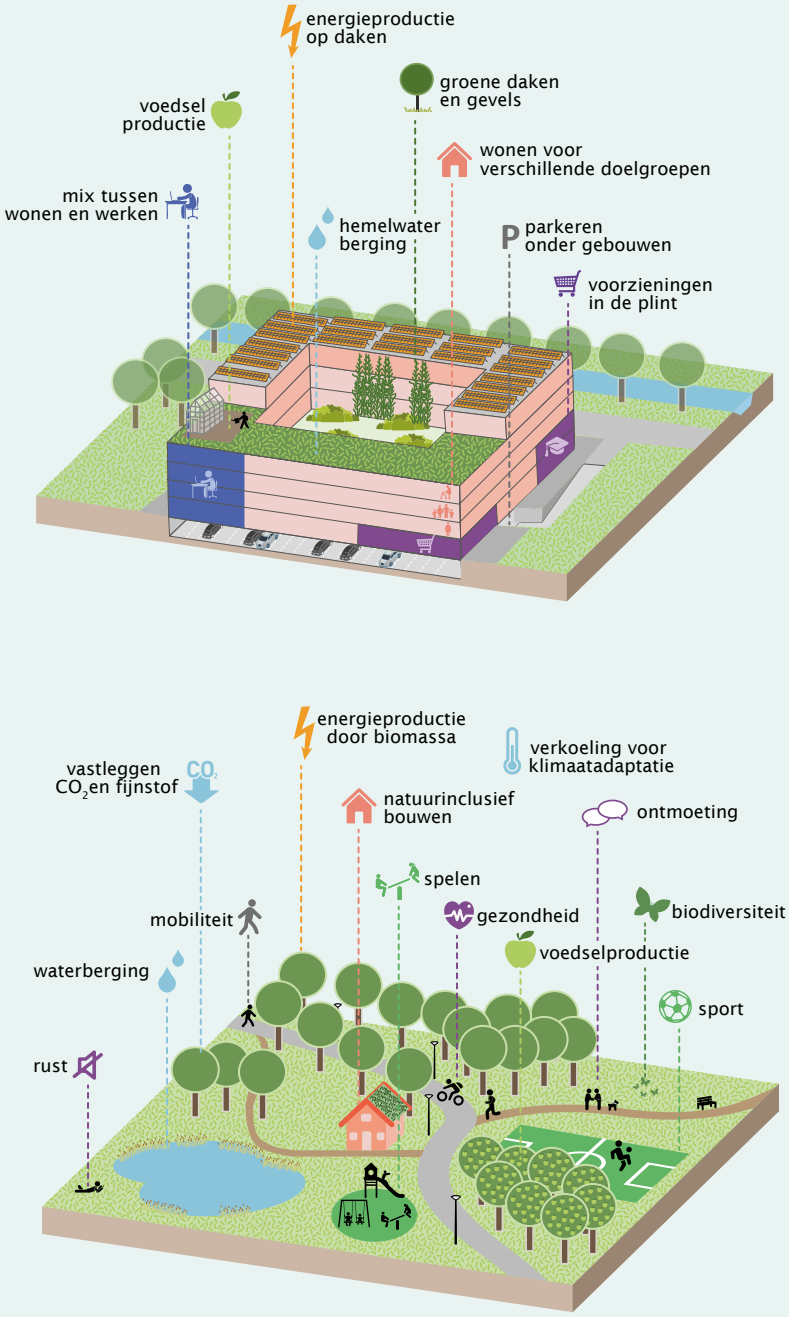
## Voorbeelden van het gebruik van meerdere dimensies

### Werken

- Wonen en werken in de wijk combineren. Denk aan horeca, retail, broedplaatsen voor ambachten in de stad en natuurlijk gewoon thuiswerken. Dit vraagt verticaal bestemmen! Denk aan winkels in de plint, kantoren op de tweede en derde laag en vanaf laag vier woningen
- Verdichten van bedrijventerreinen, met zonnepanelen en groen op daken
- Nabijheid: OV
- Wind, zon, groen, parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

### Groen

- Inzetten van daken en gevels om kijk- en beleefgroen (middelhoge kwaliteit) te realiseren als aanvulling op doe- en leefgroen (hoge kwaliteit) op maaiveld. Per project kan de afweging worden gemaakt omtrent de hoeveel groen en energie.
- Multifunctionele parken: recreëren, sporten, enz.
- Extra recreatieve ruimte in de stad maken door het (beter) openbaar toegankelijk maken van groen “achter hekken”, zoals sportparken, volkstuincomplexen, groenzones langs spoorlijnen, en binnenterreinen




Boven: *Multifunctioneel ruimtegebruik van de bebouwde omgeving*
Onder: *Multifunctioneel gebruik van groene ruimte*

### Mobiliteit

- Vergroenen OV-infra, bijvoorbeeld trambanen in gras
- Zonnecollectoren onder wegen, interessante innovatie
- Zonnecollectoren op geluidswallen
- Energieopslag in laadinfra (nu zie je grote pieken op momenten dat mensen thuiskomen)
- Minder parkeerplaatsen
- Parkeren: overdag mensen die er werken, in de avond mensen die er wonen

### Maatschappelijke voorzieningen

- Combinaties in gebouwen, zoals scholen en sporthallen. Wijkvoorzieningen en culturele voorzieningen kunnen gebruik maken van dit soort gebouwen
- Schoolpleinen altijd openbare ruimte
- Overheidsgebouwen altijd maatschappelijke gebouwen




*Multifunctioneel gebruik van infrastructuur*

## Het past niet altijd

Ondanks de bovenstaande handvatten om zo doelmatig mogelijk om te gaan met de beperkte ruimte, kan het zijn dat niet alle kwantitatieve en/of kwalitatieve ambities passen op een locatie. Dit kan betekenen dat de gemeente de groeiambities beperkt om de gebruiksdruk niet verder toe te laten nemen in een gebied. Mochten deze groeiambities echter erg belangrijk zijn voor het functioneren van de stad, dan kan worden afgeweken van de normen die de gemeente normaliter hanteert. Daarbij worden dan de gevolgen in beeld gebracht. Denk bijvoorbeeld aan parkeernorm, de groennorm of normen vanuit maatschappelijk beleid, zoals het afstandscriterium tot voorzieningen. Zo zorgt de gemeente ervoor dat de groei verantwoord plaatsvindt, zonder schade toe te brengen aan mens en milieu en waarbij de mogelijke negatieve effecten van groei zo veel mogelijk worden beperkt en de positieve worden versterkt.

Het uitgangspunt is één complete barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Dat kan per gebied/wijk verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De contrastrijke stad draagt bij aan de kwaliteit en diversiteit van de stad. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Daarmee is tevens gezegd dat de barcodes van alle gebieden opgeteld moeten uitmonden in een stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd.

Als gemeenschappelijke voorzieningen buiten een gebied komen te liggen, geeft de RSU2040 aan waar de voorzieningen dan wèl worden gerealiseerd en wat de gevolgen daarvan zijn. Dit heeft uiteraard impact op de barcode van dat overloopgebied en stelt eisen aan de manier waarop de voorzieningen ontsloten worden zodat ze ‘voor iedereen’ bereikbaar zijn.

Hoe dit uitpakt in de diverse Utrechtse gebieden komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.



# 6 Gebieden

Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. In de visie op Utrecht 2040 (hoofdstuk 1) is die veelkleurigheid beschreven. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan allerlei stadsprofielen: de groene stad, de verbonden stad, de compacte stad met meerdere kernen, de inclusieve stad, de toekomstbestendige stad en de vertraagde stad. Elk gebied kent zijn eigen kwaliteiten en waarden voor de stad en heeft daarmee een eigen identiteit. De ambitie is om die te versterken bij de ontwikkeling naar 2040.

Utrecht gaat veranderen, maar de manier waarop verschilt erg per deel van de stad. Sommige gebieden zien er over twintig jaar anders uit, terwijl andere gebieden grotendeels hetzelfde blijven. De transformatie van een stad waarin alles gericht is op één centrum naar een veelkleurige stad met meerdere kernen zal deze verschillen vergroten. Wat er in welk gebied gaat gebeuren, hangt af van de context: locatie, identiteit, grondgebruik, eigendomssituatie, de mensen die er wonen, enz. De gebieden in dit hoofdstuk zijn anders dan de gebiedsindeling die de gemeentelijke organisatie op dit moment hanteert, omdat in dit hoofdstuk de toekomstige nieuwe stedelijke knopen worden uitgewerkt.

Dit hoofdstuk besteedt naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaal) in het bijzonder aandacht aan de plekken die in deze RSU zijn aangeduid als nieuwe stedelijke knooppunten:

- Noord-Noordwest, Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
- Overvecht
- Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
- De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

Ook beschrijft dit hoofdstuk de Polder Rijnenburg en Reijerscop. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij 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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
Het masterplan Leidsche Rijn mag dan bijna helemaal zijn uitgevoerd, toch is ook deze wijk nooit af. Daarom gaat de laatste paragraaf over Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern en het landschap ten westen van Utrecht.

## Woonprogramma in de RSU 2040

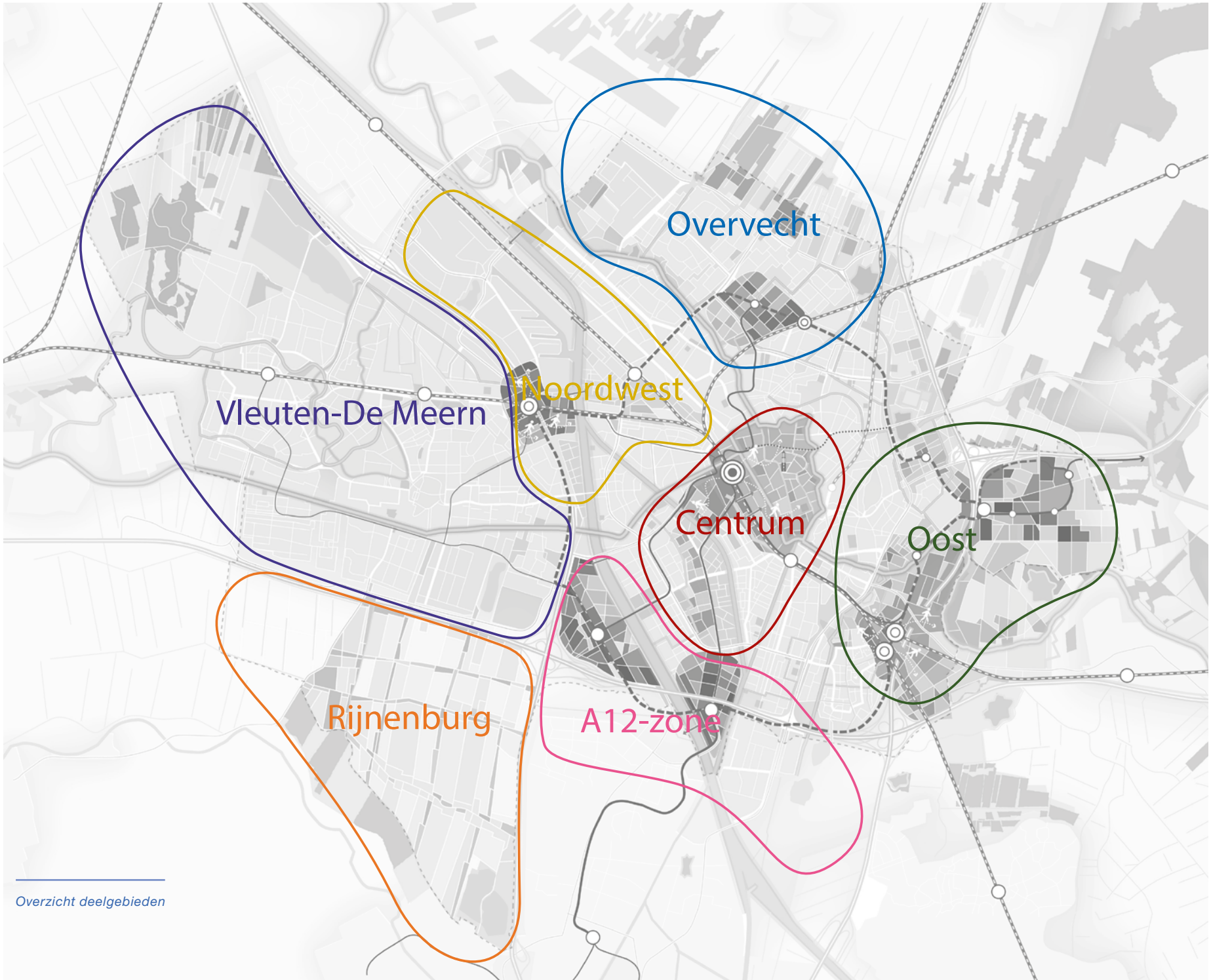
Gezien de behoefte wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen gerealiseerd worden. Deze vindt grotendeels plaats in Leidsche Rijn, Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Voor de periode tussen 2030 en 2040 worden ongeveer 20.000 woningen extra toegevoegd nabij de bestaande en nieuwe stedelijke knooppunten in de stad. Dit zijn voornamelijk Lunetten Koningsweg, USP/Rijnsweerd, Overvecht en de A12-zone/Westraven.

Per knooppunt is gezocht naar een mix in het programma, passend bij de kenmerken van het gebied. Daarbij is een ondergrens aangegeven die voortkomt uit de pixelstudies. In de pixelstudies is onderzocht hoe de totale behoefte aan programma van de barcode een plek krijgt in het stedelijk knooppunt. In de pixelstudies is per knoop gekeken naar de ruimtevraag van het beoogde programma. Dat is gedaan voor drie modellen: concentrisch, polycentrisch en excentrisch. Daarbij zijn voor de dichtheden bandbreedtes gehanteerd. Afhankelijk van de locatie van de knoop, contrasten die mogelijk en wenselijk zijn en hoe de aansluiting op de bestaande stedelijke structuren gerealiseerd kan worden, kan de dichtheid van woningbouw variëren. De woonmilieus geven niet alleen het type programmering weer, maar ook een duiding van de omgeving. Er is gekozen om de stad te blijven ontwikkelen zoals deze zich in het verleden ook heeft ontwikkeld. Dus geen monotone ontwikkelingen (lees: overal dezelfde soorten wijken en buurten), maar juist verscheidenheid die past op de locatie.

We hebben ook voor een ondergrens gekozen om de ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming met de vastgestelde uitgangspunten mogelijk te maken, zodanig dat een goede aansluiting van de te verdichten gebieden op de bestaande stad kan worden gerealiseerd die de bestaande stad ook versterkt.
Daar komt bij dat is bekeken welk woon/werkprogramma minimaal nodig is voor een goed OV-systeem en welke andere benodigde functies van de barcode in de stedelijke knooppunten hun plek kunnen vinden. Dat maakt en versterkt de tien-minutenstad.

De gehanteerde ondergrens definieert niet de maximale groei, maar wel wat minimaal noodzakelijk is om de stad goed te kunnen ontwikkelen in de breedte. Belangrijk is de integrale groei, dus de gehele barcode in balans. Dan ontwikkelt de stad zich volgens het principe gezond stedelijk leven vooriedereen, waarbij functies in samenhang en afgestemd een plek in nabijheid vinden in een netwerk van landschap gekoppeld aan een sterk mobiliteitsnetwerk.

Bij de nadere uitwerking van plannen op gebiedsniveau is denkbaar dat een steviger programma realiseerbaar en wenselijk is. Bij de besluitvorming daarover zal dan wel een afweging nodig zijn of de integrale barcode recht wordt gedaan. Meer woningen vragen ook meer ruimte voor groen, werken, mobiliteit, voorzieningen, enz. Mede met het oog hierop is ervan afgezien een bovengrens per knoop/gebied in de RSU 2040 vast te leggen. De bovengrens kan per gebied worden bepaald op basis van de ruimtelijke kwaliteit van het betreffende plan en de integrale inpasbaarheid van de ruimtelijke effecten




*Overzicht deelgebieden*

# 6.1 Centrum

## Binnenstad, Stationsgebied, Beurskwartier, Merwedekanaalzone

### Waarde van het centrum voor Utrecht in 2040

Het centrum is de huiskamer van en voor iedereen in de stad (en regio). Waarbij de historische binnenstad een samenhangend geheel vormt met het te ontwikkelen Beurskwartier. Het centrum biedt diversiteit van mensen en functies en is als geheel veelzijdig. Daarmee vormt het een kwalitatief hoogwaardig leefmilieu.

### Huidige kwaliteiten

- Hyper bereikbaar (lokaal-regionaal-nationaal-internationaal)
- Rijke cultuurhistorie
- Tweekleurig centrum: historische binnenstad en nieuwe Beurskwartier
- Groenblauw rondje Singel
- Gemengd milieu van wonen, werken en voorzieningen
- Economisch knooppunt lokaal, regionaal en nationaal en voor diverse doelgroepen
- Winkelgebied
- Ontmoetingsplek van de stad
- (Boven) stedelijke voorzieningen als de Jaarbeurs, Tivoli-Vredenburg, bibliotheek, schouwburg, musea

### Opgaven voor het centrum tot 2040

- Schoonheid van de historische binnenstad behouden, benutten en beleefbaar houden
- Historische binnenstad als plek voor ontmoeting en verblijf
- Versterken van verbindingen en samenhang tussen de historische binnenstad en het Beurskwartier
- Diversiteit in wonen behouden
- Maatschappelijke voorzieningen op peil houden
- Anticiperen op het veranderende winkellandschap
- Een grotere diversiteit aan werkplekken mogelijk maken in type omgeving en type doelgroepen
- Balans zoeken tussen levendigheid en rust;
- Meer ‘open’ maken van de binnenstad: nu afgesloten openbare ruimte meer toegankelijk maken
- Een groene, duurzame en klimaatbestendige wijk. Tegengaan van hittestress door verharding om te zetten in groen
- Verblijf centraal stellen: meer en hoogwaardiger verblijfsplekken maken
- Beheerste groei van het toerisme, passend bij de schaal en identiteit van de (binnen)stad

## Programma

### Werken

- Stationsgebied (+ historische binnenstad): (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Ontmoeten, uitwisselen en leren is belangrijk. Inzetten op een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Complexontwikkeling Jaarbeurs (en ontwikkeling Beatrixgebouw) met mix van functies waaronder kantoorprogramma en creatieve bedrijvigheid
- Beurskwartier: Kantoorprogramma en voorzieningen segmenteren ten behoeve van diverse doelgroepen: naast high-end gebruikers ook (betaalbare) ruimte voor meer creatieve en kleinschalige doelgroepen
- Aantallen: 405.000 m² bruto vloeroppervlakte (bvo), circa 21.0000 arbeidsplaatsen (215.000 m² bvo harde planvoorraad, 190.000 m² bvo extra)

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 14.000 – 16.000 woningen: waaronder de Binnenstad 130 - 150 woningen, Kruisvaart 450 – 600, Heycop 400, Stationsgebied 800, Beurskwartier 2.500, Lombokplein 350, Nieuwe Jaarbeurs 2000-4000, Merwedekanaalzone ‘deelgebied 4’ 950 en Merwedekanaalzone deelgebied 5 6000 woningen.
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 600 woningen

### Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 4 en 5 (7 hectare), Park Transwijk (5 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (22 hectare) en groen in de wijk (50 hectare)

### Voorzieningen

- Sport: Sportpark Welgelegen (2-3 sportvelden, honk- en softbal verplaatsen naar Overvecht) en Transwijk (1-2 sportvelden)
- Onderwijs: 2 locaties voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal (Beurskwartier en Merwedekanaalzone)
- Cultuur: 2 culturele publieksvoorzieningen (Beurskwartier) en broedplaatsen in het Beurskwartier en Merwedekanaalzone

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

**Algemeen**

1 Nieuwe bruggen en/of tunnels voor voetganger en fietser in de spoorzone en over de singel.

2 De voetganger staat voorop: het domein voor de voetganger vergroten, comfortabele voetgangersroutes maken binnen en naar het centrum.

3 Nieuwe HOV-verbindingen van Utrecht Centraal via Merwedekanaalzone naar Westraven en naar Papendorp.

**Historische binnenstad**

4 Herontwikkeling gebied rondom parkeergarage Springweg en Paardenveld, herontwikkeling Wolvenplein.

5 Singelpark rondom de binnenstad, waarbij groen en water leidend zijn bij de (her)inrichting van de poorten.

6 Verkeersstromen verminderen door alternatieve routes om de binnenstad heen, zowel voor auto, OV als fiets. Een fundamentele herziening van gebruik en inrichting van de binnenstadsas: meer ruimte voor voetgangers, verblijven en (klimaatadaptief) groen.

7 Minder parkeerruimte langs de grachten en overige beeldbepalende plekken en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.

**Stationsgebied en Beurskwartier**

8 Beurskwartier wordt een centrumgebied voor iedereen om te wonen, werken en ontspannen. Er komen zo'n 3000 nieuwe woningen (exclusief de plannen van de Jaarbeurs) in verschillende prijscategorieën, 5000 werkplekken, parken en diverse voorzieningen op het gebied van cultuur, uitgaan en recreatie.

9 Ontwikkeling van de Nieuwe Jaarbeurs: multifunctioneel ruimtegebruik en functiemix, met een dak (deels) als publiek toegankelijke ruimte.

10 Verbeteren van het stedelijk weefsel aan de westzijde van de spoorzone en nieuwe verbindingen over/onder het spoor, zodat de doorwaadbaarheid wordt vergroot en het Kruisvaartkwartier ook langs de spoorzone wordt verbonden aan Utrecht Centraal.

11 Ontwikkeling kantoren en woningen langs de spoorzone-west. Belangrijke randvoorwaarde die hierbij moet worden gesteld, is dat eventuele nieuwe bebouwing in de flanken van het spoor alleen toegestaan zijn als zij bijdragen aan de beoogde verbindingen over het spoor.

12 Westplein wordt Lombokplein met woningbouw en een park. Met minder ruimte voor auto's, meer ruimte voor fiets en lopen en een groener Lombokplein waar het prettig is om te wonen en te leven. Ook wordt het water van de Leidsche Rijn verbonden met de Singel.

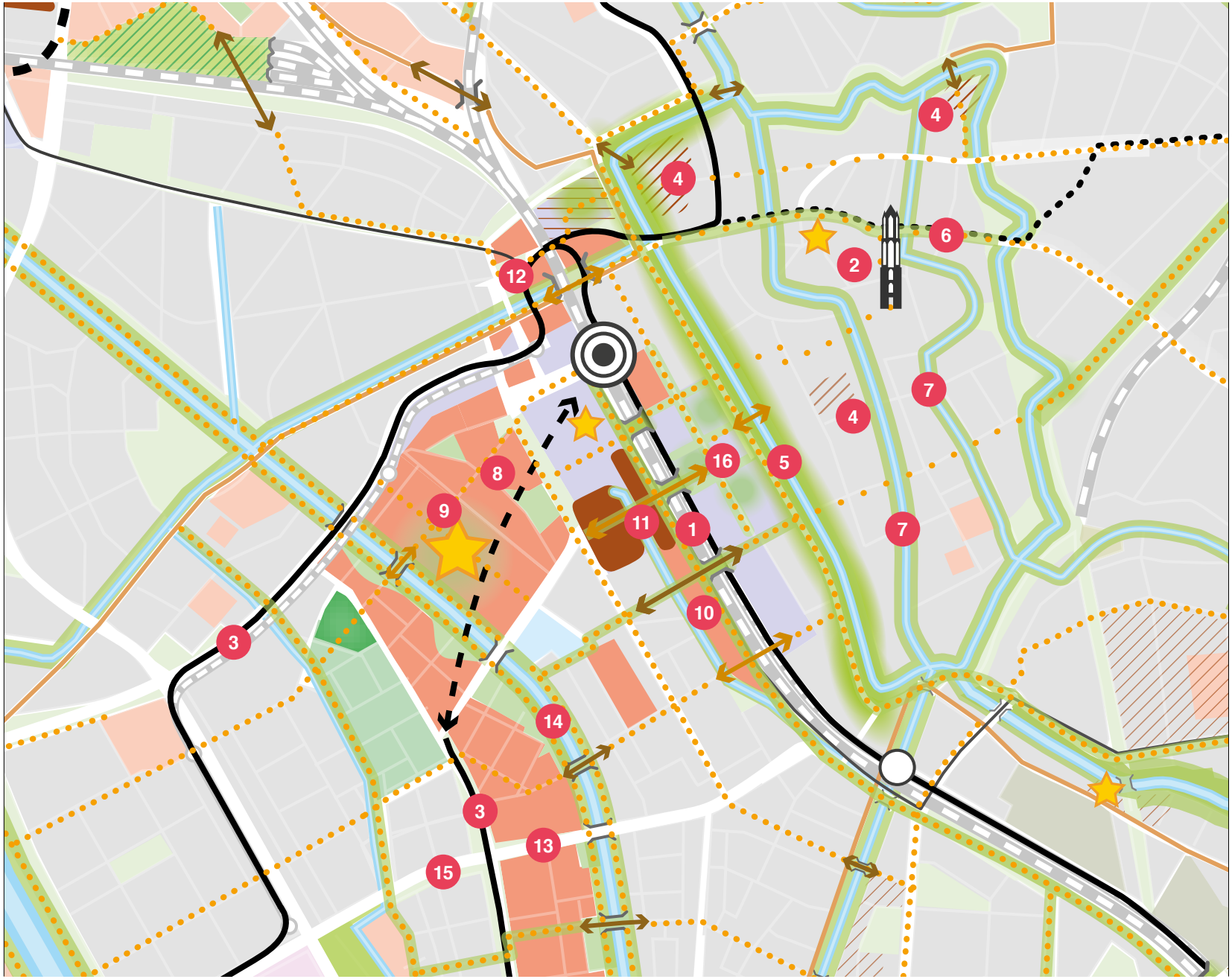
**Aangrenzende gebieden rondom het centrum**

13 Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 als grote verdichtingslocaties met een hoogwaardige openbare ruimte met veel groen en mogelijkheden voor ontmoeting.

14 Rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe aders door de stad en park voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

15 Opwaardering en onderzoek naar uitbreiding park Transwijk inclusief 1-2 sportvelden waarbij de gemeente park Transwijk beter verbindt met de omgeving voor mens en dier.

16 Moreelse Park maken door verbinden van nieuwe openbare en private groene ruimtes.




## Centrum

### bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- water
- groen
- sportpark

### verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- Utrecht Centraal
- station Vaartsche Rijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding -spaak
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe langzaam verkeersverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

## 6.2 Noord-Noordwest

### Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius, Werkspoorkwartier, Zuilen

**Waarde van Noordwest voor Utrecht in 2040**

Het diverse werkgebied van en voor iedereen in de stad. Een volwaardig en verbonden deel van Utrecht dat de stad banen, diensten en (circulaire) goederen. Met Leidsche Rijn Centrum als veelkleurig middelpunt.

**Huidige kwaliteiten**

- Veel diverse werkgelegenheid voor iedereen in de stad
- Ruimte voor zware industrie (milieuzonering Lage Weide), circulaire-, creatieve- en maakindustrie (Werkspoorkwartier)
- Station, haven en oprit snelweg liggen dichtbij elkaar
- Centrale ligging in de stad
- Ruige en rafelige uitstraling
- Gemengd woon-werkmilieu met groot aanbod aan voorzieningen in Leidsche Rijn Centrum
- Cultureel aanbod: broedplaatsen en hotspots

**Opgaven voor Noordwest tot 2040**

- Efficiënter ruimtegebruik in Lage Weide
- Meer werken per vierkante meter binnen de mogelijkheden om mobiliteit van mensen en goederen slimmer te organiseren
- In Noordwest kunnen de barcode-elementen ‘werken’ en ‘energie’ landen
- Verbinden van de gebieden voor fiets en voetganger, deelmobiliteit en met het openbaar vervoer.
- Aantrekken en behouden van bedrijven die een meerwaarde hebben voor de stad
- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut (bijvoorbeeld, energie, groene daken en waterberging op grote complexen)
- Onderwijs toevoegen Leidsche Rijn Centrum en verbinden met werkgelegenheid op Werkspoorkwartier en Lage Weide
- Verbinden Lage Weide met Zuilen (Werkspoorkwartier), Overvecht en Leidsche Rijn
- Investeren in een raamwerk van groenblauwe en/of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad
- Versterken van de vestigingscondities voor bedrijven met een milieucontour op Lage Weide (uitgezonderd Vierde Kwadrant). En behouden milieucontour

## Programma

### Werken

- Lage Weide: Ruimte behouden voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. Werkgelegenheid vergroten door intensief ruimtegebruik in combinatie met slimmere mobiliteitsoplossingen
- Vierde Kwadrant: doorontwikkelen tot een gemêleerd programma met kantoorfuncties, bedrijfsruimten en voorzieningen. Het toevoegen van onderwijsfunctie(s) die aansluit(en) bij bedrijvigheid in Lage Weide en Werkspoorkwartier
- Werkspoorkwartier: In het Werkspoorkwartier daar waar mogelijk inzetten op verdichting en het versterken van het profiel voor makers en brains binnen de circulaire economie. Daarnaast het bieden van betaalbare ruimte en ruimte voor doorgroei voor de creatieve sector. Ook meer mengen met functies als groen, cultuur, horeca, circulaire werkgelegenheid en onderwijs (geen woningbouw)
- Leidsche Rijn Centrum: (hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Uitdrukkelijk niet alleen high-end maar juist een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Aantallen kantoren: 80.000 m² bvo, circa 4200 arbeidsplaatsen (harde plancapaciteit), Vierde Kwadrant 140.000 m² bvo, circa 7300 arbeidsplaatsen
- Aantallen bedrijventerreinen; verdichtingspotentie Lage Weide 1000 arbeidsplaatsen, verdichtingspotentie Werkspoorkwartier 500 arbeidsplaatsen

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 9400 woningen: waaronder Leidsche Rijn Centrum 3950, Leeuwensteyn en omgeving 1100, Cartesiusdriehoek 2800, Tweede Daalsedijk/Wisselspoor 1150 en Vleutensevaart/Thomas Kempisplantsoen 400 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 400 woningen

### Groen

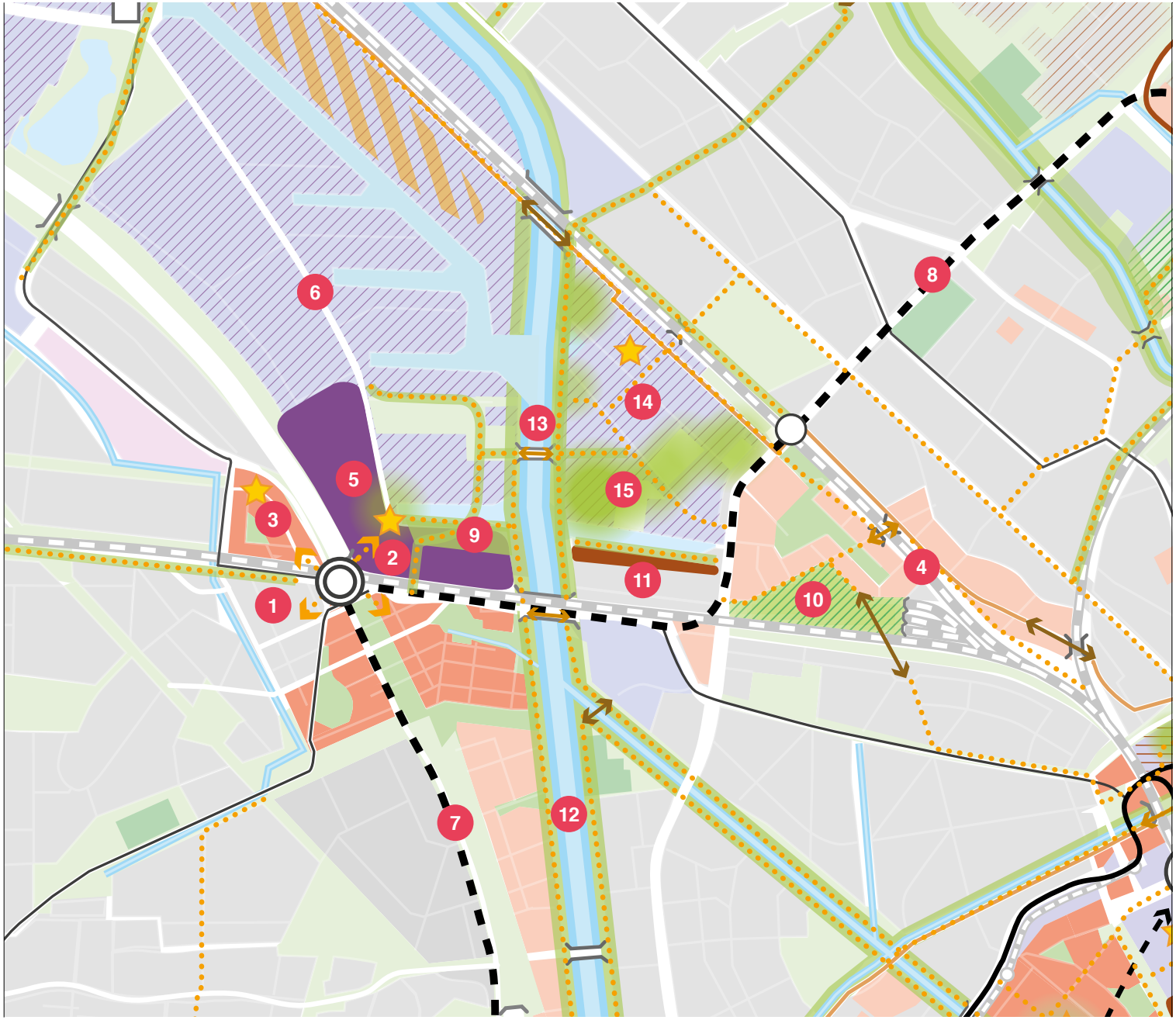
Park Vierde kwadrant (3 hectare), park Werkspoorkwartier (4,5 hectare), park rangeerterrein Cartesius (4 hectare, optioneel), opgaven voor groen-blauwe routes (7 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (17 hectare)

### Voorzieningen

- Sport: Sporthal Cartesiusdriehoek en sportvelden rangeerterrein Cartesius (optioneel), uitbreiding zwembad den Hommel (optioneel)
- Onderwijs: locatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal Leidsche Rijn Centrum
- Cultuur: culturele publieksvoorzieningen (Berlijnplein en Werkspoor) en broedplaatsen in Leidsche Rijn Centrum en Werkspoor

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Opwaardering Station Leidsche Rijn Centrum tot Intercity Station en omgeving doorontwikkelen als stedelijk knooppunt met bijbehorend programma.
2. Verbinding voor fietsers en voetgangers vanuit het station Leidsche Rijn Centrum naar het vierde kwadrant.
3. ‘the sky is the limit’ als nieuw icoon van Leidsche Rijn Centrum met drie hoge woontorens als verticaal dorp.
4. Ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en Tweede Daalsedijk als gezonde OV- en fietsvriendelijke stadswijken.
5. Transformatie Vierde Kwadrant: ruimte voor kantoren, arbeidsintensieve bedrijvigheid, onderwijs en voorzieningen.
6. Intensivering werkgelegenheid op Lage Weide: focus op stadsgelieerde bedrijven, maakbedrijven en circulaire bedrijvigheid in combinatie met vergroening en opwekking duurzame energie.
7. HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn Centrum richting Papendorp-Westraven.
8. HOV verbinding richting Overvecht (indicatief).
9. Openbare (groene) oevers aan de insteekhaven van het Vierde Kwadrant.
10. Slechten van de infrastructurele barrière (rangeerterrein) tussen de Cartesiusdriehoek en Nieuw Engeland. Op hoogte de stadsdelen verbinden, de plek betekenis voor de stad geven en ruimte toevoegen voor recreatie en veldsport.
11. Transformatie bedrijventerrein Schepenbuurt.
12. Groene oevers en verbindingen voor fietsers en voetgangers langs het Amsterdam Rijnkanaal.
13. Verbinding voor fietsers en voetgangers over het Amsterdam-Rijnkanaal vanuit het Werkspoorkwartier via energiecentrale naar het Vierde Kwadrant.
14. Uitbouwen creatieve broedplaats Werkspoorkwartier: meer aandacht voor de openbare ruimte, werkspoorpark, ruimte voor creatieve en op de circulaire bedrijven.
15. Transformatie Centrale Merwedekanaal tot nieuw stedelijk icoon nadat huidige functie is verplaatst naar Lage Weide.




## Noord-Noordwest

### bestaand

- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- stedelijke voorzieningen
- water
- groen
- sportpark

### verstedelijking

- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting

- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie

- intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- station Zuilen
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

### vergroening

- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

# 6.3 Overvecht

## Waarde van Overvecht voor Utrecht in 2040

Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen. Met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, een ruim aanbod van diverse woningtypologieën en een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen.

## Huidige kwaliteiten

- De Vecht die als groene ader de stad inloopt
- Kwantiteit van de groen/ruim opgezette openbare ruimte
- Groenstructuur als stedenbouwkundige drager
- Diversiteit bovenwijkse voorzieningen (station, zorg, schaatsbaan, winkelcentrum enz.)
- Veel wijkvoorzieningen: zorg, maatschappelijk en sport
- Diverse en multiculturele wijk
- Wijk van buurten
- Cultuurhistorisch erfgoed (forten en landschap)
- Bereikbaarheid auto en trein (zuidelijk deel)
- Nabijheid van het Noorderpark
- Stevige en succesvolle gecombineerde fysieke / sociale aanpak (Samen voor Overvecht)

## Opgaven voor Overvecht tot 2040

- Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen, met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, met een ruim aanbod van diverse woning typologieën, met een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen
- Behouden en ontwikkelen cultuur, sport en landschap als basis voor gezondheid in de wijk
- Verbetering van de wijk realiseren door verdichting en menging. Meer woningen in het midden- en hogere segment toevoegen, kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en versterken parkranden.
- Nieuwbouw inzetten om wooncarrière mogelijk maken om sociaal kapitaal vast te houden
- Integrale aanpak voor de transitie van de openbare ruimte: minder asfalt, klimaatadaptieve wijk
- Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen
- Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor.
- Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een toename in de wijkeconomie
- Meer woningen en voorzieningen voor senioren
- Betere ontsluiting van de wijk met hoogwaardig openbaar vervoer
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groen-blauw netwerk)
- Sociale veiligheid vergroten door meer menging in de hele wijk en ogen op de straat
- Waar mogelijk realiseren van sportvoorzieningen van grotere omvang bij elkaar of bundelen van voorzieningen

## Programma

### Werken

- Bedrijventerrein Nieuw-Overvecht: Inzetten op behoud werkgelegenheid, intensivering ruimtegebruik en -banen, verduurzaming, veiligheid
- Woonbuurten Overvecht: Gebieden waar wonen en diverse vormen van werken wordt gecombineerd. Werkruimte voor creatieven/broedplaatsen en startende ondernemers. Toename van de wijkeconomie.
- Winkelcentrum Overvecht: moderniseren als onderdeel hoofdstructuur en verbreden op functies
- Aantallen: bedrijventerrein 0,7 ha uitgeefbaar op Nieuw-Overvecht, 3000 banen toevoegen in de gehele wijk Overvecht

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 1800 woningen in Overvecht
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 5000 woningen
  Waaronder winkelcentrum 2000, stationsgebied 1000, Overvecht zuid 500, Overvecht noord 1500

### Groen

Uitbreiding Noorderpark (ca. 22 hectare), Natuurgebied Oud Zuilen (ca. 25 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (10 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (23 hectare)

### Voorzieningen

- Sport: Locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden, herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel), Noorderpark (3-4 voetbalvelden)
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in Overvecht
- Zorg: extra woonzorgcomplex
- Cultuur: zoeklocatie broedplaatsen in Overvecht

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt.
2. Verdichten wonen tussen station en winkelcentrum en langs de centrale HOV-as (in hoge mate) en werken (in beperkte mate).
3. Transformatie van het winkelcentrum Overvecht van een monofunctioneel gebied naar een combinatie van wonen, werken en voorzieningen.
4. Transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef.
5. Verdichten in de wijk en mengen van functies.
6. Verdichten, vergroenen en kwaliteit verhogen bedrijventerrein Nieuw-Overvecht.
7. Omzetten Brailledreef / Einsteindreef naar Stadsboulevard.
8. Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden. Daarbij worden nieuwe groenblauwe verbindingen voor fiets en voetganger over de Noordelijke Randweg Utrecht gerealiseerd als uitbreiding op het Groene Lint Overvecht.
9. Betere verbindingen tussen het station Overvecht en Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/ auto's, betere busverbinding.
10. HOV-verbinding met Utrecht Science Park en op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum (indicatief).
11. Versterking groenblauwe recreatieve verbindingen in- en om de wijk.
12. Uitbreiden van scheg langs de Vecht (Zandpad, rioolwaterzuiveringsinstallatie).
13. In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.
14. Uitbreiding Noorderpark met een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie met respect voor en versterking van het Waterlinie-landschap en betere groene verbindingen met de wijk Overvecht.
15. Natuurgebied Oud Zuilen inrichten als toegankelijk landschapspark met groen/ sport/recreatief programma.
16. Terrein voormalig Tuincentrum Overvecht, in combinatie met aangrenzende percelen en het Noorderpark in bredere zin, inzetten voor stadsrandontwikkeling. Onderzoek naar mogelijkheden om initiatieven te combineren met werken, sport, groen, recreatie.
17. Groene lint Overvecht als groene en recreatieve drager van de wijk.
18. Zoekgebied windenergie in het Noorderpark. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.




## Overvecht

### bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- Station Overvecht
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- verbinding station Overvecht en winkelcentrum
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum stedelijke hub

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

# 6.4 Oost

## Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg

### Waarde van Utrecht Oost voor Utrecht in 2040

Het deel van de stad waarin stad en landschap ultiem met elkaar zijn verweven door de Nieuwe Hollandse Waterlinie NHW met het (historisch) landschap als onderliggende drager. Een plek met een bijzondere synergie tussen kennis, wonen, landschap en sport die zorgt voor kwalitatief hoogwaardige leefmilieus. Daarmee vormt het een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de (inter)nationale kennisbedrijven, instituten en hun spin-offs.

### Huidige kwaliteiten

- Een elkaar versterkende combinatie tussen bedrijven, onderzoek, onderwijs, sport en medische zorg. Een ecosysteem van kennis en innovatie met internationale allure met Utrecht Science Park als ankerpunt
- Een landschap met een zichtbaar rijk verleden en recreatieve en ecologische waarde (Kromme Rijn, landgoederen, Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Waardevolle, onderscheidende (stads)parken in wijk en omgeving verbonden door een netwerk van groen en water
- Hét sportcluster van de stad met zeer hoogwaardige (top)sportvoorzieningen (Maarschalkerweerd)
- Hoogwaardige, kleinschalige woonmilieus en beschermde stadsgezichten
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed
- Een combinatie van lokale, (boven)stedelijke en nationale voorzieningen (bijvoorbeeld zorg, onderwijs en sport).
- Gelegen tussen (op fiets en loopafstand) historische binnenstad en rijk historisch landschap

## Opgaven voor Utrecht Oost tot 2040

- Opwaarderen station Lunetten tot station Lunetten Koningsweg met een Intercity status in combinatie met nieuw woon-werkprogramma, voorzieningen, groen en verbinding met landschap
- Balans tussen mengen van functies en unieke kwaliteiten van het gebied behouden
- Doorontwikkelen Utrecht Science Park door toevoeging van Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg. Functies die hier niet bij passen vinden een plek elders in de stad of in de regio.
- Het huidige monofunctionele kantorenpark Rijnsweerd transformeren tot een aantrekkelijk stuk stad met plek voor wonen, werken en ontmoeten
- Transformatie en intensivering ruimtegebruik monofunctionele gebieden zoals Galgenwaard, Kromhout en Rubenskwartier
- Kleinschalige verdichting in de bestaande woonbuurten, grootschaligere (niet massaal) verdichting in de grotere ontwikkel/transformatiegebieden. Deze verdichting wordt onder andere gerealiseerd door meervoudig ruimtegebruik en het stapelen van functies. Het toevoegen van sociaal woningbouwprogramma is hierbij een aandachtspunt
- In samenwerking met buurgemeenten zorgen voor verbonden, toegankelijke landschappelijke eenheden in de regio
- Versterken beleefbaarheid waterlinielandschap (UNESCO Werelderfgoed): NHW als bindende/verwevende structuur/gebied tussen stad en landschap, behouden door ontwikkelen. (Sommige) forten herbestemmen met publiek programma (sociaal, maatschappelijk, economisch)
- Verbinden van de stad en het omliggende landschap en toegankelijk maken afgesloten gebieden
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer, meer ruimte voor voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen i.c.m. groenblauw netwerk). (Dichtbebouwde) buurten vergroenen, klimaatadaptief maken en ruimte maken voor ontmoeting en verblijf
- Ontwikkelen nieuwe verbindingen tussen buurten en wijken om sociale gedeeldheid tegen te gaan
- Inpassing van de extra HOV-verbinding tussen Lunetten Koningsweg en het USP, met als uitgangspunt het verminderen en voorkomen van nieuwe barrièrewerking, onder andere in het parklandschap van Maarschalkerweerd
- Inpassing van de extra HOV-verbinding en de nieuwe HUB in USP, zorgvuldig ruimtelijk ingepast, zodat deze geen nieuwe barrière vormt voor fiets en voetganger in het landschap of de stad
- Buitengebied aan de oostzijde als zoekgebied voor sport (t.b.v. de nieuwe woningen in USP en Lunetten) en opwekking van duurzame energie. Het betreft hier een technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vraagt. Landschappelijke inpassing en behoud van ruimtelijke kwaliteit vormen hiervoor de basis

## Programma

### Werken

- Utrecht Science Park: Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg
- Galgenwaard: woonwerklocatie waar werkruimte (kantoren, zorg, maatschappelijk en sport) een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Rijnsweerd: kantorenlocatie, waar wordt gemengd met ander stedelijk programma, maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Zakelijke dienstverlening, digitale industrie/ICT, grootschalig en MKB in de mix van huurders. Als direct aangrenzend overloopgebied voor USP voor USP-gerelateerde werkgelegenheid
- Lunetten Koningsweg: (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Veel interactie. Intercitylocatie. Knooppunt biedt wellicht in de toekomstmogelijkheid voor USP-gerelateerde werkgelegenheid, echter géén productieactiviteiten
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: Lunetten Koningsweg 100.000 $m^2$ bvo (circa 5200 arbeidsplaatsen), Galgenwaard 100.000 $m^2$ bvo (circa 3500 arbeidsplaatsen)
- Aantallen wetenschapsbanen: minimaal 4000 banen

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3650 woningen waaronder: De Kwekerij 850, Archimedeslaan en Rijnsweerd 1600, Utrecht Science Park 1200
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 8000 woningen. Waaronder Galgenwaard/Rubenskwartier 1000, Rijnsweerd 2000, Utrecht Science Park 2000, Lunetten-Koningsweg 3000

### Groen

Naast het toevoegen van groen gaat het ook om bestaand groen (beter) openbaar toegankelijk maken.
Lunettenpark (10 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging), Groot-Oostbroek (17 hectare toevoeging), Groot Amelisweerd (50 hectare toevoeging), vergroten groene scheg Kromme Rijn (1 hectare toevoeging), opgaven voor groenblauwe routes (15 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging) en nieuw buurt- en wijkgroen (37 hectare, waaronder groene raamwerk USP, kwaliteitsverbetering en toevoeging)

### Voorzieningen

- Sport: Maarschalkerweerd (1 hockeyveld en 1 voetbalveld), zoekgebieden sportvelden Lunetten Koningsweg (3,5 hectare) en Voordorpse Polder (3,5 hectare), 1 hockey en 1 rugbyveld USP (optioneel), sporthal Voordorp en uitbreiding zwembad de Kromme Rijn (optioneel). Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in/rondom Lunetten
- Cultuur: Forten Lunetten als zoeklocatie voor stedelijke culturele (publieks)voorziening, zoeklocatie voor broedplaatsen

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Verdichting en transformatie Utrecht Science Park met programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg).

2. Nieuwe stedelijke knoop Lunetten Koningsweg rondom station met intercitystatus met een mix van wonen en werken aan het landschap en een extra verbinding onder de sporen. Plus verdichting rondom de 'as van Lunetten'.

3. Toevoegen woningen, voorzieningen, horeca en kennisinstellingen aan kantoren in Rijnsweerd en Archimedeslaan.

4. Transformatie omgeving Galgenwaard en Kromhoutkazerne. Verdichting en een nieuwe functiemix tussen (top) sport, onderwijs, voorzieningen, wonen en werken maken een nieuw secundair knooppunt.

5. Intensiveren hoogwaardig openbaar vervoersverbinding tussen Lunetten Koningsweg en Utrecht Sciencepark (deels ondertunneld). En doortrekken richting het noorden naar Rijnsweerd-Overvecht en richting het zuiden naar Westraven. Waarborgen van de kwaliteit door landschappelijke en ruimtelijke inpassing.

6. Parkeerhubs voor Utrecht Science Park, Lunetten Koningsweg en Maarschalkerweerd.

7. Afwaarderen snelweg A28 vanaf knooppunt Rijnsweerd tot stadsboulevard en nieuwe ontsluiting naar parkeerhub USP west.

8. Waterlinieweg meer onderdeel laten uitmaken van het stedelijk weefsel door het te transformeren tot stadsboulevard met groene doorgaande route.

9. Versterken van de groene scheg die de stad inloopt via Maarschalkerweerd en de Kromme Rijn, en scheg Sandwijck-Park Voorveldsepolder-Hogelanden-Maliebaan-Zocherpark.

10. Opheffen barrières (spoor, water, autowegen) door middel van 'landschapsbruggen'. Nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen over en onder het spoor en de A27 (ter hoogte van de Koningsweg/Amelisweerd en Lunetten).

11. Ontwikkelen nieuw Liniepark door het ruimtelijke verbinden en versterken van bestaande parken en ontsluiten van verborgen parels (Beatrixpark, Lunetten en begraafplaatsen) tot een stadspark. Dit parklandschap is gebaseerd op de waterlinie en verweeft stad en land met elkaar.

12. Versterken groenblauwe verbinding Biltse Grift als groene loper tussen Griftpark-Hogelanden/Maliebaan/Wilhelminapark.

13. Ontwikkelen landschappelijk raamwerk Utrecht Science Park waarin cultuurhistorie, ecologie, onderwijs, klimaatadaptatie (vergroenen), gezondheid en recreatie centraal staan.

14. Uitbreiding landschapspark Amelisweerd, Oostbroek, Rijnauwen en Vechten: nieuwe paden, meer opgaand groen, recreatieve functies en nieuwe natuur.

15. Versterken en verbinden van de langzame verkeerroutes tussen de wijken en het landschap.

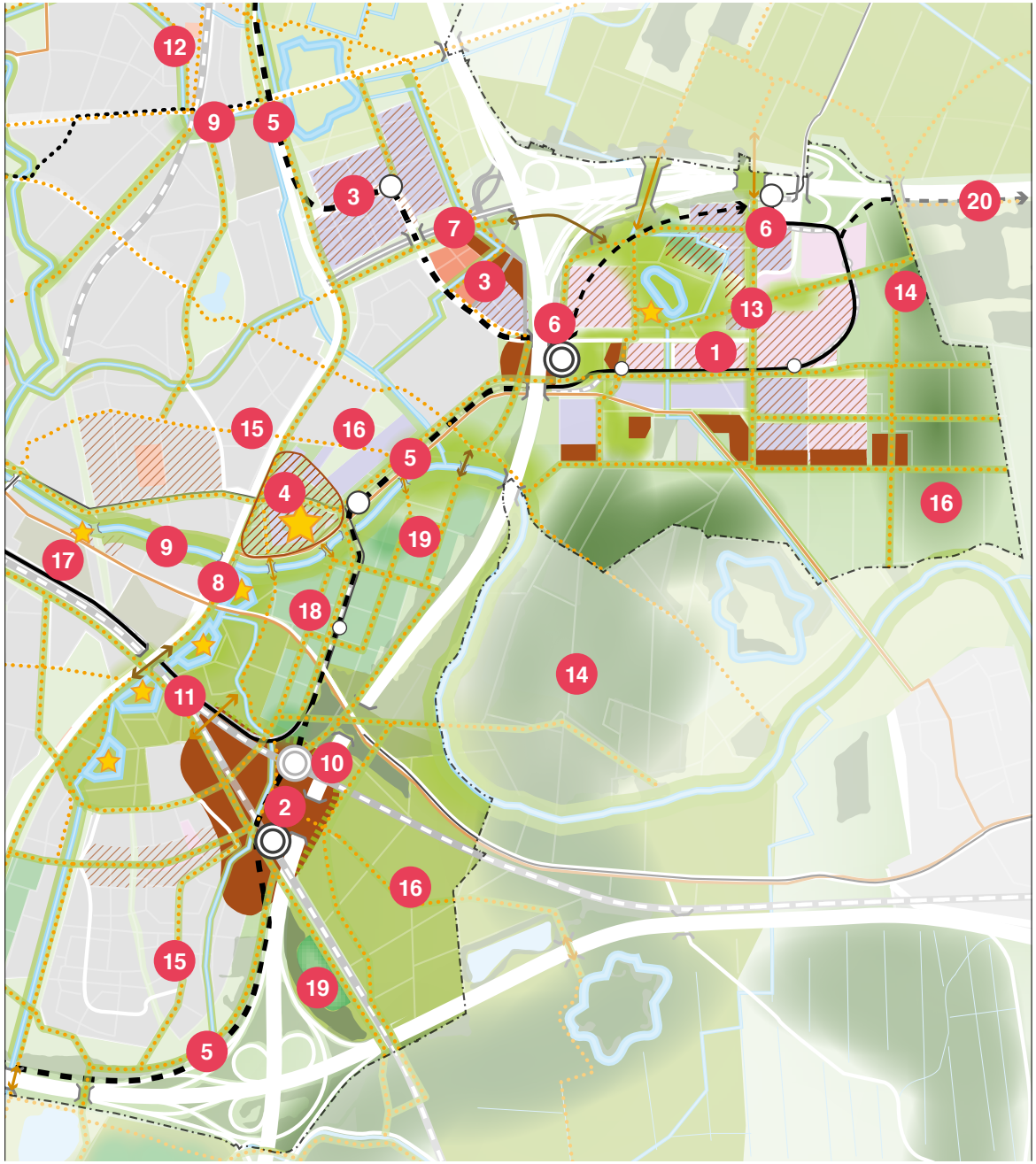
16. Publieke toegankelijkheid vergroten (sportparken, forten, weilanden UU, golfbaan, kazerneterrein).

17. Realiseren van nieuwe iconen zoals het Pieter Baan Centrum.

18. Open en toegankelijk parklandschap Maarschalkerweerd met Lunettenpark, Kromme Rijnoeverpark en sportcampus.

19. Uitbreiding veldsportaccommodaties ten behoeve van het groeiend aantal inwoners.

20. Studie doortrekken Tram 22 richting Zeist met aandacht voor de aanwezige infrastructuur en de landschappelijke kwaliteiten.




## Oost

### bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- (boven) stedelijke voorzieningen
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- knooppunt
  hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte
- mogelijke verlegging spoorlijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

### energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

# 6.5 A12 zone

## Papendorp, Stadseiland-zuid (Woonboulevard, Westraven en MWKZ deelgebied 6)

### Waarde van de A12 zone voor Utrecht in 2040

Economisch en contrastrijk kerngebied gemengd met wonen.
Op een knooppunt van wegen, kanalen en openbaar vervoer met water als bindend element
Nb. De A12-zone ligt op grondgebied van de gemeente Utrecht (Papendorp, Stadseiland-zuid) en van omliggende gemeenten (Galecopperzoom, Liesbosch, Laagraven)

### Huidige kwaliteiten

- Autobereikbaarheid via de A2/A12, landelijk draaischijf
- Kanalen en waterplassen
- Werkgelegenheid: hoogwaardige kantorenlocatie Papendorp, woonboulevard, bedrijventerrein Liesbosch
- Diversiteit aan werkmilieus
- Nabijgelegen groengebied Laagraven (Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Galecop en Rijnenburg als groene poorten naar het rivierenlandschap (de Waal) en groene hart

### Opgaven voor de A12 zone tot 2040

- Nieuwe (hoog) stedelijke woon- werkmilieus toevoegen in Merwedekanaalzone en Westraven
- Benutten van de economische potentie als grote werklocatie voor de groei van werkgelegenheid. Kleinschalige tot middelgrote bedrijvigheid die goed mengbaar is met andere stedelijke functies in de A12-zone
- Verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied
- Doordat verschillende bestaande- en nieuwe modaliteiten bij elkaar komen in en om Westraven zijn de ruimtelijke samenhang en -inpassing complex en vragen daarom om een ruimtelijke studie
- Wegnemen van de barrièrewerking van de kanalen en hoofdwegen door nieuwe doorgangen of bruggen te realiseren. Dit moet zorgen voor veel fijnmazige verbindingen tussen nieuwe ontwikkelgebieden (Westraven, Merwedekanaalzone) en de omgeving
- Benutten en verhogen groene kwaliteit (Park Transwijk, Laagraven-Oost, Hollandse Waterlinie) en de kwaliteiten van het water
- Autoafhankelijkheid van het gebied verkleinen door investeringen in alternatieven en parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

## Programma

### Werken

- A12-zone: De verschillende deelgebieden in de A12-zone moeten in samenhang worden ontwikkeld, waarbij elk deelgebied specifieke ruimte kan bieden voor bepaalde delen voor bedrijvigheid. Ruimte voor kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid, gemengd met andere stedelijke functies zoals woningen en voorzieningen
- Papendorp: kantorenlocaties waar wordt gemengd maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeids-plaatsen, MWKZ kantoren/bedrijfsruimte 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 – 133.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: MWKZ 90.000 m² bvo, circa 3400 arbeidsplaatsen, A12-zone, nader uit te zoeken

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 4650 woningen: waaronder Merwedekanaalzone deelgebied 6 200, Transwijk 400, Kanaleneiland 1700, Groenewoud 1350 en Papendorp Noord 1000
- 1300 woningen in de Merwedekanaalzone deelgebied 6, als onderdeel van de 10.000 woningen in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2)
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 3500 woningen in het Utrechtse deel van de A12-zone (Westraven, Woonboulevard en Papendorp). Nader gebiedsonderzoek voor de gehele A12-zone (inclusief buurgemeentes) moet meer duidelijkheid geven over het te realiseren aantal woningen in balans met de andere functies uit de barcode

### Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 6 en Westraven (10,5 hectare), landschapspark Laagraven (80 hectare, buiten de gemeentegrens), opgaven voor groenblauwe routes (14 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (34 hectare).

### Voorzieningen

- Sport: zoekgebied sportvelden in Polder Laagraven (7 hectare, buiten de gemeentegrens) en sporthal Bontekoelaan. Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor speciaal onderwijs in Westraven

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Nieuwe HOV-knooppunten Westraven en Papendorp met een gebouwde voorziening voor parkeren aan de rand van de stad en met een HOV-verbinding richting Leidsche Rijn Centrum (west) en USP (oost).

2. Verstedelijking in hoge mate op Westraven met een levendige mix tussen wonen en werken.

3. Verstedelijking Merwedekanaalzone deelgebied 6) Conform omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2).

4. Behouden van Woonboulevard en attractiviteit verhogen door aanpak openbare ruimte en toevoeging van functies zoals wonen, voorzieningen, groen en energie.

5. Realisatie nieuwbouwwijken Groenewoud en Papendorp Noord met een strook kantoren, woningen en voorzieningen (Papendorp Noord).

6. Realisatie Mobiliteitshub XL voor parkeren aan de rand van de stad.

7. Merwedelijn als HOV-verbinding met Utrecht Centraal, Merwedekanaalzone, Westraven en Nieuwegein: versnelling en mogelijke verlegging van de huidige SUNIJ-lijn en een aftakking naar Papendorp. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden.

8. Waterlinielijn als directe HOV-verbinding tussen Papendorp– Westraven – Lunetten Koningsweg en het USP. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden.

9. Groene rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe verbinding met de rest van de stad en park voor de nieuwe stedelijke ontwikkelingen en andere nieuwe groene (oever) verbindingen.

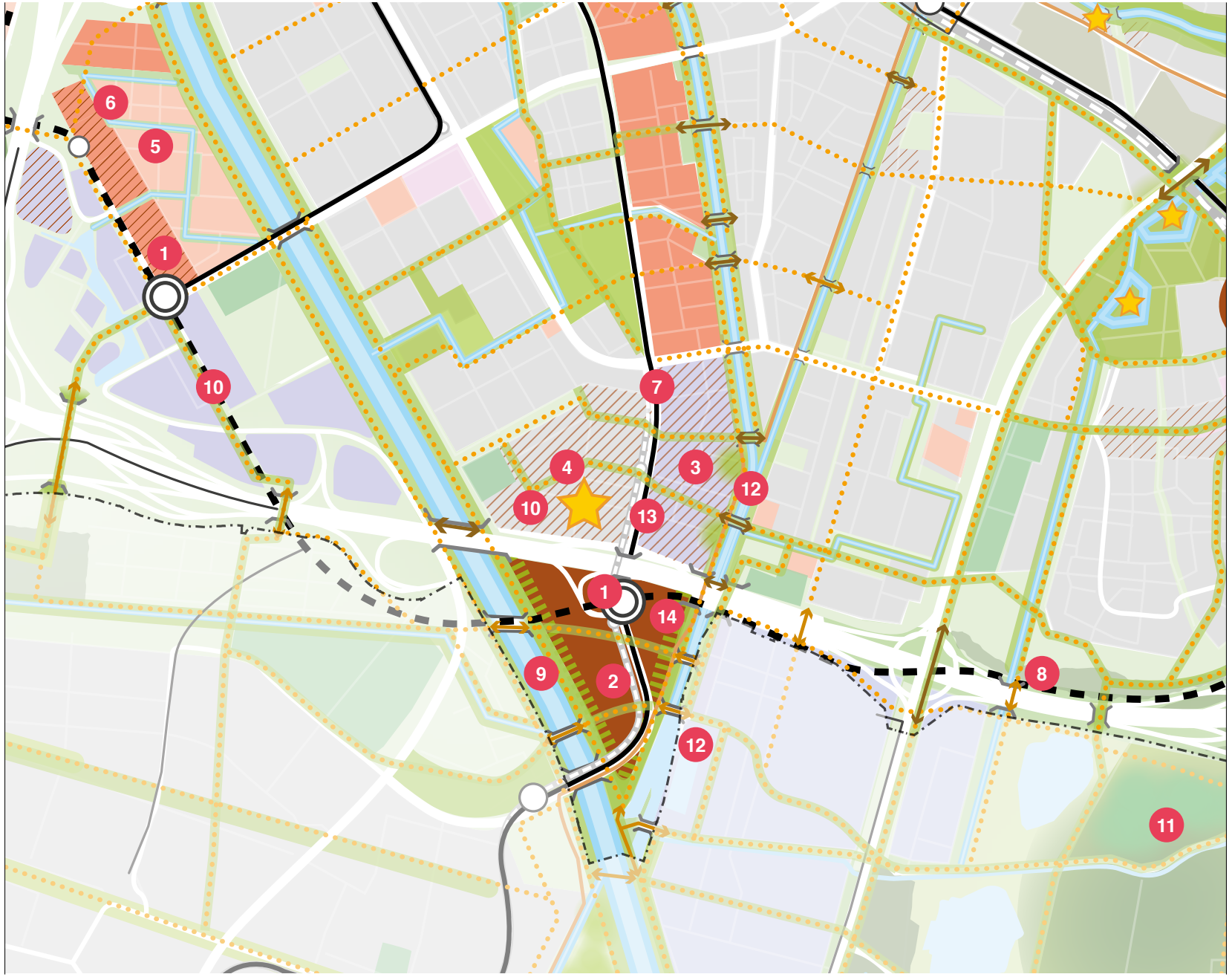
10. Vergroenen gebouwde omgeving (met name de Woonboulevard): Groene daken, vergroening openbare ruimte en groene routes.

11. Laagraven als nieuwe landschapspark aan de A12 met ruimte voor natuur, stadslandbouw, waterberging, recreatie, veldsport, energie (buiten de gemeentegrens).

12. Een fijnmazig groenblauw routenetwerk creëren door meer en comfortabelere verkeersverbindingen voor fiets en voetganger over- en langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal en onder de A12 in de richting Laagraven, Rijnenburg en de Lek.

13. Aansluiting concept wiel met spaken. Het op orde krijgen van de spaak via Europalaan inzake het OV en het fietsnetwerk.

14. Autoafhankelijk op orde krijgen door het investeren in alternatieven zoals anders reizen, niet reizen (thuiswerken) en gespreid reizen. Ondersteunend hieraan zijn het parkeren aan de rand van de stad (dat aansluit op het wiel) en afspraken maken over parkeerregulering.




## A12 zone

### bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- knooppunt — hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte — bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

# 6.6 Rijnenburg

## polders Rijnenburg en Reijerscop

### Waarde van Rijnenburg voor Utrecht in 2040

De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij 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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

### Huidige kwaliteiten

- Ecologie (weidevogels)
- Openheid, rust en ruimte
- Recreatie (wieler- en skeelerbaan, skipiste, fietsen)
- Oude bebouwingslinten
- Agrarische functie (met name van Reijerscop)

### Opgaven voor de Rijnenburg tot 2040

- Verbinden van de Rijnenburg met de omgeving (Nieuwegein, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern) door groen-blauwe verbindingen en fiets- en wandelroutes
- Versterken aanwezige landschappelijke structuren als robuuste basis voor de toekomst. Zodat bijvoorbeeld bomen die geplant worden niet over 20 jaar weer weg moeten, maar alvast het raamwerk vormen voor de toekomst
- Landschappelijk raamwerk met gebruiksgroen, water en recreatieve (fiets-wandel) verbindingen
- Tijdelijk Energielandschap
- Sportlandschap voor regionale sportfuncties
- Natuurbehoud en ontwikkeling (ecologische zones)
- Ontwikkelingen in en rond Rijnenburg mogen geen belemmering vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2035

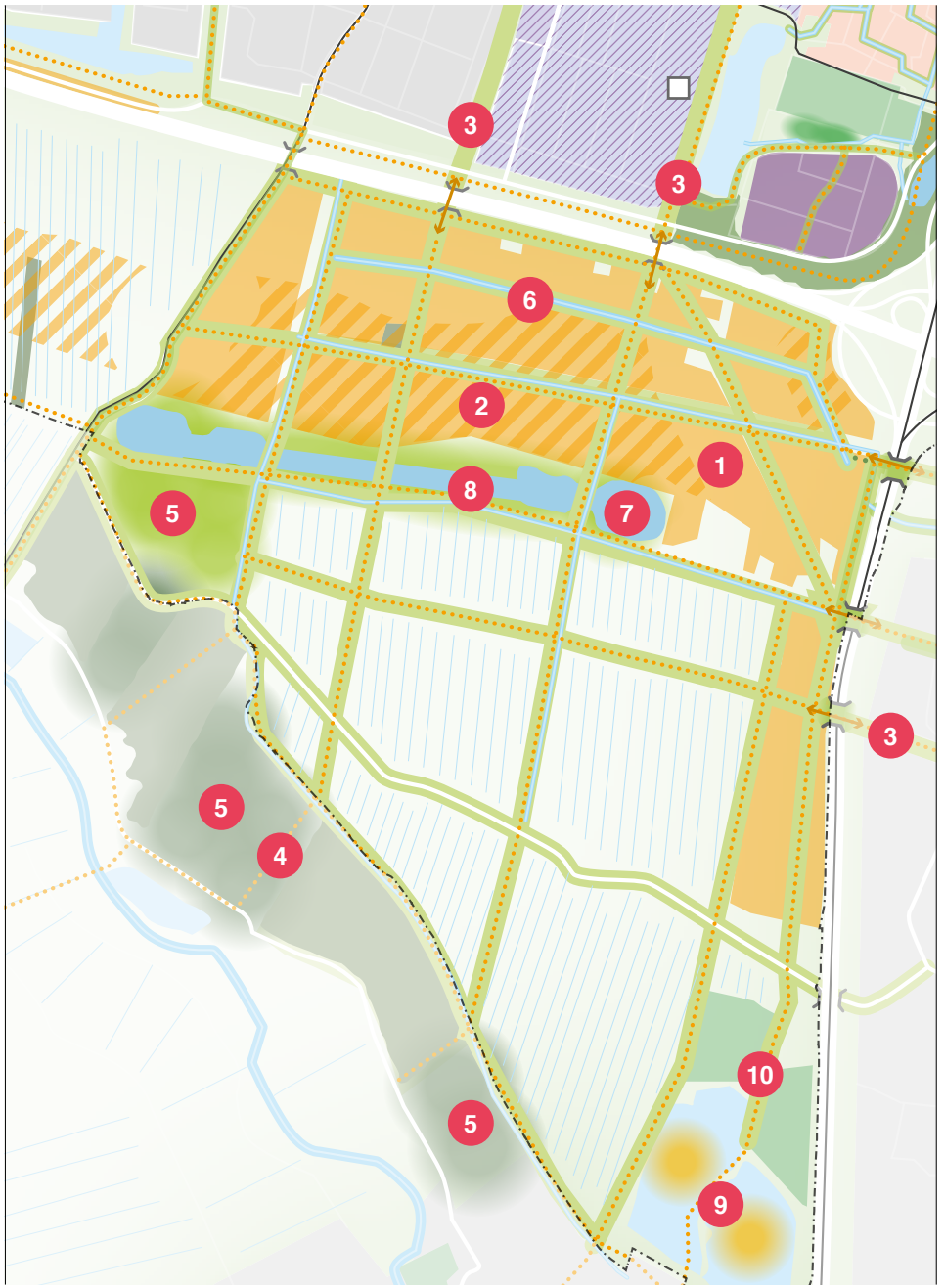
### Programma

**Groen**
landschappelijk raamwerk Rijnenburg (200 hectare),
vergroten IJsselbos (90 hectare, buiten de gemeentegrens)

**Voorzieningen:**
Sport: roeibaan en andere regionale sportvoorzieningen

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Zoekgebied voor tijdelijke grootschalige opwekking zonne-energie.
2. Zoekgebied tijdelijke grootschalige opwekking windenergie.
3. Nieuwe doorgaande wandel- en fietsverbindingen naar Nieuwegein en Leidsche Rijn onder/over de A2.
4. Groen-blauwe verbindingen aanleggen naar Hollandse IJssel en Oude Hollandse Waterlinie.
5. Uitbreiding IJsselbos als groene kraag om de polder.
6. Nieuwe groenblauwe structuren aanleggen als basis voor toekomstige ontwikkelingen.
7. Laagstgelegen delen van de polder zijn geschikt voor waterberging met een recreatieve functie.
8. Zoekgebied voor nieuwe roeibaan met zwemwater.
9. Drijvende zonnepanelen op Nedereindse Plas.
10. Park voor sport en recreatie met regionale functies.




### Rijnenburg

**bestaand**
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

**verstedelijking**
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid
- verdichting werklocatie

**mobiliteitstransitie**
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

**vergroening**
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoekgebied voor nieuw oppervlakte water
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

**energieopwekking**
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

## 6.7 Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

### Waarde van Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern voor Utrecht in 2040

Volwassen woonwijk voor alle leeftijden met gemengde centra die zijn gekoppeld aan openbaar vervoersknooppunten. Rijk aan groen (Maximapark) en cultuurhistorische elementen.

### Huidige kwaliteiten

- Historische gelaagdheid: de Limes, oude linten en boerderijen en oude dorpskernen Goede basiswaarden: veel voorzieningen en groene opzet
- Plek voor gezinnen: veel grondgebonden woningen en voorzieningen (scholen en sport)
- Veel groen op diverse niveaus van het Maximapark en Haarzuilens tot de buurtparken, grote groene percelen in bestaande linten en dooradering van groenstructuren
- Goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer (3 stations, noordelijk deel) en auto (zuidelijk deel)
- Goede verbindingen met de stad (overkapte A2 en bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal)

### Opgaven voor de Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern tot 2040

- Ruimte bieden voor doorstroming in de woningmarkt, om de vergrijzing te kunnen opvangen in de wijk
- Mobiliteitstransitie: voor wandelaar, fiets, OV en deelauto's
- Voldoende aanbod aan maatschappelijke voorzieningen
- Betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer in het zuidelijk deel
- Mengen van voorzieningen en werkfuncties door de wijk voor meer levendigheid
- Levensloopbestendig maken van de wijk
- Behoud grote groene percelen in de bestaande linten en groene hoofdstructuren ten bate van biodiversiteit, recreatie en klimaatadaptatie.

## Programma

**Werken:**

- Strijkviertel: Arbeidsintensieve (MKB) bedrijven die een substantiële bijdrage leveren aan de werkgelegenheidsopgave in de stad. Inzetten op samenwerking mbo-onderwijs en bedrijven/ duurzame stadslogistiek/ MKB (bouw, circulair, duurzaamheid)/ start ups -scale ups
- Wetering-noord en -zuid, en Haarrijn: Uitgifte van het resterende kavels en op langere termijn optimaliseren van arbeidsplaatsen door bijvoorbeeld stapelen van functies
- Oudenrijn: laatste kavels uitgeven, langdurig leegstaande kantoren transformeren naar bedrijfsruimte en de kantoormetrage terug laten keren op bijvoorbeeld ov-knooppunten in de stad
- Aantallen bedrijventerrein: uit te geven gebied Wetering 10,5 ha,
  circa 1500 arbeidsplaatsen, haarrijn 1 ha,
  80 arbeidsplaatsen,
  Oudenrijn 1 ha, 80 arbeidsplaatsen,
  realisatie Strijkviertel 19 ha,
  circa 1900 arbeidsplaatsen

**Wonen**

- Afmaken woningbouw volgens Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3600 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 1000 woningen

**Groen**

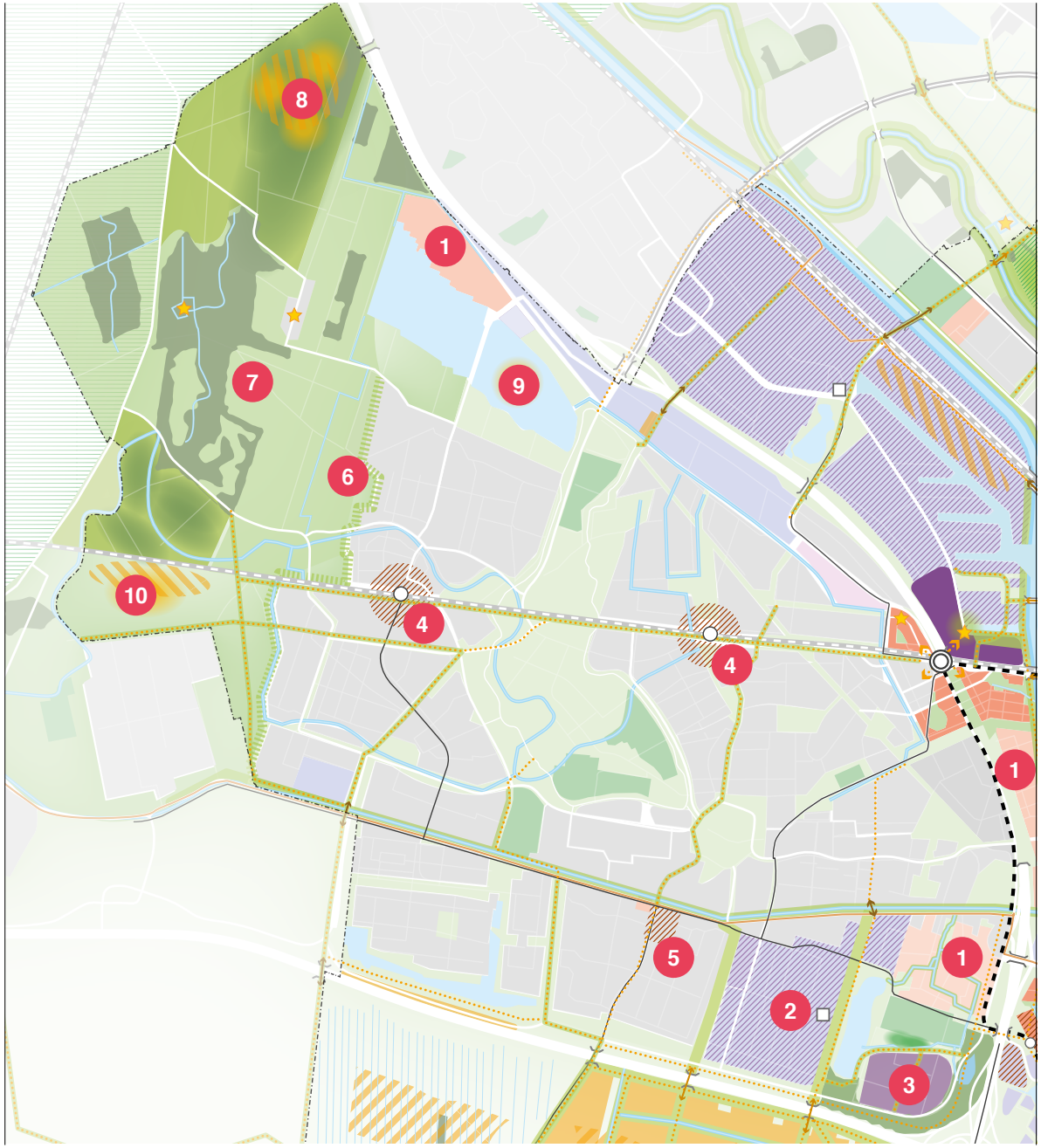
Uitbreiding landinrichtingsgebied Haarzuilens (100 hectare) en uitbreiding en verbetering groenblauwe routes

**Voorzieningen**

- Sport: Strijkviertel/Rijnvliet (2 hockeyvelden en zoekgebied voor 1 rugbyveld) en een extra nieuw zwembad Maximapark
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs in Vleuten- De Meern

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Afronding duurzame woonbuurten Rijnvliet, Haarrijn, Leeuwesteyn, het Zand, Terwijde en Haarzicht.
2. Verdichten van bedrijventerrein Oudenrijn.
3. Bedrijvenpark Strijkviertel als een groen, circulair, duurzaam bedrijventerrein voor arbeidsintensieve bedrijven.
4. Verdichting bij knooppunten openbaar vervoer, functiemenging.
5. Benutten kansen herontwikkeling in de dorpskern De Meern en het toevoegen van meer werkprogramma.
6. Aansluiting westkant Vleuten- De Meern op het buitengebied optimaliseren. Inzetten voor barcode-functies als groen en maatschappelijk programma.
7. Doorontwikkelen landinrichtingsplan Haarzuilens.
8. Aanleg landschappelijk raamwerk (onder andere nieuw bos) Ockhuizen met daarin een zoekgebied voor zonnevelden. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.
9. Zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas.
10. Zoekgebied zon- en windenergie in Dorpeldijk. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.




## Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

### bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- Intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- treinstation
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum stedelijke hub

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

### energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

## 6.8 Totaaloverzicht

In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de diverse ruimtelijke opgaven en wat gerealiseerd zou moeten worden in de diverse gebieden of ter compensatie elders.

De aangegeven cijfers/programma's per gebied zijn indicatief. In de uitwerking van de RSU zal nader worden aangegeven welke kansen kunnen worden benut om met name de programma's rond de knooppunten nader te duiden. Het uitgangspunt is één stedelijke barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Hoe de barcode er per gebied/wijk uitziet, kan verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De barcodes van alle gebieden moeten samen optellen tot de stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. Daarbij kunnen de marges in de programma's worden benut binnen de kaders van de RSU. Nieuwe initiatieven zullen worden beoordeeld tegen de achtergrond van de in de RSU ingezette koers en de integrale barcode. Daarbij kan ook het programma aan vervangende nieuwbouw een rol spelen. Bovendien ontstaan kansen door de uitwerking van knooppunten in regionaal perspectief te plaatsen.

| **Indicatieve Opgave** | **Ambitie** | Centrum | Oost | Overvecht | Noordwest | A12 zone | Rijnenburg | Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern | Buiten de gebieden | **Totaal** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Groen** (aantal hectare) | | | | | | | | | | |
| nieuw buurt- en wijkgroen | | 54 | 37 | 23 | 17 | 34 | 0 | 0 | **35** | **200** |
| nieuwe groenblauwe routes | | 22 | 15 | 10 | 7 | 14 | 0 | 0 | **32** | **100** |
| stedelijk groen (parken en scheggen) | | 8 | 22 | 25 | 10 | 11 | 0 | 0 | nvt | **76** |
| groen om de stad | | 0 | 77 | 22 | 0 | 80 | 290 | 100 | nvt | **569** |
| **totaal** | **690** | **84** | **151** | **80** | **34** | **139** | 290 | **100** | **67** | **945** |

### Toelichting op de cijfers

**Groen**

Het totale aantal hectares groen is 945. Dit is hoger dan de ambitie maar inclusief 80ha in de A12 zone, 90ha in Rijnenburg (IJsselbos) en bijvoorbeeld Amelisweerd die buiten de gemeentegrens liggen.

| Opgave | Ambitie | Centrum | Oost | Overvecht | Noordwest | A12 zone | Rijnenburg | Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern | Buiten de gebieden | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Voorzieningen** (aantal voorzieningen) | | | | | | | | | | |
| broedplaatsen | 6 | 2 | | 2 | 2 | | | | | 6 |
| culturele (publieks)voorziening | 4 | 2 | | | 2 | | | | | 4 |
| voortgezet onderwijs | | | | | | | | | | 0 |
| voortgezet onderwijs incl. sporthal | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | | 6 |
| speciaal onderwijs | 1 | | | | | 1 | | | | 1 |
| asielzoekerscentrum | 2 | | | | | | | | | 0 |
| sporthal | 3 | | 1 | | 1 | 1 | | | | 3 |
| zwembaduitbreiding | 3 | | 1 | 1 | 1 | | | | | 3 |
| nieuw zwembad | 1 | | | | | | | 1 | | 1 |
| hockeyveld | 44 | 2 | 11 | 7 | 2 | 7 | 0 | 2 | 0 | 32 |
| rugbyveld | | | | | | | | 1 | | |
| voetbalveld | | | | | | | | | | |
| korfbalveld | | | | | | | | | | |

## Toelichting op de cijfers

**Voorzieningen**

Voor 32 sportvelden is binnen de gebieden een geschikte locatie gevonden. Daarnaast zijn er binnen de gebieden nog potentiële locaties voor in totaal vier sportvelden. Voor de restopgave van acht sportvelden moet aan de randen van de stad en Rijnenburg ruimte gevonden worden.

Daarnaast wordt nog gezocht naar één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad. Indicatief is hier een aantal van 2 opgenomen.

| Opgave | Ambitie | Centrum | Oost | Overvecht | Noordwest | A12 zone | Rijnenburg | Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern | Buiten de gebieden | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Werken / Economie** (aantal banen) | | | | | | | | | | |
| kantoren (incl. kleinschalige kantoren in wijken en overig) | | 21.000 | 8.700 | | 11.500 | 8.100 | | | | **49.300** |
| wetenschap | | | 4.000 | | | | | | | **4.000** |
| bedrijventerrein | | | | 540 | 1.500 | | | 3.560 | | **5.600** |
| werken in de wijk | | | | 3.000 | | | | | 8.100 | **11.100** |
| toename van 70.000 banen, aansluitend op bevolkings-groei, waaronder: | **70.000** | 21.000 | 12.700 | 3.540 | 13.000 | 8.100 | | 3.560 | 8.100 | **70.000** |
| **Wonen** (aantal woningen) | | | | | | | | | | |
| groei met 60.000 woningen | **60.000** | 16.350 | 11.650 | 6.800 | 9.800 | 9.450 | | 4.600 | 3.400 | **62.050** |
| **Energie** (aantal GWh) | | | | | | | | | | |
| 70GWh per jaar aanvullend op Rijnenburg | **1.400** | | 68 | | | | 276 | 40 | | **1.292** |

## Toelichting op de cijfers

**Werken/Economie**
Het totale aantal expliciete arbeidsplaatsen in de gebieden telt op tot 58.900. Inclusief het werken in de wijk telt dit op tot 70.000 arbeidsplaatsen.

**Wonen**
Het aantal te ontwikkelen woningen binnen de gebieden is 58.650. Aanvullend hierop wordt ook buiten de nieuwe stedelijke knooppunten gebouwd en zijn kleine projecten (<200 woningen) uit het MPR niet opgenomen. Inclusief deze projecten telt het totaal op tot boven de 60.000. Maar er zullen ook woningen gesloopt worden om ruimte te bieden voor nieuwe ontwikkelingen.

**Energie**
De totale opwekking van electrische energie binnen de huidige plannen is 384 Gigawattuur. Hierbij is de opwekking van koude en warmte buiten beschouwing gelaten. Reden hiervoor is dat de studies naar grootschallige koude- en warmtewinning (bijv. geothermie) nog te pril zijn om uitspraken over te doen.

**Overall conclusies**

Uit deze overzichtstabel blijkt dat de opgaven voor groen, wonen en werken binnen de eigen gemeentegrens gerealiseerd kunnen worden. Aandachtspunt daarbij is dat groen vooral aan de randen van de stad wordt toegevoegd. De gemeente zal samenwerking met de regio zoeken voor het bereikbaar maken van deze groene gebieden.

Voor de opgave voorzieningen is binnen de gebieden nog niet alle benodigde ruimte gevonden. De restopgave bedraagt het zoeken naar locaties voor opvang van maximaal 300 asielzoekers en in totaal acht sportvelden; dit is een stedelijk-regionale opgave.

Voor de energieopgave (elektrische energieopwekking) zijn binnen de gemeentegrens slechts een beperkt aantal locaties beschikbaar. Voor de restopgave (overige opwekking van elektriciteit en met name warmte) zal de gemeente in overleg gaan met de regio. Hiervoor lopen op dit moment diverse onderzoeken, onder andere naar de mogelijkheden voor geothermie.



# 7 Uitvoeringsstrategie

## 7.1 Inleiding

In de vorige hoofdstukken is de koers uiteengezet voor de verstedelijkingsambities van Utrecht tot 2040. Naast de verstedelijkingsopgave is ook beschreven welke ambities rond de verschillende thema's centraal staan (hoofdstuk 5). De opgave en de ambities zijn vervolgens 'vertaald' naar de verschillende gebieden in de stad en zijn keuzes geformuleerd voor de ruimtelijke toekomst voor grote delen van de stad (hoofdstuk 6). De volgende stap is de uitwerking in verschillende (ruimtelijke) plannen; samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht is de RSU 2040 daarvoor richtinggevend.

Dit hoofdstuk beschrijft een aantal voorwaarden die nodig zijn om tot een goede uitvoering van de verstedelijkingsopgave te komen. Aan de orde komen een logische fasering van werk, de samenwerking met andere partijen, de monitoring en de sturing.
De verstedelijkingsopgave is erg breed en niet alles kan tegelijk. Dat is ook niet wenselijk, want juist een geleidelijke ontwikkeling van de stad komt de kwaliteit ten goede. De gemeente gaat hier gecontroleerd en geconcentreerd mee aan de slag en wil bewaken dat de stad niet verandert in een continue bouwput. De uitvoeringsstrategie is hier het antwoord op.

De uitvoeringsstrategie geeft aan in welke tijdsvolgorde de ambities van de RSU 2040 gerealiseerd worden. Deze is opgedeeld in verschillende fases. Het werk in de ene fase kan randvoorwaardelijk zijn voor het werk in een volgende fase. Zo kan bijvoorbeeld de aanleg van een groene scheg of een deel van het wiel met spaken bepalend zijn voor de mogelijkheden van het realiseren van woningen, bedrijven en voorzieningen.
De gemeente doet dit niet alleen, maar samen met bewoners, ondernemers, organisaties en andere overheden die meedenken, meebeslissen

en zelf het initiatief nemen om de stad mooier en beter te maken. Zowel binnen de stad en de regio als ook daarbuiten.

In paragraaf 7.2 zijn de verschillende fasen weergegeven. Per fase wordt zichtbaar wat de gemeente wil realiseren en welke plannen/ ontwikkelingen starten met een verkenning, planfase, voorinvestering of voorfinanciering. Daarbij wordt duidelijk wat de cruciale momenten voor diverse plannen zijn om deze later in de tijd te kunnen realiseren, onder welke condities dat kan en welke afhankelijkheden daar bij spelen. Ruimtelijke planning is altijd een kwestie van lange termijn planning. Een meer gedetailleerde planning van de investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur is te vinden in het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht.
Ook is per fase aangegeven wat de ruimtevraag is op basis van de barcode en wat dat betekent voor de opgaven van de stad en van de gebieden in de stad. Tevens wordt duidelijk waarover de gemeente het gesprek zal starten met de regio.

In paragraaf 7.3 staan de taken beschreven in het kader van de omgevingswet. Hierin wordt duidelijk wat de verantwoordelijkheid van de gemeente is voor de belangen van de stad en welke wettelijke taken het met zich meebrengt. In paragraaf 7.4 komt de monitoring en sturing aan de orde. Het gaat hierbij om aantallen woningen en om het ruimtebeslag van de thema’s volgens de barcode. Op deze manier is sturing op integrale gebiedsontwikkeling mogelijk.

## 7.2 Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?

Een koers voor twintig jaar wordt niet in één keer tot uitvoering gebracht. Een stapsgewijze implementatie van de ambitieuze inzet van de RSU 2040 vraagt van de gemeente en de partners een duurzame, consistente en stevige inspanning en vraagt ook wat van de inwoners die met ingrepen worden geconfronteerd. De stad kan niet in één keer op de schop. Fasering is noodzakelijk en wenselijk.

De gemeente geeft een passend vervolg aan wat met de RSU 2016 in gang is gezet. Dit heeft inmiddels voor een groot deel vorm gekregen in het Meerjaren Programma Ruimte (MPR). In vervolg op de RSU 2016 heeft de gemeente nu een duidelijker zicht op de mobiliteitscondities die met de geprogrammeerde woningbouw verbonden zijn. Bovendien is er een scherper beeld van de benodigde maatschappelijke voorzieningen en alle items van de barcode (van werk, groen tot en met energie), die onder andere met de woningproductie in de pas moeten lopen om gezond stedelijk leven voor iedereen inhoud te geven. De startfase van de planperiode RSU 2040 staat daarmee vooral in het teken van het realiseren van de doorloop uit de RSU 2016 op een meer geïntegreerde, complete aanpak van gebiedsopgaven en de aanvullingen vanuit de barcode en daarmee verbonden thematische condities. Dit vraagt dus een extra inzet bovenop het MPR zoals geprognotiseerd. Daarmee zullen niet alle bezwaren van critici omtrent het plan MWKZ zijn weggenomen. Maar zonder de RSU 2040 zou MWKZ gerealiseerd zijn zonder de compensatie voor wat in de barcode nu ontbreekt. De gemeente heeft nu in beeld hoeveel gecompenseerd moet worden en dat dat op stedelijk niveau - inclusief uitloop naar de randen van de stad - ook kan. De gemeente monitort jaarlijks hoe ver dit vordert.

Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het MPR is duidelijk waar en met welke aantallen gebouwd gaat worden. Vervolgens wordt inzichtelijk gemaakt hoe de nieuwe knopen ontwikkeld worden en bestaande knopen opgewaardeerd en doorontwikkeld worden. De methodiek van de barcode benut de gemeente om scherper te krijgen of met de bouwontwikkelingen ook voldoende ander stedelijk programma wordt ontwikkeld.

De periode tot circa 2030 is ook bedoeld voor het voorbereiden van een hoog niveau van productie in de periode daarna. Met name de grootschalige investeringen in de infrastructuur moeten tijdig voorbereid worden om operationeel te zijn als de gerealiseerde woningen (en aanvullend programma) nieuwe, grote mobiliteitsstromen op gang brengen. Concreet: de realisatie van een belangrijk deel van het wiel met spaken is vereist om de beoogde gebiedsontwikkelingen te kunnen accommoderen.

**Afhankelijkheden en keuzevraagstuk**

Vanuit die afweging wordt het wiel met spaken gefaseerd in voorbereiding en uitvoering gebracht, met het oog op de daarmee verbonden gebiedsopgaven. Daarbij is in verschillende opzichten sprake van afhankelijkheden en nader te maken keuzen.
In de eerste plaats is de ontwikkeling natuurlijk afhankelijk van de beschikbaarheid van toereikende investeringsmiddelen.
In de tweede plaats is er sprake van een wederkerige afhankelijkheid tussen de ontwikkeling van het wiel en de gebiedsontwikkelingen.
De ambitie is hoog: integrale uitvoering als lightrail. De omvang van de gebiedsontwikkelingen bepalen mede of voor delen van het wiel voldoende vervoersaanbod ontstaat om uitvoering als lightrail te rechtvaardigen. Andersom is de kwaliteit van de uitvoering mede bepalend voor de ontwikkelingspotentie van de ontwikkelgebieden. Voor de Merwedelijn/Papendorplijn staat uitvoering als lightrail niet ter discussie; voor de Waterlinielijn (eveneens fase 2 en 3 in de Ontwikkelstrategie) lijkt het ook haalbaar. Zoals ook aangegeven in het Mobiliteitsplan 2040 is het voor de volgende fasen minder zeker. Om die reden is aangegeven dat na fase 3 te zijner tijd nog nadere keuzes moeten worden gemaakt over de volgorde van uitbouw van het wiel. Bij de verschillende fasen worden nader ingegaan op de consequenties en afhankelijkheden.

Hieronder is per fase grofweg aangegeven wat in kwantiteit de opgave is, welke ‘ingrepen’ daar bij horen en waar de gemeente op korte termijn mee moet beginnen om de totale ontwikkeling van de stad in gang te houden, zowel kwantitatief (volume van de barcode-onderdelen) als kwalitatief. In alle fases worden voor het groen zowel de grote (oppervlakte) ingrepen aangegeven, als de transformatie van het openbaar gebied op straat- en buurtniveau. Daarnaast loopt een continue ontwikkellijn over alle thema’s ten behoeve van een evenwichtige barcode; dat wil zeggen het op niveau brengen en in balans houden van maatschappelijke voorzieningen op wijk- en buurtniveau en het mengen van wonen en werken in de wijken.

Na vaststelling van de RSU wordt een aantal zaken nader uitgewerkt:

- Voor de verdere invulling van de knooppunten zullen gebiedsonderzoeken plaatsvinden in het vervolg van Utrecht Nabij (samenwerkingsverband U Ned). Het gaat om A12-zone, Lunetten/ Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de knooppunten Overvecht en Rijnenburg doet de gemeente dit zelf. Deze gebiedsonderzoeken zullen meer inzichten geven over wat de precieze invulling zal zijn van de knopen. De ambities vanuit de thema’s en gebieden zoals in deze RSU 2040 zijn geformuleerd, vormen de basis voor de gemeentelijke inbreng hierin
- Verder zullen als uitwerking van de RSU 2040 landschapsvisies per stadsrand/scheg worden gemaakt. Hierin zijn groen om de stad, (veld) sport, stadslandbouw en de grootschalige opwekking van energie integraal onderdeel van
- Er komt een eenduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes/ prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik (zie kader paragraaf 5.2.1).
- De uitgangspunten voor hoogbouw, zoals verwoord in paragraaf 5.2.8 worden uitgewerkt in een aparte hoogbouwvisie

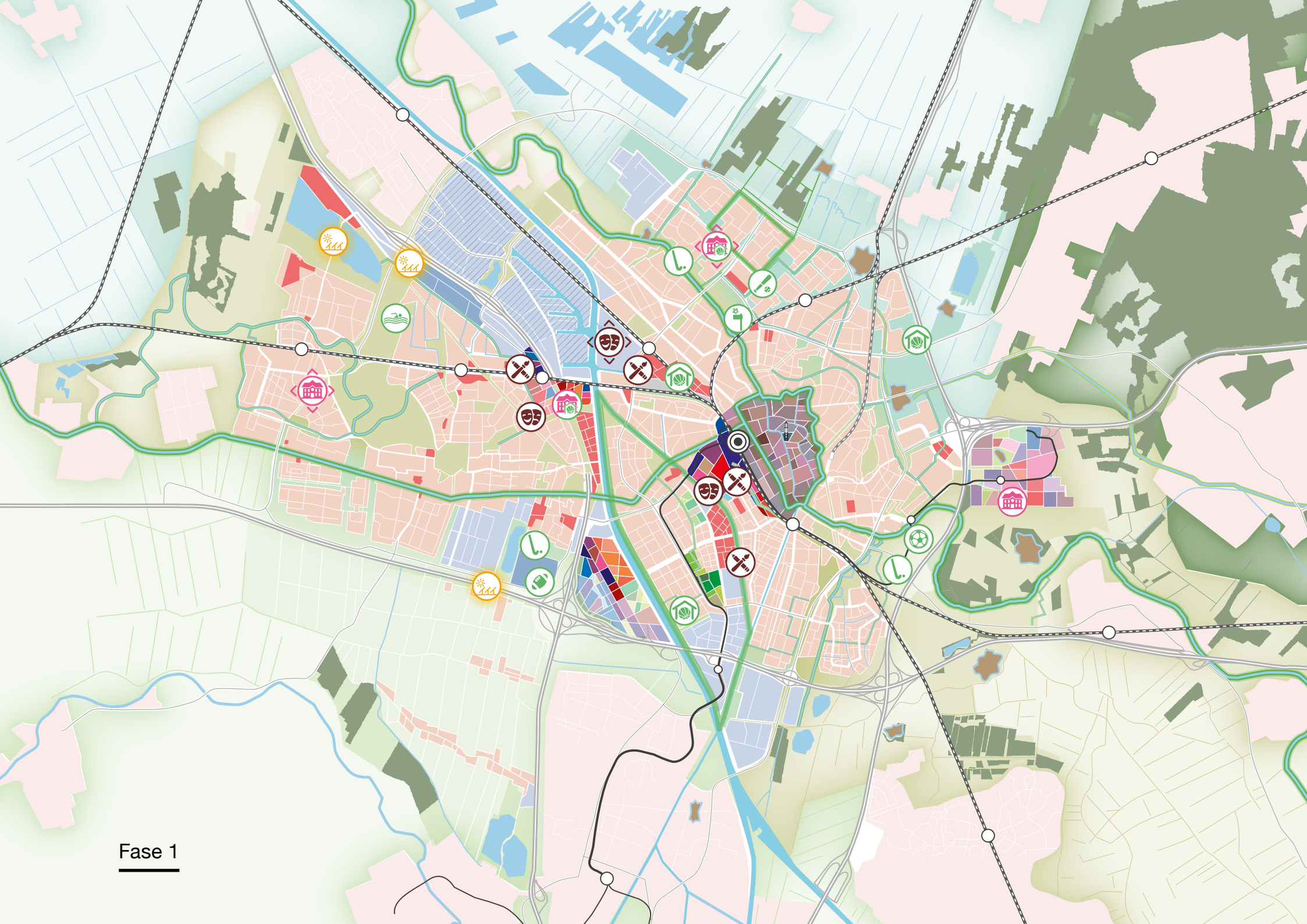
## Fase 1

Uiteraard gaat de gemeente de aankomende jaren door met het realiseren van de harde plancapaciteit, zoals Merwedekanaalzone deelgebied 4 en de eerste fase van deelgebied 5, de Cartesiusdriehoek, Wisselspoor, Groenewoud en de productie in Leidsche Rijn. Tegelijkertijd is in de periode tot circa 2030 de focus gericht op het voorbereiden van een hoog productieniveau voor in de periode daarna.

De inzet voor energie is gericht op de ontwikkelingen rondom Haarrijnse plas, zonnepanelen A12 geluidswal en zonneveld Meijewetering. De groenopgave bevindt zich vooral bij Rondje Stadseiland, in de wijken en buurten en bij de voorbereiding van de grote groeninbrengen als Park Transwijk en het doortrekken van de groene scheggen. Maar ook met een overlap naar voorzieningen voor toevoeging buitensportlocaties.

De grote werkopgave bevindt zich met name op de doorontwikkeling van Papendorp, stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Lage Weide. Ook zal het ‘werken in de wijk’ hier voor het eerst een serieuze invulling krijgen in aantallen.

Om volgende fasen mogelijk te maken, is forse inzet nodig voor de realisatie van het wiel met spaken. De eerste grote ingreep is de realisatie van de Merwedelijn en de Papendorplijn om ontwikkelingen rond Beurskwartier, de volgende fasen Merwedekanaalzone en Papendorp Noord te kunnen accommoderen. Dat is ook nodig om een start te kunnen maken met de ontwikkeling van Westraven en de Waterlinielijn, waarmee Utrecht CS ontlast wordt en de ontwikkeling van Lunetten Koningsweg mogelijk gemaakt wordt. In de eerste fase wordt vol ingezet op de planontwikkeling van dit deel van het wiel met spaken.


Fase 1

## Fase 2

Ook in deze fase zal een deel van het MPR doorontwikkeld worden. De grotere ontwikkelingen bevinden zich voornamelijk in:
- Papendorp Noord
- Merwede deelplan 5
- Beurskwartier
- USP, Rijnsweerd en Lunetten
- Cartesiusdriehoek en Wisselspoor
- Delen Overvecht Noord

Dit telt in deze fase op tot circa 15000 woningen, waarmee een bouwproductie van 3000 woningen per jaar gehaald wordt.

Plannen die in deze fase in de voorbereiding zullen (moeten) gaan zijn onder andere:
- Jaarbeurs
- Westraven

Het wiel met spaken zal de eerste aanleg krijgen in:
- de Merwedelijn
- de Papendorplijn

Deze zullen de eerste druk van de ontwikkelingen aan de zuidkant van Utrecht gaan opvangen. De druk op en rond het CS zal daar niet direct door afnemen. Daarom zal in deze fase ook de verkenning en voorbereiding voor de eerste ontwikkeling van het wiel zelf plaatsvinden. Deze zal als eerste richting oost (LKW-USP-Zeist) gaan: de Waterlinielijn.

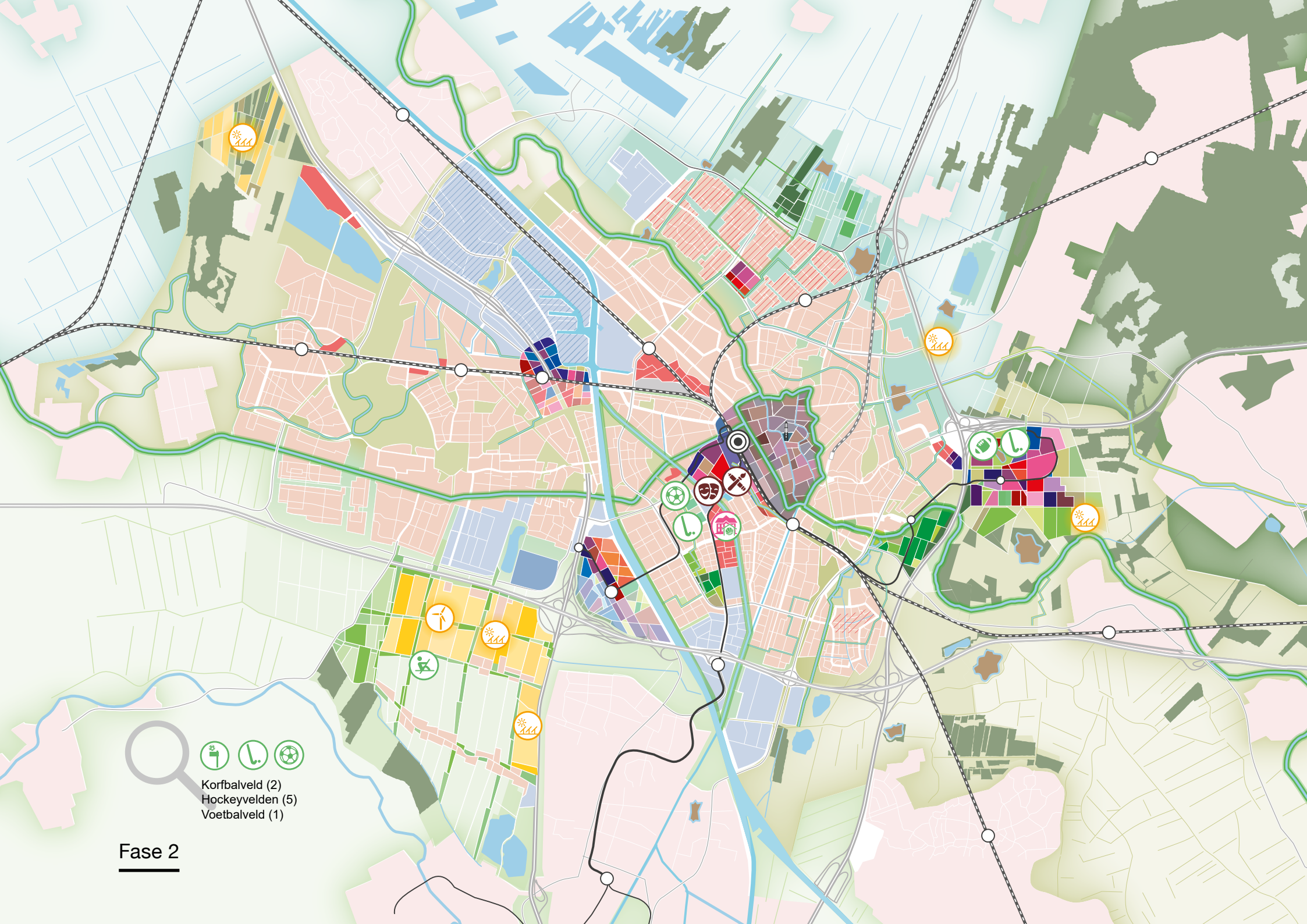
De groenopgave kenmerkt zich vooral door:
- de ontwikkeling van scheg Krommerijn
- de ontwikkeling van scheg Blauwkapel
- de voorbereidingen van Het Groene Lint van Overvecht en Park Transwijk

Toevoeging van maatschappelijke voorzieningen is vooral gericht op sport en onderwijs. Denk daarbij aan:
- VO-school Beurskwartier
- Sporthal Beurskwartier
- Sporthallen MWKZ 5
- Hockey- en voetbalveld Maarschalkerweerd
- Rugbyveld USP
- Sportcomplex Nieuw Welgelegen

Met het ontwikkelen van het energielandschap Rijnenburg wordt een flinke stap gezet in de energie ambities van de gemeente. Daarnaast is er in fase 2 ruimte voor de ontwikkeling van:
- Ockhuizen
- USP
- Voorveldsepolder

Werken kent ook in deze fase een grote ontwikkeling. Een aantal gebieden met een totaal aan circa 6000 banen wordt toegevoegd en een aantal terreinen / gebieden gaat ook de verkennings-, planvormings- en ontwikkelingsfase in. Naast werken in de wijk en de doorontwikkeling van bestaande terreinen zijn de grootste toevoegingen met name te vinden in:
- Papendorp
- Strijkviertel
- Leidsche Rijn Centrum
- USP
- Rijnsweerd
- Kromhout
- Galgenwaard (werkgelegenheid)

Gebieden als Beurskwartier en het vierde kwadrant Leidsche Rijn Centrum zitten in de versnelling voor realisatie in de volgende fase.


Korfbalveld (2)
Hockeyvelden (5)
Voetbalveld (1)
Fase 2

## Fase 3

De volgende fase kenmerkt zich met name door de ontwikkeling van het wiel aan de oostkant van de stad (aanleg van de Waterlinielijn vanuit Westraven, via Lunetten naar USP). Ook de voorbereiding van omgeving Lunetten Koningsweg wordt daarmee in gang gezet. Hierdoor ontstaat er een directe regionale verbinding door de aansluiting van IJsselstein en Nieuwegein met deze gebieden en doorgaand in de richting van Zeist. Op de kaart heeft het wiel een andere aanduiding dan de Merwedelijn en de Papendorplijn aangezien het precieze tracé van het Wiel nog niet vastligt. De aanpalende gebieden zullen daardoor een extra impuls krijgen in zowel de woningbouw als werkgelegenheid. Maar ook een versterking van het groene patroon in en rond de stad. Ook is in deze fase gekozen voor de ‘spaak’ richting Overvecht ingezet alsmede een ontwikkeling van de binnenstadsas die zal aansluiten op ‘het wiel’. Dit betekent voor de onderdelen van de barcode grofweg de volgende ontwikkeling

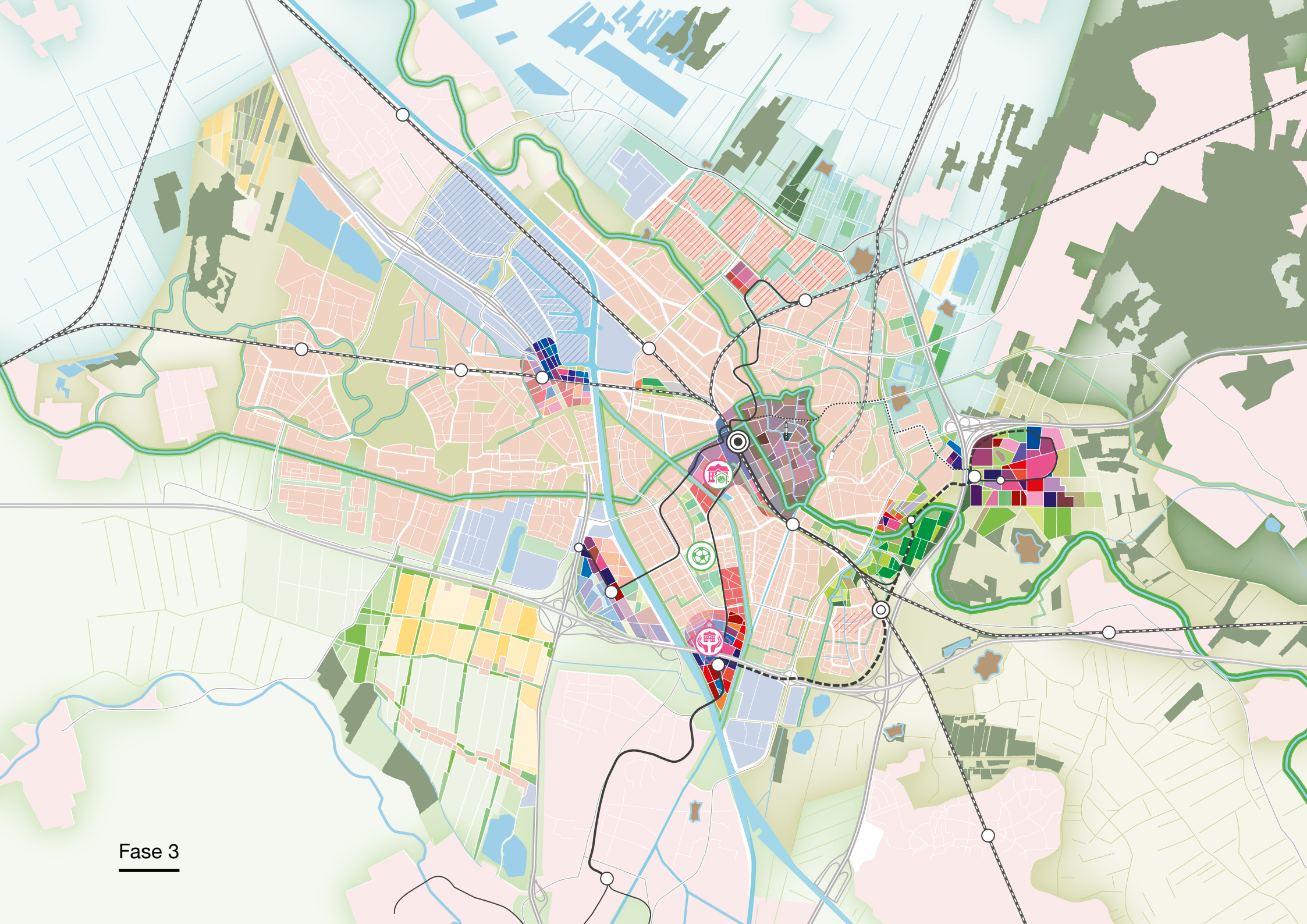
Een toevoeging van circa 10.000 – 12.000 woningen:
- Merwede 5-2 en 6
- Galgenwaard (wonen)
- Jaarbeurs (Overste den Oudenlaan)
- USP
- Lunetten
- Rijnsweerd
- Centrum
- Westraven

Voor werken geldt dat met name de ontwikkelingen van Papendorp, USP, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant en Galgenwaard worden doorgezet en dat voor Westraven door de ontwikkeling van de oostkant van het wiel een eerste ontwikkeling mogelijk is. Net als voor de woningbouw zal in deze fase de voorbereiding voor ontwikkeling van het gebied Lunetten Koningsweg plaatsvinden.

Voor maatschappelijke voorzieningen (grote oppervlaktes) betekent dit: toevoeging van veldsporten in onder andere Rijnsweerd en Voordorp en een sportcomplex in Overvecht (Noorderpark).

Voor groen zet de gemeente groots in met de ontwikkeling van de scheggen bij:
- Kromme Rijn
- Biltse Grift
- Park Oost

Dit zijn forse ingrepen die de stad en de regio nog beter verbinden.

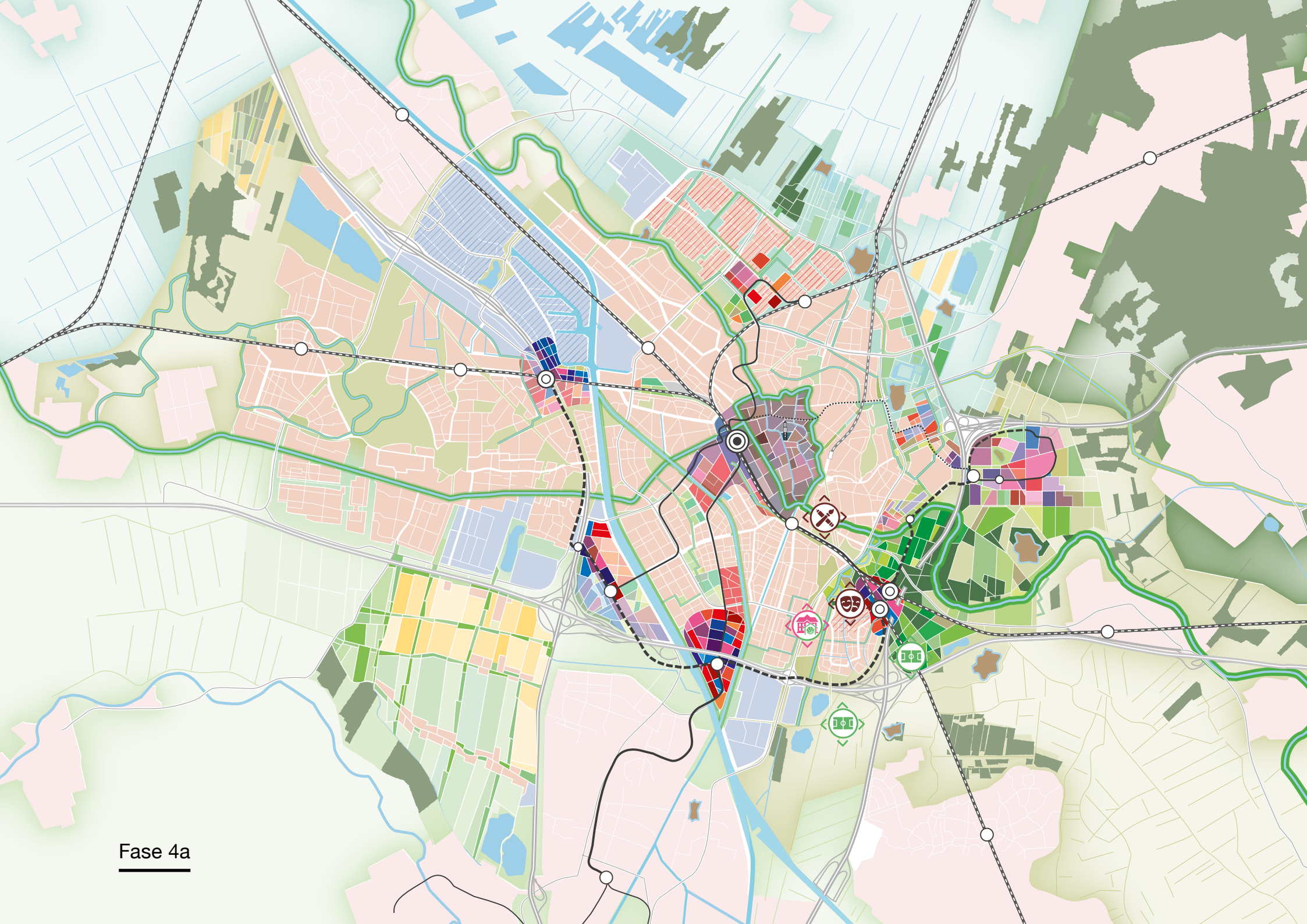

Fase 3

## Fase 4a

In deze fase wordt ‘het wiel’ doorontwikkeld aan de zuidwestkant via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum. Voor uitvoering van deze variant als lightrail kan te zijner tijd worden gekozen als de ontwikkelingen aan de zuid/westkant van de stad daartoe voldoende vervoerswaarde genereren. Te maken keuzen ten aanzien van Rijnenburg kunnen hierop van invloed zijn.
Dit betekent voor de woningbouw dat de gemeente de ingezette lijn van fase 3 voortzet en vooral rondom Westraven, Koningsweg, Rijnsweerd en USP de grote doorontwikkelingen realiseert terwijl een eerste aanzet kan worden gemaakt met de ontwikkeling van Overvecht centrum. Ook wordt rekening gehouden met de doorontwikkeling van de A12 (inclusief Galecopperzoom) en worden Paspendorp en Leidsche Rijn Centrum (inclusief vierde kwadrant) doorontwikkeld.
De werkgebieden gaan gelijk op met de ontwikkeling van de woongebieden.

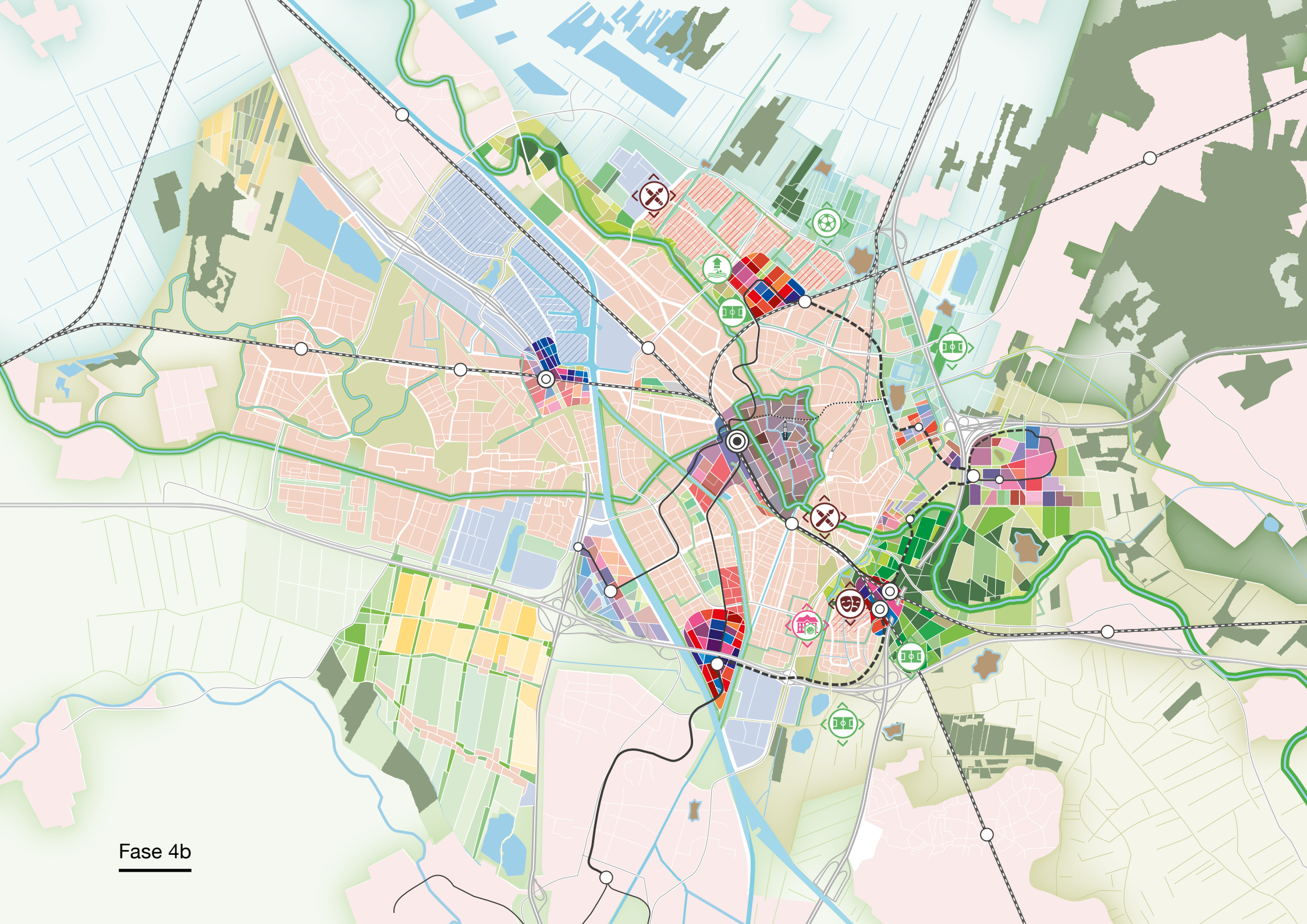
De inzet voor groen is wederom hoog, zowel kwalitatief als kwantitatief. Met de ontwikkelingen van de volgende gebieden zet de gemeente de trend door die eerder is ingezet met het verbinden van stad met ommeland:

- Landgoederen Amelisweerd
- Scheg Laagraven
- Scheg Krommerijn
- Golfterrein A12


Fase 4a

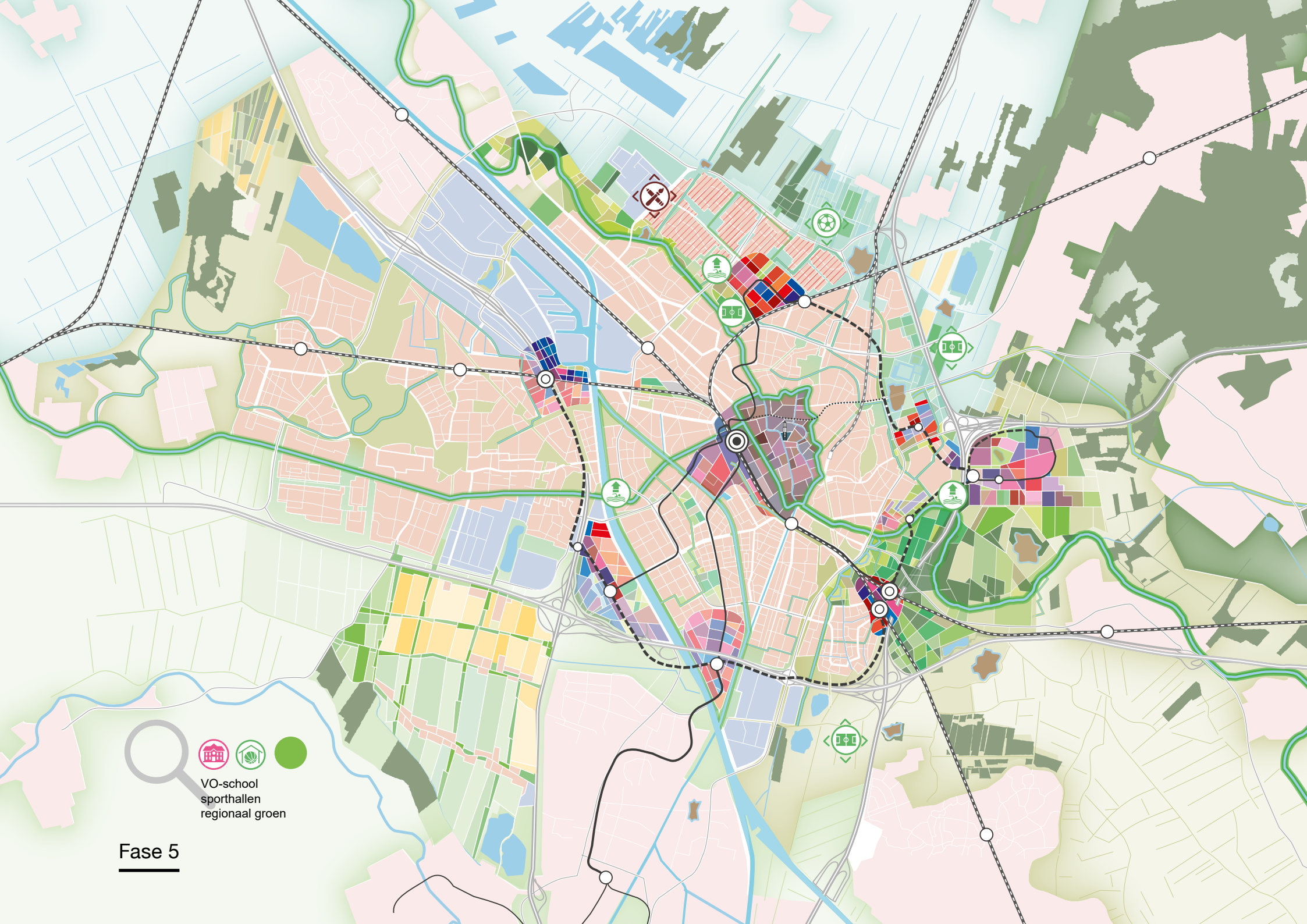
## Fase 4b

Het is denkbaar dat een keuze voor variant 4a zich nog niet aandient, terwijl de ontwikkelingen aan de oostkant van de stad wel voldoende vervoerswaarde genereren om een verbinding USP-Overvecht met lightrail te rechtvaardigen. In dat geval zal niet het verbinden van Westraven met Leidsche Rijn Centrum. maar het verbinden van USP met Overvecht een voor de hand liggende keuze zijn.
Bij een keuze voor variant 4b wordt ten opzichte van variant 4a sterker ingezet op gebiedsontwikkeling in Rijnsweerd en Overvecht en minder nadrukkelijk in Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Ontwikkeling van Galecopperzoom (in aansluiting op Westraven) zal nog niet aan de orde zijn.


Fase 4b

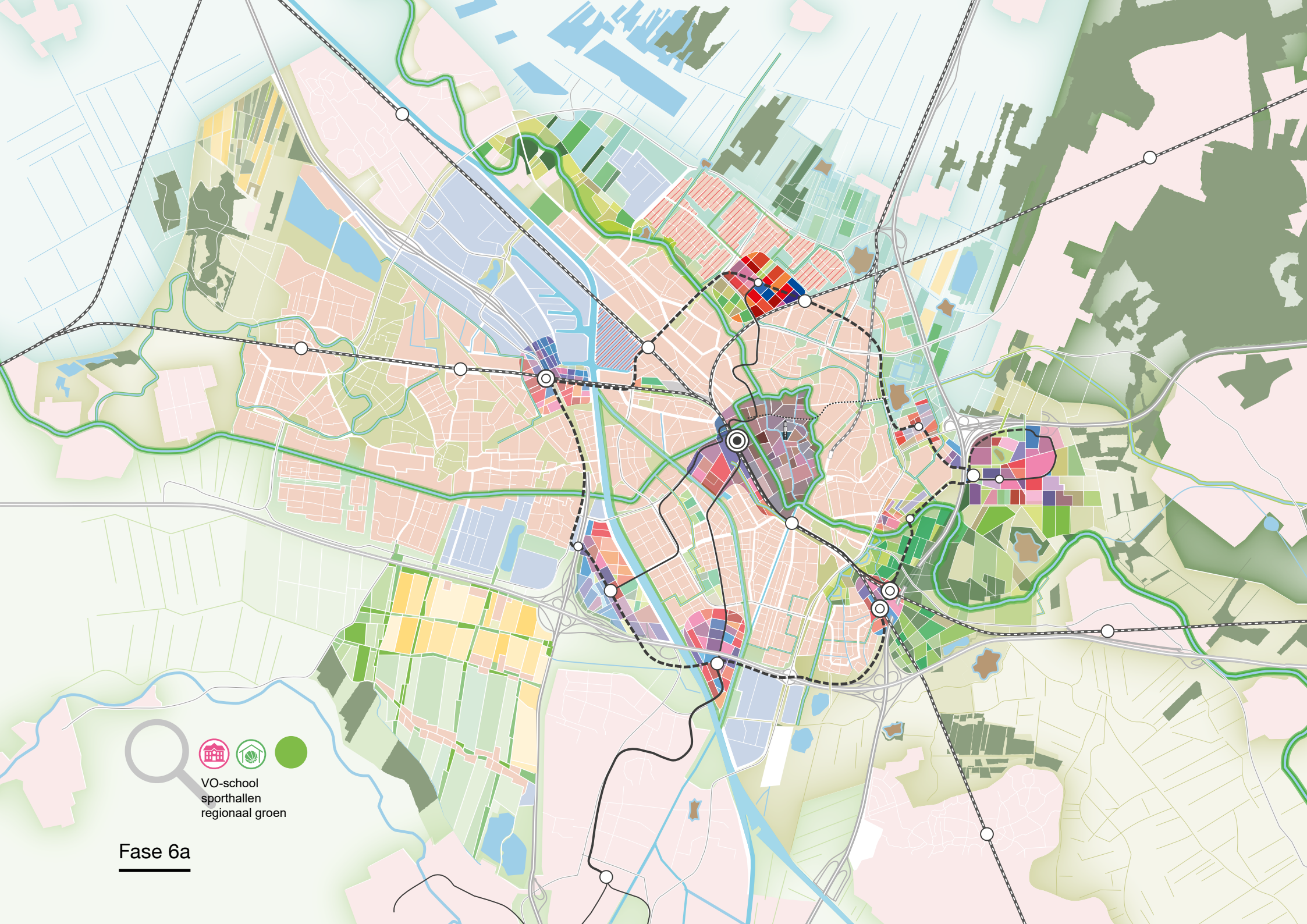
## Fase 5

Onafhankelijk van de keuze langs welk tracé het wiel verder wordt uitgebouwd, voorziet de gemeente dat na fase 4 een volgend beeld is ontstaan. De verwachting is dat fase 1, 2 en 3 niet eerder dan rond 2035 zijn afgerond, en dat dan een keuze voor het vervolg helder zou moeten zijn. Voor beide tracés geldt ook dat deze nu nog niet precies zijn vastgelegd.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 5

## Fase 6a

Als vervolg op fase 5 ligt het voor de hand om het wiel aan de noordzijde te sluiten tussen Leidsche Rijn Centrum en Overvecht. Ook hier is het de vraag met welke kwaliteit dat gerealiseerd kan worden (bus of lightrail) en ook is het de vraag welk tracé kan worden gevolgd. De ambitie is om het volledige wiel als lightrail uit te voeren, De grote ontwikkelingen in woningbouw zitten in deze fase met name in Overvecht (Centrum), mogelijk de RWZI en voor wat betreft werklocaties de doorontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant, A12 zone en Overvecht. Voor wat betreft groen is de grote ontwikkeling wel de scheg van Overvecht.

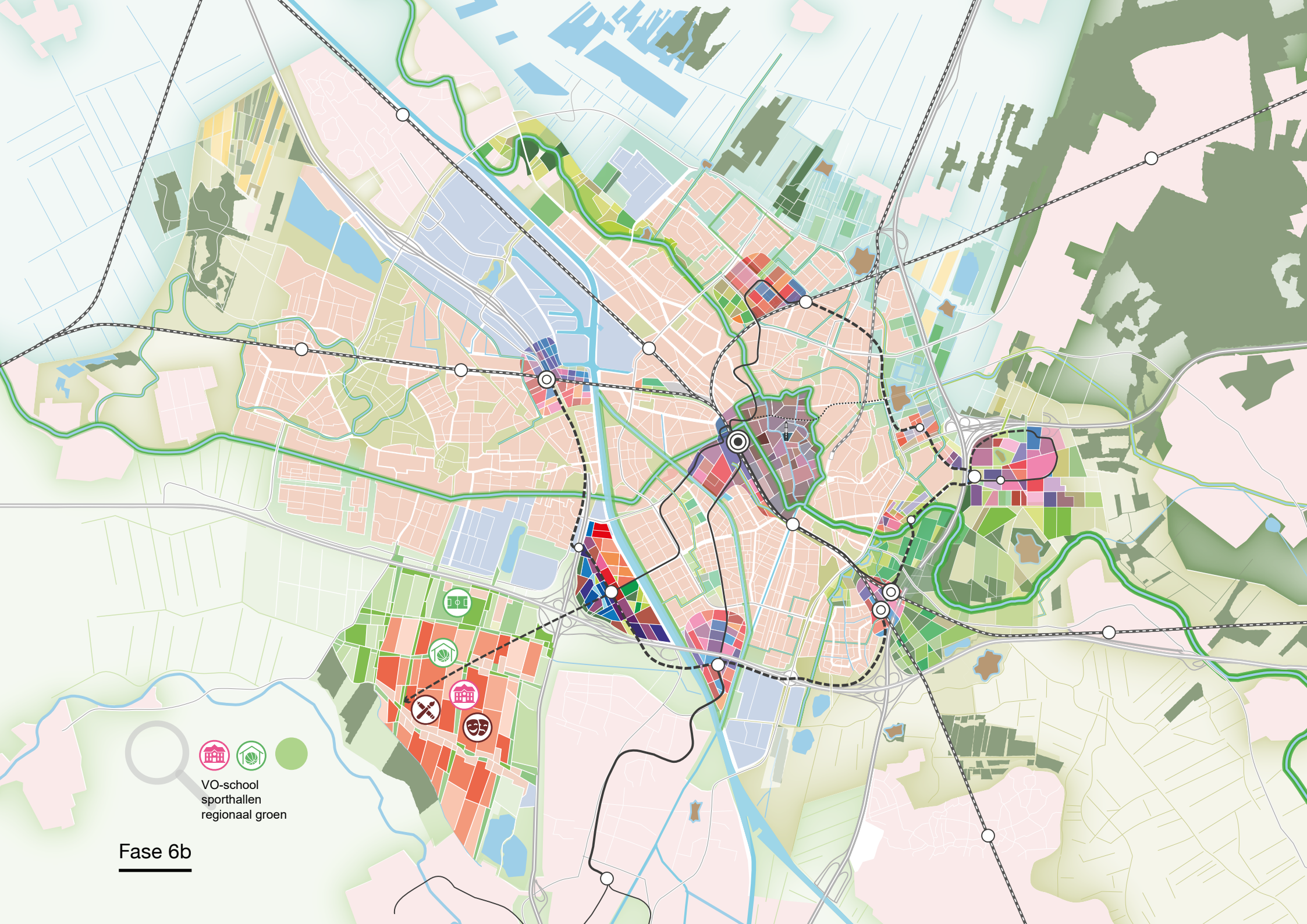



Fase 6a

## Fase 6b

Indien de komende jaren wordt gekozen voor stedelijke ontwikkeling in Rijnenburg dan zullen naar verwachting beschikbare middelen eerder worden aangewend ten behoeve van Rijnenburg dan ten behoeve van het sluiten van het wiel aan de noordzijde. Dat wil niet zeggen dat ontwikkelingen elders in de stad zullen stoppen, maar wel dat deze in een ander tempo zullen verlopen. Een keuze voor verstedelijking van Rijnenburg kan nog van invloed zijn op de volgorde van ontwikkeling van het wiel (fase 4a of 4b). De Quick Scan Rijnenburg leert dat in dat geval een (substantieel) aantal woningen (25.000+) en werkplekken zou kunnen worden toegevoegd aan het totaal van de ontwikkeling van de stad. Een voorwaarde is dat het gebied wordt aangesloten op het wiel met spaken.

Conform de Nota van Uitgangspunten en de verstedelijkingsstrategie die daarbij is vastgesteld, heeft het de voorkeur om het wiel te sluiten alvorens de ontwikkeling grootschalig buiten de stad gaat plaatsvinden. Dit mede vanwege de versterking van de bestaande stad.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 6b

## 7.3 Samen werken aan de stad

Wat betekent dit voor de rol van de overheid? Het credo is immers: Utrecht maken we samen. Waar wil de gemeente zelf op sturen en initiatief in nemen? Een aantal factoren geeft richting aan dit vraagstuk. Ten eerste heeft de gemeente in de ruimtelijke ontwikkeling een wettelijke taak als het gaat om de Omgevingsvisie Utrecht en het Omgevingsplan Utrecht. Vanuit die rol zit de gemeente aan tafel met initiatiefnemers en andere betrokken partijen, onder wie natuurlijk ook bewoners. Maar er is meer dan dat. Het algemeen belang voor de stad vraagt ook een sturende of initiërende rol van de overheid, zeker als het gaat om onderwerpen die niet vanzelf door de markt of initiatiefnemers worden opgepakt. Dus ook als de gemeente meer aan initiatiefnemers overlaat, heeft de gemeente nog steeds een rol. Een faciliterende overheid betekent dat de gemeente bewoners en partijen actief zal opzoeken en uitnodigen. Afhankelijk van de specifieke opgave of context kijkt de gemeente in samenspraak met belanghebbenden in de stad welke positie het best passend is op het spectrum van ‘zelf sturen en realiseren’ tot ‘ruimte bieden voor initiatieven van burgers of instellingen’.

### 7.3.1 Samenwerken en netwerken

Voor de RSU 2040 prolongeert en vernieuwt de gemeente de bestaande samenwerkingsverbanden. Het is belangrijk om van elkaar te leren en de samenwerking ten behoeve van de opgaven continu te verbeteren. Daarvoor heeft de gemeente in eerste instantie het eigen Utrechtse vastgoednetwerk, het Development Netwerk Utrecht (DNU), bestaande uit beleggers, ontwikkelaars, corporaties en de gemeente. Dit netwerk heeft geleid tot het Stadsakkoord Wonen en heeft input geleverd voor de vernieuwing van het Utrechts selectiebeleid voor gronduitgifte. Daarnaast is de gemeente actief in diverse kennisnetwerken en neemt de gemeente deel aan de internationale vastgoedbeurzen.

Samenwerken betekent niet alleen bouwen aan netwerken. Het gaat ook over het samenbrengen van partners en partijen met een gedeeld belang, zodat mensen en middelen sneller aan een gezamenlijk doel kunnen werken. De gemeente stelt zich hierin initiërend en responsief op. Soms krijgt dit de vorm van een (nieuw) sturingsinstrument. Zo verkent de gemeente op dit moment in afstemming met het ministerie van BZK of - in aanvulling op het reeds bestaande instrument Bedrijfsinvesteringszones (BIZ) - voor grotere, gemengde gebieden de Gebiedsinvesteringszone (GIZ) een doelmatig instrument kan zijn voor integrale gebiedsontwikkeling.

In aanvulling daarop participeert de gemeente in diverse (revolverende) fondsen die bijdragen aan een stabiel en betrouwbaar investeringsklimaat voor de regio Utrecht. Deze fondsen ondersteunen kansrijke initiatieven, die door de markt niet opgepakt worden. Het Energiefonds is hiervan een goed voorbeeld, evenals de totstandkoming van de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM). Met een nieuw ontwikkelingsfonds van op termijn € 50 miljoen wil de regio Utrecht het regionale economische ecosysteem verder versterken door te investeren in de innovatieve sectoren en maatschappelijke opgaven in de regio Utrecht. Daarnaast kan uitbreiding van bestaande en opzetten van nieuwe samenwerkingsvormen en fondsen bijdragen aan de haalbaarheid van de RSU 2040. Een voorbeeld daarvan is de samenwerking met het Stadmakersfonds, vanuit maatschappelijke impactfinanciering voor stadsmakers, en de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) die bijdraagt aan de versterking van de werklocaties en de economische structuur van de stad en regio Utrecht. De Wijkontwikkelmaatschappijen (WOM) in Noordwest en Lombok worden gecontinueerd, ten behoeve van versterken en versneller van de vitaliteit van de wijkeconomie in deze gebieden. Specifiek voor de ambities rondom werklocaties wordt aanvullend gedacht aan het inzetten van vastgoedmatchers, ‘accountmanagers’ die op de hoogte zijn van alle (gewenste) ontwikkelingen binnen het gebied en daar op (bij)sturen. Ook versterken Rijk, regio U16 en gemeente Utrecht de samenwerking op economische ontwikkeling. Er worden in U16-verband jaarlijks afspraken gemaakt via een ‘regionaal programma werken’ over bijvoorbeeld levendigheid, verdichting en branchering van werklocaties. Een regionaal uitgifteprotocol voor bedrijventerreinen zou de realisatie van dit werkprogramma kunnen faciliteren.

### 7.3.2 Toepassen van de Omgevingswet

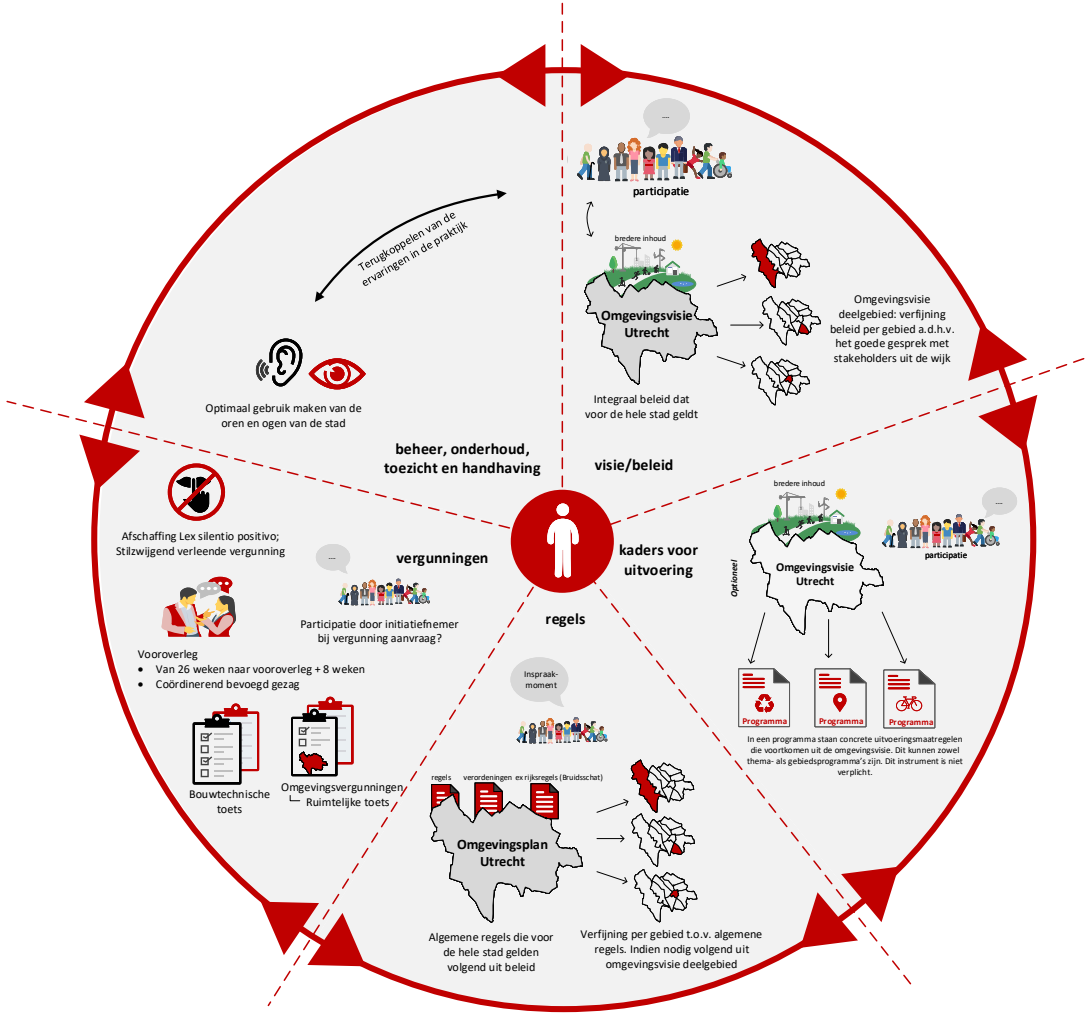
De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de ‘Koers’ van de Omgevingsvisie Utrecht. De gemeente werkt de vernieuwde koers uit in thematisch beleid en gebiedsbeleid. Ook het regionaal, provinciaal en nationaal beleid moeten hierin worden meegenomen. Thematisch beleid en gebiedsbeleid krijgen een goede juridische vertaling in het omgevingsplan en vormen de basis voor het verlenen van vergunningen en voor de handhaving daarop.  In het thematisch beleid wordt uitgewerkt hoe een thema in relatie tot de totale barcode zich verhoudt, in de gebiedsvisies wordt de barcode concreet gemaakt op basis van een integrale afweging.

In het thematisch en gebiedsbeleid wordt ook rekening gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Dit wordt mede geborgd door juridische regels in het Omgevingsplan.

De gemeente toetst ontwikkelingen aan de hand van (thematisch of gebieds-)beleid. Als de gemeente voorziet dat ontwikkelingen tot ernstige nadelige gevolgen leiden voor de gezondheid dan kunnen op grond daarvan vergunningen worden geweigerd.

Als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht heeft de RSU 2040 op grond van het overgangsrecht ook vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet al de status van een omgevingsvisie. Voor de doorwerking van de RSU 2040 is het van belang niet alleen te kijken tot welke thematisch en gebiedsbeleid de RSU 2040 leidt, maar de RSU 2040 waar nodig is te vertalen in regels in het omgevingsplan, te zorgen dat die regels begrijpelijk zijn en dat er op vergund, gehandhaafd en toezicht gehouden kan worden.

Zie ook de illustratie, waarin die samenhang tussen visie, regels en uitvoering en tussen de verschillende Omgevingswetinstrumenten die de gemeente daarbij gebruikt, zichtbaar is.




*De beleidscyclus van de Omgevingswet: hoe werkt het straks?*
Bron: Plan van aanpak Invoering Omgevingswet (gemeenteraad 5-12-2019), later geactualiseerd en opgenomen in de Transitiestrategie Omgevingsplan (gemeenteraad 25-3-2021).

### 7.3.3 Situationeel grondbeleid

De Utrechtse opgave is complex en ambitieus. De gemeente maakt bij de realisatie gebruik van meervoudige sturing, waarbij geen instrumenten worden uitgesloten. Onderdeel van deze meervoudige sturing is ook een actieve rol. Voor een actief grondbeleid is het hebben of kunnen verkrijgen van een grondpositie een essentiële randvoorwaarde. Door inzet van het verwervingsinstrumentarium kan de gemeente deze grondpositie bereiken.

Het Utrechts Grondbeleid beschrijft de verschillende instrumenten van het grondbeleid die hierbij kunnen ondersteunen. De daadwerkelijke inzet van instrumenten wordt per project door de gemeenteraad vastgesteld. In hoofdstuk 8 (de Investeringsstrategie) staat beschreven dat richting de Voorjaarsnota wordt verkend of en in welke mate het van belang en mogelijk is om flexibeler te kunnen inspelen op situaties die zich op enig moment voordoen. Dit biedt de gemeente meer kans om op zo'n ontwikkellocatie een actieve rol te vervullen.

Samen met DNU is het Stadsakkoord Wonen tot stand gekomen. Hierin zijn afspraken gemaakt hoe gezamenlijk wordt gewerkt aan de woningbouwopgave. Het doel was te zoeken naar nieuwe, wellicht meer onconventionele samenwerkingen met onze partners. Daarbij horen onder andere partnerselectie en één-op-één-samenwerking. Partnerselectie is een relatief nieuw instrument, ook in Utrecht. Vanuit de overtuiging dat door samenwerking met de markt meer doelstellingen bereikt kunnen worden, ziet de gemeente de meerwaarde van dit instrument. Hetzelfde geldt voor één-op-één-samenwerking. Bij een gemeentelijke gronduitgifte hoeft de gemeente niet altijd tot een tenderprocedure over te gaan. Voorwaarde voor uitgifte aan één specifieke partij is dat het voorstel aantoonbaar inhoudelijke meerwaarde heeft en marktconform is. De werking van deze nieuwe instrumenten maakt onderdeel uit van het nieuwe Utrechtse Selectiebeleid bij gronduitgifte, dat beoogt om op doelmatige en transparante wijze de beste voorstellen voor de ontwikkeling van de stad te selecteren.

Daarnaast heeft de gemeente een rol in het bestemmen ten behoeve van de gewenste ontwikkelrichting, bijvoorbeeld om (ruimte voor) een schaars goed te borgen of voor een goede overgangssituatie te zorgen. Er wordt bijvoorbeeld onderzocht hoe de beschikbaarheid van maatschappelijke bestemmingen in de stad beter geborgd kan worden met het oog op de behoefte daaraan op (middel)lange termijn. Ook is het van belang om de beoogde uitbreiding van de gemeentelijke groenstructuren te verankeren in concrete bestemmingen, zowel in ruimtegebruik als in de openbare toegankelijkheid. Diverse groen- en klimaatsubsidies voor burgers en bedrijven worden voortgezet. Rondom werklocaties zouden tijdelijk anders bestemmen (m.n. voor leegstaand vastgoed) of een regionaal uitgifteprotocol ten behoeve van een evenwichtige groei en verdeling in de regio instrumenten zijn om op de gewenste locatieprofielen te sturen. Ook prolongeert de gemeente de BSSB-subsidieregeling voor bedrijven in Stedelijke Vernieuwingsgebieden.

## 7.4 Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard

Gemeenten werken vanuit verschillende rollen, Van rechtmatige opdrachtgever en efficiënte dienstverlener tot flexibele samenwerkingspartner en ondersteuner van maatschappelijke initiatieven.
Om inzicht te hebben of ontwikkelingen op koers liggen, maakt de gemeente gebruik van verschillende monitoringsinstrumenten, zoals de MPR, het dasboard wonen en het dashboard werk voor iedereen. Via de planning & control cyclus geeft de gemeente periodiek aan wat het komende jaar bereikt moet worden en wat daarvoor gaat gebeuren. Op deze wijze actualiseert de gemeente ook meerjarig het perspectief op 2040. En legt de gemeente verantwoording af over wat is gedaan en hoever de ontwikkeling is. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de reguliere kaders en instrumenten van de planning- en controlcyclus.
De gemeente wil voorkomen dat bij de implementatie van de RSU 2040 de “harde” krachten (ruimtelijke functies die geld opleveren) het winnen van de “zachte” krachten (ruimtelijke functies die geld kosten). Concreet: dat investeringen in maatschappelijke voorzieningen en/of groenvoorzieningen achterblijven bij de realisatie van woningen of bedrijfsmatige functies. De barcode is geïntroduceerd om in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad recht te doen aan de integrale condities die verbonden zijn met gezond stedelijk leven voor iedereen. Als verdichting en vergroening niet in balans blijven, staat de gezonde verstedelijking op het spel. Als maatschappelijke voorzieningen achterblijven geldt hetzelfde. Daarom is een periodieke, harde toets van de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de barcode noodzakelijk. Als basis voor een uitwerking van een werkbaar mechanisme, dat de balans tussen zacht en hard kan verankeren, is het volgende ontwikkeld.

De gemeente toetst per relevante grootschalige ontwikkeling en jaarlijks op stedelijk niveau of de ontwikkelingen voldoen aan de integrale barcode met behulp van deze matrix:

| Dimensie / weging | Voldoet aan alle voorwaarden | Voldoet gedeeltelijk aan alle voorwaarden | Voldoet niet aan de voorwaarden |
|---|---|---|---|
| Groen groeit mee | | | |
| Mobiliteit gewaarborgd | | | |
| Voorzieningen in de pas | | | |
| Per saldo | Doorgaan | Condities concretiseren | Stoppen |

Indien op één of twee van de dimensies niet volledig aan de voorwaarden van de barcode voldoen, kan het plan alleen worden voortgezet als er op stedelijk niveau overeenstemming is waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Voor lopende plannen – zoals bijvoorbeeld MWKZ - geldt dat deze voortgezet worden; benodigde compensatie voor energie en groen zal elders/later worden gerealiseerd. Overigens geldt bovendien dat op zwaarwegende gronden het gemeentebestuur altijd een andere afweging kan maken.

De uitwerking van deze matrix wordt verwerkt in de vernieuwing van het afwegingskader Investeringsimpuls, na vaststelling van de RSU 2040 door de raad. Bij deze uitwerking moet worden geconcretiseerd hoe de periodieke monitoring in het publieke besluitvormingsproces wordt vastgelegd (verbinding met VJN/MPR) en hoe bij private overeenkomsten met ontwikkelaars deze publieke conditie (planvorming toetsen aan stedelijke realisatie van de barcode) geborgd wordt.



# 8 Investeringsstrategie 2040

## 8.1 Inleiding: wat behelst investeringsstrategie, en waarom is deze van belang?

In deze RSU 2040 worden omvangrijke ambities geschetst voor het toekomstbeeld van de stad. Het is belangrijk dat deze ambities haalbaar en betaalbaar worden, zodat ze daadwerkelijk te realiseren zijn. Dat beoogt de gemeente met de investeringsstrategie 2040.

Een investeringsstrategie is geen begroting, maar een investeringsopgave die steeds verder wordt ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Over deze opgave is de gemeente met diverse partijen in gesprek (geweest) en die gesprekken worden ook na de oplevering van de RSU 2040 voortgezet. De gemeente kan de stad immers alleen samen met partners maken.

De investeringsstrategie 2040 vormt het kader dat ook richting geeft aan het jaarlijkse gemeentelijke begrotingsproces. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven.

In dit hoofdstuk staan enkele investeringsprincipes beschreven. Ook wordt de raming geschetst voor het indicatieve investeringsvolume en is een indicatie opgenomen van mogelijke dekkingsbronnen. Daarnaast worden voorstellen gedaan voor het (financiële) instrumentarium dat de gemeente wil inzetten om tot een haalbare en betaalbare investeringsopgave te komen.

## 8.2 Investeringsprincipes: uitgangspunten voor een haalbare en betaalbare RSU 2040

**Gebalanceerde groei leidt tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement**

Het belang van een evenwichtige groei van de stad wordt gevisualiseerd met de barcodemethode. Die laat zien dat de ruimte in de stad steeds intensiever gebruikt moet worden om de verwachte groei te kunnen faciliteren. Elk onderdeel van de barcode heeft een prijskaartje. Deze onderdelen moeten ruimtelijk, maatschappelijk en economisch zo slim mogelijk gecombineerd worden. De bekostigingsopgave per hectare zal toenemen, omdat er effectiever en efficiënter gecombineerd kan worden. Gebieden en opgaven die worden gekenmerkt door geïntensiveerd en meervoudig ruimtegebruik zijn complexer en dus duurder. Tegelijkertijd levert meer investeren in meer functies op een kleiner ruimtegebruik meer maatschappelijk en financieel potentieel op. Kortom, een gebalanceerde groei conform de barcode leidt weliswaar tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement.

**Een integrale investeringsagenda vraagt om vroegtijdige integrale afwegingen**

De ambities voor de stad worden realistisch en uitvoerbaar als de bekostigingsopgaven tijdig en in samenhang geadresseerd worden. Dit betekent slim faseren en integraal afwegen van de beschikbare schaarse middelen. Dat doet een appèl op een werkwijze waarbij naast de ‘harde’ ontwikkelkant van wonen, werken en vervoer meteen ook rekening wordt gehouden met de bijbehorende randvoorwaardelijke groei van maatschappelijke voorzieningen, groen en energie. Daarnaast is het belangrijk om meer zicht te krijgen op de ondergrond. Deze is schaars, complex en dus kostenopdrijvend. Het is een element dat nu vaak letterlijk en figuurlijk ‘onder de radar’ blijft.

**Voor transformatie van de stad staan alle partijen aan de lat; Utrecht is het waard**

Gezonde verstedelijking, met name via binnenstedelijk verdichten, leidt tot maatschappelijk rendement. Veel partijen hebben daar ideeën over en veel partijen hebben er baat bij. Dit betekent dat de gemeente de integrale investeringsopgave samen met maatschappelijke partners, marktpartijen en andere overheden moet oppakken. Dat geldt voor het invullen van de ambities voor de stad, zodat andere partijen goede en vernieuwende ideeën kunnen aandragen voor een gezonde ontwikkeling van de stad, en dat geldt voor het bekostigen van de ambities, waar andere partijen immers ook baat bij kunnen hebben. Om in aanmerking te komen voor rijksmiddelen komt, naast cofinanciering door lagere overheden, alternatieve bekostiging via baathebbers steeds meer in beeld. Zo wordt de gezamenlijke verstedelijkingsopgave steeds vaker verknoopt met gezamenlijke investeringen.

**Rijksbijdragen blijven cruciaal, juist voor integrale proposities**

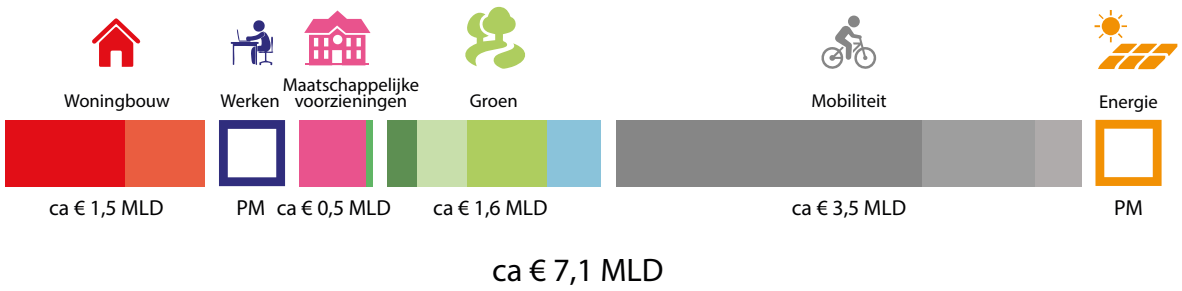
Bij grote groeiprojecten in het verleden (zoals Leidsche Rijn en het Stationsgebied) en in het heden (de Merwedekanaal¬zone), maken rijksbijdragen een substantieel onderdeel uit van de dekkingsbronnen. Voor het realiseren van de ambities van de RSU 2040 is opnieuw een stevige investeringsbijdrage van het Rijk onontbeerlijk. Het Rijk erkent het belang van integrale verstedelijking en de bijdragen die de Utrechtse ambities leveren voor enkele grote regionale en zelfs nationale opgaven. De bestaande fondsstructuren zijn echter nog vrij sectoraal opgezet en appelleren vooral aan de woon-, werk- en/of mobiliteitsopgave. Daardoor bestaat het risico dat er na de gevraagde cofinanciering door de gemeente te weinig middelen resteren voor aanvullende, randvoorwaardelijke ambities en dat de stad groeit volgens een te beperkte barcode. Er is behoefte aan verstedelijkingsfondsen die de stad bij de toekenning van de propositie financiële ruimte laat voor een inclusieve benadering van alle thema’s en dus een gebalanceerde groei van de stad. Dat sluit aan bij de voorstellen van de

Studiegroep Interbestuurlijke en Financiële Verhoudingen. Deze betreffen bijvoorbeeld de inrichting van een opgavegerichte meerjarige enveloppe of een gezamenlijk investeringsvehikel met als insteek dat waar de regionale/lokale middelen ontoereikend zijn 'het Rijk bij (zou) moeten springen'. 46

## 8.3 Investeringsopgave: kostenindicatie van de in de RSU 2040 geschetste ambities

Bij RSU 2016 hoorde een investeringsopgave, die voor de gemeentelijke bijdrage deels is uitgewerkt in korte termijn programmering (VJN 2017 t/m VJN 2021) en meerjarige programmering (MPR 2020). RSU 2040 brengt actualisering, verbreding en verlenging van de investeringsopgave van RSU 2016.

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. In onderstaande tabel staan indicatieve deelopgaven voor investeringen per barcodethema.



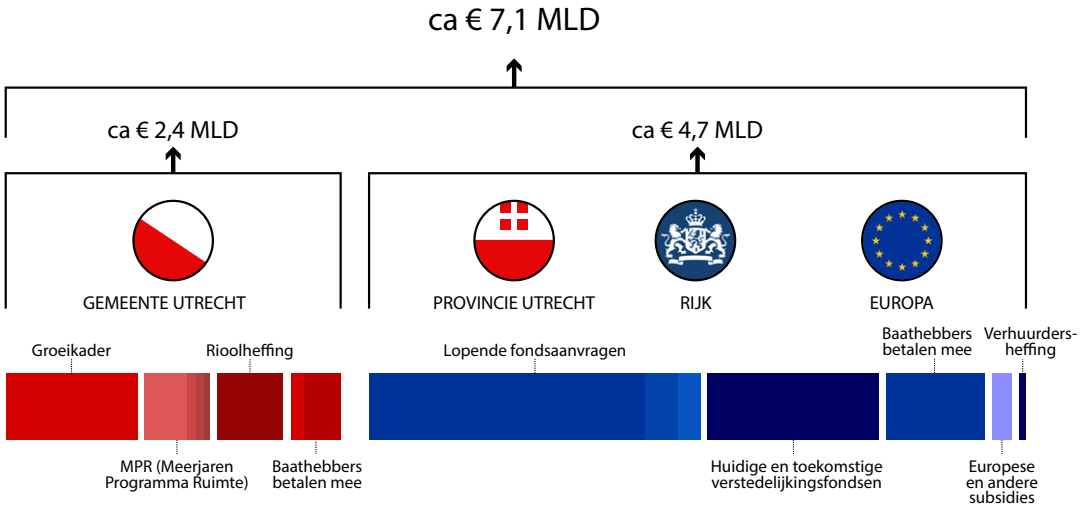

*De totale investeringsopgave tot 2040*

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. De investeringsopgave die voortvloeit uit transformatie van de grotere werklocaties en de energietransitie is nog niet in te schatten. Het merendeel zou moeten worden opgepakt door de markt. Daar waar op basis van de marktinitiatieven de verwachting is dat de thematische ambities onvoldoende worden gereali-seerd, is een actievere rol van de gemeente gewenst. Dit kan de vorm krijgen van specifieke (voor) investeringen en/of samenwer-kingsverbanden.

Bovenstaande investeringsopgave vraagt om het mobiliseren van alle mogelijke investeringsmiddelen. Rijkssubsidies zullen de basis blijven voor dit soort grote bekostigingsopgaven. Daarnaast wordt er gewerkt aan optimalisatie van het bestaande gemeentelijk instrumentarium en gezocht naar een significante aanvulling vanuit alternatieve bekostiging door marktpartijen en andere baathebbers. Kosten en baten worden dichter bij elkaar gebracht volgens het principe ‘de baathebber betaalt mee’. Rijk, G4 en marktpartijen hebben uitgesproken zich hiervoor gezamenlijk in te zetten. Daarvoor blijkt soms nieuw instrumentarium nodig, vaak gekenmerkt door beprijzen of belasten. De gemeente wil enkele kansrijke nieuwe instrumenten samen met het Rijk en de markt verder verkennen en kijkt daarbij ook naar voorbeelden uit het buitenland die in het eindrapport van Studiegroep Alternatieve Bekostiging zijn opgenomen.[47] De gemeente wil ook optimaal gebruik (blijven) maken van de mogelijkheden van het bestaande instrumentarium.

Het verleden heeft daarnaast overduidelijk aangetoond dat stadsvernieuwing- en uitbreiding zonder rijksbijdrage onmogelijk is. Een rijksbijdrage die zowel financieel als maatschappelijk goed rendeert. Utrecht lost een nationaal vraagstuk op en draagt daarin stevig bij aan het realiseren van een brede welvaartsgroei. De kenmerken van de stad en regio Utrecht in combinatie met de ambities van de RSU 2040 versterken die groeivoordelen nog eens. Van het Rijk wordt daarom een substantiële bijdrage verwacht in termen van (additionele) subsidies en de toepassing van (nieuwe) instrumenten voor beprijzen en belasten. Kortom, baathebbers betalen (meer) mee, maar rijksbijdragen blijven van cruciaal belang om alle genoemde ambities te kunnen bekostigen.

In onderstaande figuur staan de dekkingsbronnen bij de investeringsopgave van RSU 2040 weergegeven. In de volgende paragraaf staat beschreven welke (financiële) sturingsinstrumenten de gemeente kan inzetten en ontwikkelen om deze dekkingsbronnen daadwerkelijk beschikbaar te kunnen maken. Daarna is aangegeven welke middelen de gemeente verwacht van het Rijk en andere overheden.




*Dekkingsbronnen bij de investeringsopgave tot 2040*

## 8.4 Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium

### 8.4.1 Groeikader: ca € 1 miljard – belangrijkste bestaande bron voor investeringsimpuls zoekt versterking

Het groeikader beslaat het meest substantiële deel van de gemeentelijke bijdrage. Dit kader wordt gevoed uit de groeiinkomsten vanuit het gemeentefonds en OZB en bestaat uit een dienstverleningscomponent (het zogeheten referentiekader) en een investeringsagenda groei. Deze investeringsagenda is sinds RSU 2016 een voedingsbron voor de investeringsimpuls. De bedoeling was een structurele en bestendige investeringsruimte beschikbaar te maken voor (randvoorwaardelijke) ruimtelijke investeringen ten behoeve van de groei van de stad. Het is merkbaar dat deze investeringsruimte toch tekortschiet om de inclusieve groei van de stad te accommoderen. Voor de korte en de lange termijn zijn de afwegingen anders. Bovendien is er een spanningsveld tussen enerzijds het aanwenden van deze middelen ten behoeve van cofinanciering van omvangrijke OV- en gebiedsinvesteringen, en anderzijds het bekostigen van een deel van de groene schaalsprong en het borgen van het gewenste niveau van maatschappelijke voorzieningen. Het groeikader is op dit moment de enige dekkingsbron waar de (meerkosten voor) de uitbreiding van maatschappelijke voorzieningen uit gedekt zouden kunnen worden. Van het genoemde bedrag (1 miljard euro) is op dit moment een half miljard beoogd voor maatschappelijke voorzieningen.
Deze gezamenlijke opgave, en dus ook de investeringsimpuls, zal voor RSU 2040 meer in samenhang moeten worden bezien en afgewogen. Het doel is niet alleen om meer middelen bijeen te kunnen brengen, maar ook om de middelen langjarig evenwichtig te verdelen ten behoeve van het realiseren van de barcode, om zo te garanderen dat groene en maatschappelijke voorzieningen gelijk opgaan met de woningproductie. Deze doelen worden bij de Voorjaarsnota 2021 vertaald naar een passend afwegingskader..

Door zoveel mogelijk (meer)opbrengsten en kosten voor integrale plannen samen te brengen in de afweging voor (her)investering in het fysieke domein worden gebiedsontwikkelingen en groei van de stad sterker verbonden met de opgaven. Tevens draagt het investeren van meeropbrengsten in de stad bij aan een robuust en betrouwbaar investeringsklimaat, dat andere partijen stimuleert mee te investeren (McKinsey en Deloitte, 2020). De herziene investeringsimpuls bij RSU 2040 bestaat daarom bij voorkeur uit meerdere dekkingsbronnen en een bijpassend afwegingskader. In aanloop naar Voorjaarsnota 2021 zullen voorstellen, inclusief bijbehorende richtinggevende principes, nader worden uitgewerkt en voorgelegd. De toelichting bij onderstaande dekkingsbronnen moet worden bezien in het licht van het verkennen van diverse mogelijkheden om tot een haalbare en betaalbare RSU 2040 te komen. Onderdeel van die verkenning is of ‘herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij’ hierbij een behulpzaam uitgangspunt kan zijn.

### 8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR), circa € 450 – 550 miljoen

**Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB) en Meerjaren Groenprogramma (MGP)**
De (gefaseerde) ambities van RSU 2040 maken ook onderdeel uit van de Meerjaren Programma's Bereikbaarheid (MPB) en Groen (MGP). De uitwerking van de RSU-ambities in integrale meerjarige plannen kan de basis vormen voor meerjarige reserveringen, zodat zowel grotere ingrepen (zoals een OV-systeemsprong, een schaalsprong groen of een majeure gebiedsontwikkeling) als kleinere ingrepen (zoals de fietssysteemsprong en kleinere automaatregelen) stapsgewijs gerealiseerd kunnen worden. Dit draagt bij aan een evenwichtige groei van de stad. Door structureel (financiële) ruimte te bestemmen voor ambities met grotere (co)financieringsbehoeften wordt mogelijk ook een grotere multiplier gegenereerd.

Vanuit het verkennen van het principe 'herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij' verdienen twee begrotingsonderdelen binnen het MPR nog aparte aandacht:

**Erfpacht**
Bij project- en gebiedsontwikkelingen kunnen erfpachtopbrengsten optreden door conversies en bestemmingswijzigingen. Een deel van deze opbrengsten wordt benut voor (nieuwe) ruimtelijke investeringen, namelijk een deel van de erfpachtopbrengsten bij ontwikkelingen die woningcorporaties treffen en de erfpachtopbrengsten die komen uit erfpachtconversie 2017 (motie 191); de overige opbrengsten maken conform de financiële spelregels nu onderdeel uit van de algemene middelen.

**Grondexploitaties**
Er bestaan voor de verdichtingsopgave geen structureel winstgevende grondexploitaties, zeker niet vanuit integraal verstedelijkingsperspectief. Het stedelijk programma kost per saldo meer geld dan het oplevert. Voor enkele lopende grondexploitaties verwacht de gemeente een positief resultaat. De gemeente neemt deze bronnen mee in de verkenning richting de Voorjaarsnota.

### 8.4.3 Rioolheffing, circa € 400 – 500 miljoen
Investeringen ten behoeve van de water-gerelateerde klimaatmaatregelen kunnen naar verwachting worden gedekt uit een hogere rioolheffing. Onderzoek naar het toepassen van deze mogelijke additionele inkomsten ten behoeve van de dekking voor de natuurlijke oplossingen zal worden gekoppeld aan het groenstructuurplan.

### 8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen: € 350 – 400 miljoen
Vanuit het principe dat de baathebber (meer) meebetaalt, wil Utrecht nieuw instrumentarium verkennen:

**Surplus parkeerinkomsten**
In de Parkeervisie[48] wordt geschetst hoe op korte en middellange termijn het parkeerareaal wordt uitgebreid en de tarieven worden verhoogd. Ook dit is een vorm van beprijzen. Ook dit is een vorm van beprijzen. In de Parkeervisie wordt tevens een Bereikbaarheidsfonds overwogen. In lijn met de koers die reeds is ingezet in het Coalitieakkoord dat (verhogingen van) parkeertarieven worden aangewend voor mobiliteitsbeleid en de verhoging van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, zal de gemeente verkennen hoe deze (verhoging van) parkeer- en bereikbaarheidsinkomsten op een slimme en doelmatige wijze kan bijdragen aan de parkeervisie, de gewenste systeemsprong en de bekostiging van investeringen in het mobiliteitsbeleid 2040.
Hier past wel de notie bij dat de gemeente ook op plekken in de stad parkeerplaatsen zal opheffen om ruimte vrij te spelen voor andere functies, dus er is ook sprake van inkomstenderving.

**Aandacht voor gebiedsoverstijgende ambities: Fonds Bovenwijkse Voorzieningen**
Integrale gebiedsontwikkeling is een randvoorwaarde voor realisatie van de ambities in deze RSU 2040. Om ervoor te zorgen dat de omvang en het niveau van de bovenwijkse voorzieningen gelijke tred kunnen houden met de groei van de stad, wil de gemeente verkennen hoe een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen voor Utrecht kan werken. Het betreft

feitelijk het optimaliseren van gebiedsoverstijgend kostenverhaal, door standaardiseren en onderbouwen van bijdragen vanuit de markt én vanuit de gemeente. Dit brengt een betrouwbaar investeringsklimaat, en zo ontstaat een mogelijk multipliereffect: elke euro die de gemeente zelf investeert, leidt tot meerdere euro's aan investeringswaarde in de stad, waarbij bijdragen worden gekoppeld aan concrete bovenwijkse voorzieningen, zoals bijvoorbeeld voor mobiliteit en groen. Diverse steden hebben reeds zo'n fonds ingesteld of zijn dat op dit moment aan het verkennen. Ook sluit deze beweging goed aan op de Omgevingswet die in 2022 van kracht wordt, waarin omgevingsplannen en investeringsplannen hand in hand kunnen gaan.

Er is overigens nog geen passend (belasting)instrument om bestaande baathebbers (mee) te laten betalen aan waardestijging als gevolg van gebiedsinvesteringen. Voor dit complexe vraagstuk is, mede vanwege de samenhang met decentrale belastingstelsel, verdere verkenning van de (on)mogelijkheden nodig. Dit ligt ter overweging bij de ministeries van BZK en Financiën.

### 8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen: snel schakelen waar het moet en samen optrekken waar het kan

De methoden voor grondprijsbepaling worden vastgelegd in het grondbeleid. De gemeente kiest daarbij voor een situationeel grondbeleid. In bepaalde situaties kan dat een actieve opstelling betekenen, bijvoorbeeld, omdat dit het mogelijk maakt om op doelmatige wijze tot (directe) sturing op beleidsdoelen voor een specifieke locatie te komen. Zo'n actieve opstelling past bij de ambities van de RSU 2040. Om dat mogelijk te maken kan bijvoorbeeld worden overwogen om de financiële kaderstelling zo in te richten dat anticiperen en snel handelen beter mogelijk wordt, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van voorbereidingskredieten en door een voorziening te treffen voor verwachte tekorten. Dat biedt meer flexibiliteit en zekerheid om in te spelen op kansrijke (toekomstige) gebiedsontwikkelingen.

Daarnaast wil de gemeente met partners actief investeren in (vernieuwende) samenwerkingsvormen die de gewenste gebiedsontwikkeling faciliteren en stimuleren. Dit komt onder andere tot uitdrukking in het Utrechtse tenderbeleid en intensivering van de gemeentelijke rol in bijvoorbeeld het Stadsmakersfonds en OMU. Deze sturingsinstrumenten en samenwerkingsverbanden helpen de gemeente om samen de stad te maken.

## 8.5 Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden

Het Rijk heeft sinds de jaren ’70 financiële steun verleend aan stadsvernieuwingen. Zonder subsidies waren deze stedelijke ontwikkelingen niet mogelijk. De bestaande bekostiging- en financieringssystematiek van het Rijk is momenteel onvoldoende ingericht om de integrale verstedelijkingsopgave goed te bekostigen. Meerdere studies (Deloitte, McKinsey) tonen aan dat de financiële ondersteuning voor gebiedsontwikkeling vanuit het Rijk minder is dan voorheen. De voornaamste subsidies voor stedelijke ontwikkeling van de Rijksoverheid van 1970 tot 2014 op een rij:

- In de periode 1970-2005 is in totaal 17,5 miljard euro vrijgemaakt voor stadsvernieuwingsgelden
- In de periode 1995-2009 is in totaal 1 miljard euro vrijgemaakt (Besluit Locatiegebonden Subsidies)
- In de periode 2000-2014 bedroeg het totale Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing 4,3 miljard euro

In de RSU 2016 is geïllustreerd welke bijdragen Utrecht in de periode eind jaren ’90 tot 2015 ontving van het Rijk voor stedelijke ontwikkeling. Voor de ontwikkeling van locaties Leidsche Rijn en het Stationsgebied betrof dat respectievelijk € 135 miljoen (Vinex-subsidie) en € 55 miljoen (NSP-subsidie). Vanuit het ISV en het Impulsbudget bedroeg dat € 175 miljoen in de periode 2000-2014 (circa € 11,5 miljoen per jaar).

Het is voor het kunnen realiseren van de verstedelijkingsambities van groot belang dat deze rijksbijdragen worden geprolongeerd en uitgebreid waar nodig.

### 8.5.1 Lopende fondsaanvragen: circa € 2,5 miljard

**Nationaal Groeifonds**
Het Nationaal Groeifonds bedraagt € 20 miljard voor de komende vijf jaar. Dit fonds is onder beheer van de ministeries van Financiën en Economische Zaken en Klimaat en richt zich op drie beleidsdomeinen: kennisontwikkeling, R&D en innovatie, en infrastructuur. De komende jaren verkent de gemeente of en welke soort aanvragen kansrijk zijn om in te dienen voor het Nationaal Groeifonds.

**MIRT-programma**
In het U Ned-programma werkt Utrecht samen met Rijk, provincie Utrecht en omliggende gemeenten de mobiliteitsopgave in de regio uit, inclusief de bijbehorende bekostigingsopgave. Dit heeft met de MIRT-verkenning ‘OV en wonen’ een eerste investeringspakket opgeleverd richting een volwaardig lightrail netwerk van € 380 miljoen, met bijdragen van de provincie Utrecht (€ 85 miljoen), gemeente Utrecht (€ 85 miljoen) en ministeries van IenW (€ 150 miljoen) en BZK (€ 60 miljoen[49]). De komende jaren worden volgende MIRT-investeringsbesluiten voorbereid.

**Woningbouwimpuls**
De Woningbouwimpuls (uit de Miljoenennota 2020) is een subsidie van in totaal € 1 mld (periode 2020-2023) die zich richt op realisatie van betaalbare woningen inclusief de bekostiging van bereikbaarheids-maatregelen en de kwaliteit van de leefomgeving. Voor complexe binnenstedelijke transformaties, zoals ook die van Utrecht, is deze Woningbouwimpuls van cruciaal belang. Juist deze gebieden kenmerken zich vaak door relatief hoge aanloopkosten, zoals saneringskosten, benodigde investeringen in bereikbaarheid en een kwalitatief goede leefomgeving, en daarnaast ook de zoektocht naar een woningmarkt in balans met voldoende aanbod van sociale en middeldure huurwoningen. De eerste aanvraag van Utrecht was succesvol: er is € 21 mln toegekend voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone. De Woningbouwimpuls blijkt onmisbaar om de laatste productiefase te kunnen borgen, omdat de grotere verstedelijkingsbijdragen afgelopen jaren ontbraken. Dit maakte de onrendabele top op gebiedsontwikkeling extra zichtbaar. Zeker als daar

alle integrale opgaven bij worden betrokken, gaat het om hoge bedragen per woning. Om de komende jaren de RSU 2040 te kunnen realiseren met de stedelijke keuzes en ambities rondom o.a. de woningopgaven, bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving is het noodzakelijk dat de Woningbouwimpuls substantieel wordt verruimd en verlengd. Een significante rijksbijdrage is op basis van het verleden, de complexiteit van de binnenstedelijke verdichtingsopgave en de ambities een voor de hand liggend vertrekpunt.

### 8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen: € 1 à 1,5 miljard

Naast de reeds lopende aanvragen is in de toekomst minimaal een aanvullend bedrag nodig van € 1 à € 1,5 miljard. Dit zou kunnen voortkomen uit een volgend MIRT-traject en/of een volgende tranche van het Groeifonds, maar ook uit een nieuw, overkoepelend verstedelijkingsfonds met een integrale opzet die aansluit bij de brede barcode voor gezonde verstedelijking. Daarnaast is het mogelijk en nodig dat in volgende kabinetsperiodes substantiële rijksbijdragen beschikbaar komen voor wijken als Overvecht, analoog aan Nationaal Programma Rotterdam Zuid, bijvoorbeeld via het Volkshuisvestingsfonds en het rijksprogramma leefbaarheid en veiligheid. Rijk en regio kunnen samen optrekken en het verschil maken met een integrale wijkaanpak waarbij de sociaaleconomische en fysieke wijkvernieuwing hand in hand gaan. Een goed voorbeeld is de integrale wijkaanpak die in 2020 een plek heeft gekregen in de Regiodeal, waarin Rijk, provincie Utrecht en meerdere gemeentes samenwerken.

### 8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen € 700 – 800 miljoen

Vanuit het principe dat de baathebber meebetaalt, zou het Rijk nieuw instrumentarium kunnen verkennen. Gemeente Utrecht ziet uit diverse onderzoeken, zoals Studierapport Alternatieve Bekostiging en de verdieping daarvan in rapport Alternatieve Bekostiging Zuidelijke Randstad, dat beprijzen van mobiliteit een hoog potentieel kan hebben.

**Bereikbaarheid en OV-systeemsprong: cordonheffing, OV-ticketing en tariefdifferentiatie**

Betere mobiliteit is niet alleen een kwestie van betere verbindingen, maar ook en vooral van een systeemsprong. Dat is de reden waarom de gemeente met interesse volgt hoe het Rijk opvolging geeft aan door de studiegroep Alternatieve Bekostiging als kansrijk beoordeelde instrumenten, zoals cordonheffing (ofwel betalen voor autobewegingen binnen een bepaald stedelijk gebied). Dergelijke beprijzing zou namelijk als gedragsprikkel moeten werken, zodat zogenaamde ‘negatieve externe mobiliteitseffecten’ worden beperkt, zoals milieuvervuiling en slechtere bereikbaarheid door grote verkeersdrukte. Tevens werkt beprijzing als een doelmatigheidsfactor, want het kan substantieel onderdeel uitmaken van het bekostigingsmodel voor de benodigde infrastructuur, voorzieningen en dienstverlening van de beoogde systeemsprong in onze stad. Op basis van diverse (internationale) studies blijkt cordonheffing een groot opbrengstpotentieel te hebben én een goede prikkel te zijn voor gewenste gedragsverandering. Het is echter pas een reëel instrument als alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn, en als het Rijk dit instrument steunt. Hetzelfde geldt voor OV-ticketing en tariefdifferentiatie. Deze bronnen zouden niet automatisch bij de gemeentelijke middelen landen, maar zouden wel moeten bijdragen aan de bekostiging van de stedelijke mobiliteitsopgave. Utrecht heeft - net als enkele andere steden – het voornemen dit nader te onderzoeken en verwacht gezien de grote kansrijkheid van het instrument dat dit onderdeel wordt van de komende kabinetsformatie. De factor tijd speelt voor de omvang van deze dekkingsbron voor RSU 2040 een belangrijke rol. Hoe eerder er ruimte komt voor dit instrument, hoe meer Utrecht kan meebetalen aan de OV-systeemsprong, en hoe eerder de OV-systeemsprong wordt gere-

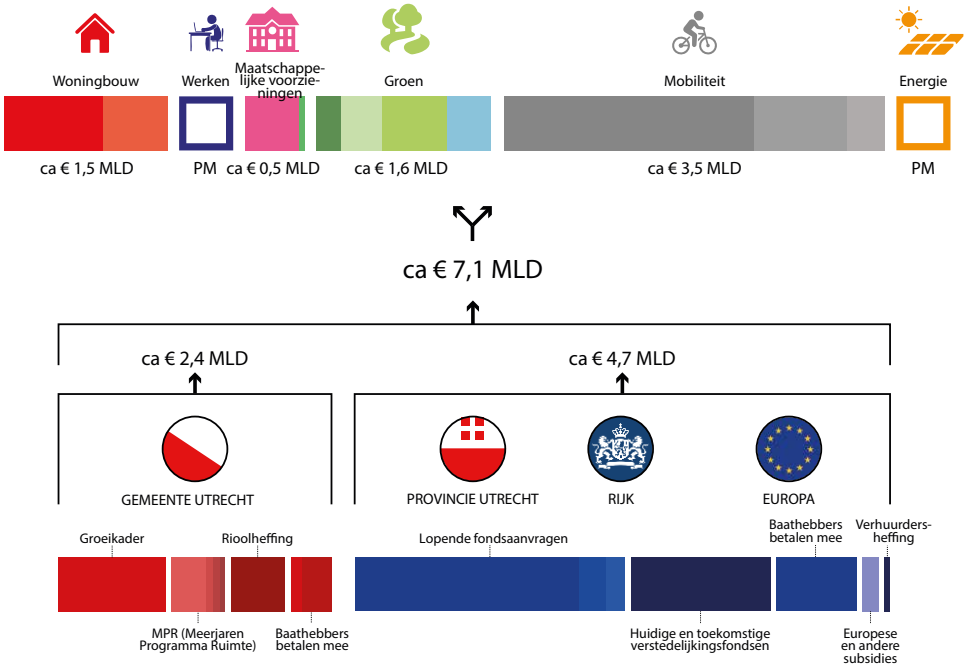
aliseerd, hoe eerder Utrecht cofinanciering kan aanbieden. Omdat de opbrengsten van cordonheffing - waarmee investeringen kunnen worden bekostigd - ook ná 2040 zullen doorlopen, kunnen rijksbijdragen ook in de vorm van voorfinanciering worden verleend. De gemeente gaat met het Rijk in gesprek over de optimale wisselwerking tussen het bekostigen van de OV-systeemsprong en het invoeren van cordonheffing.

### 8.5.4 Europese en andere subsidies € 130 – 70 miljoen: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat

De Europese Commissie ziet dat voor het bereiken van haar doelstellingen de steden en regio's belangrijke spelers zijn. De RSU 2040 biedt aanknopingspunten en kansen op subsidie vanuit Europa. De subsidieprogramma's ondersteunen de lange termijn doelen van de Europese Commissie door in te zetten op drie hoofdpijlers voor beleid: Groen, Digitaal en Veerkrachtig Europa. Voor de RSU 2040 biedt dat vooral mogelijkheden binnen het thema Gezond Leefklimaat, zoals voor duurzame bouw en renovatie, duurzame energie, het bedrijfsleven mobiliseren voor circulaire economie, duurzame mobiliteit, duurzaam voedselsysteem, behoud van biodiversiteit en een gifvrij milieu. Per subsidieaanvraag komt maximaal een paar miljoen euro beschikbaar, maar de ervaring leert ook dat Europese subsidies een impuls kunnen geven aan het project als geheel. Europese subsidies kunnen een bijdrage leveren in zowel de ontwikkelingsfase als de realisatiefase, mits er sprake is van een innovatieve aanpak. Daarbij zet de gemeente o.a. in op de Green Deal. Ook op ander schaalniveau zoekt de gemeente naar fondsen, zoals met 'Groen Groeit Mee' van Provincie Utrecht of via samenwerking met waterschapsprojecten voor een betere afwatering van schoolpleinen.

### 8.5.5 Verhuurdersheffing: € 40 – 60 miljoen

In Miljoenennota 2020 heeft het kabinet € 1 miljard (periode 2020-2029) vrij gemaakt voor een korting op de verhuurdersheffing van € 25.000 per nieuw gerealiseerde en verhuurde sociale huurwoning. Utrechtse woningcorporaties hebben deze korting al voor ca. 5.200 sociale huurwoningen aangevraagd. Deze maatregel vergroot de investeringskracht van de Utrechtse woningcorporaties en daarmee de gezamenlijke slagkracht om meer en/of betere sociale huurwoningen te realiseren. Utrecht pleit er dan ook voor om deze korting te continueren of de verhuurderheffing zelfs geheel af te schaffen, zodat corporaties een optimale bijdrage kunnen leveren aan integrale verstedelijking.




*Dekking investeringsopgave RSU 2040*

# Nawoord

## De toekomst staat niet vast

Wie had begin 2020 kunnen voorzien dat een wereldwijde pandemie het leven, zowel in het privé domein als in het publieke domein, zo op zijn kop zou zetten? De impact ervan op de toekomst van de stad kon nog niemand aan het eind van 2020 overzien. Een ongewijzigde terugkeer naar het normaal zoals tot aan de uitbraak, is hoogst onwaarschijnlijk en in een aantal opzichten ook niet gewenst. Maar hoe mensen wonen, werken, in de openbare ruimte verblijven en hoe mensen mobiel zijn, dat alles kan in vervolg op de corona uitbraak meer of minder gaan veranderen, zonder dat nu helder is hoe ingrijpend.
Bij die onzekerheid gaat Utrecht er toch vanuit dat steden hun aantrekkingskracht zullen behouden. Als plekken bij uitstek waar allerlei ontmoetingen plaatsvinden, waar voorzieningen zijn die op minder drukke plaatsen niet mogelijk zijn, waar gewerkt wordt aan de nieuwste ontwikkelingen, waar contrasten samenkomen die het leven kleur geven. Tegen deze achtergrond gaat de gemeente er vanuit dat de in deze RSU 2040 ontwikkelde strategie duurzaam houdbaar is. Met de aantekening dat periodieke monitoring van relevante trends op zijn plaats is om waar nodig te kunnen bijsturen.

Utrecht neemt - met de spectaculaire groei van de afgelopen decennia - in het rijtje attractieve steden een eigen, bijzondere plek in. Als historische stad met een rijk verleden en met een relatief jonge bevolking met veel toekomst. Door de ligging, door de combinatie van hoog stedelijke voorzieningen en menselijke maat, door karakteristieke kwaliteiten die in deze visie voor het voetlicht zijn gebracht en die Utrecht wil koesteren, hoe de toekomst ook uitpakt. En met de agenda van gezond stedelijk leven voor iedereen die richting geeft aan die toekomst.

Hoe Utrecht met die blijvende aantrekkingskracht en de daaruit voortkomende groei wil omgaan vraagt om een beeld waar de stad naar toe wil en van de mogelijke route daarheen. Niet als een blauwdruk. Onvoorziene omstandigheden zullen ook in de komende periode aanleiding geven tot periodieke herijking van het beeld en de route.
Dat laat zich ook mooi illustreren aan de hand van het beeld van de groei van de stad die precies 100 jaar geleden werd ontwikkeld in het Uitbreidingsplan van Berlage c.s. Rondom de toen bestaande stad voorzag Berlage de uitbreiding met gebieden als Hoograven, Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht heeft zich deels anders ontwikkeld, het vliegveld is er nooit gekomen, maar de kaart van precies een eeuw terug laat zich toch vooral lezen als een beeld van de toen voorgestelde toekomst die in heel veel opzichten werkelijkheid is geworden.

Deze visie wil zich in het geheel niet meten met het Uitbreidingsplan van toen. Maar de gemeente meent wel dat er nu – met de verdere ontwikkeling van de stad voor ogen - een aansprekend perspectief uitgewerkt moet zijn, aan de hand waarvan stap voor stap goede keuzen gemaakt kunnen worden. Deze visie biedt dat perspectief voor een toekomst waarin groei en kwaliteit hand in hand gaan. Waarin Utrecht verandert en ook Utrecht blijft. De inzet is dat langs deze lijn niet alleen ruimte wordt gemaakt voor meer inwoners en meer arbeidsplaatsen, maar tegelijkertijd een passend antwoord wordt gegeven op de toenemende ongelijkheden die zich in onze stad manifesteren. Gezond stedelijk leven voor iedereen vraagt een enorme inspanning om aan die ongelijkheden het hoofd te bieden. Deze RSU 2040 zet koers op ruimtelijke condities die ongelijkheden tegengaan of beperken in de volle wetenschap dat meer nodig is dan ruimtelijke en fysieke ingrepen.

Ook de klimaatcrisis zal de agenda van de stad in de periode tot 2040 sterk stempelen. Onmiskenbaar is vergroening van de stad noodzakelijk, zelfs als de stad niet zou groeien. Eens te meer is de inzet dat verdichten en vergroenen in balans moeten zijn een urgente opgave die ook bepalend is voor het welslagen van de RSU 2040.

Met deze strategie kan Utrecht de onbekende toekomst in. Op weg naar een stad waarin gezond stedelijk leven voor iedereen nog meer dan nu waargemaakt wordt. Dat doet de gemeente, geheel in Utrechtse stijl, samen met onze inwoners en partners. Utrecht is het waard.



# Bijlage 1
# Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

## Prehistorie

De geschiedenis van de stad Utrecht gaat ver terug. Dertienduizend jaar geleden was er sprake van een grove tweedeling in het landschap. Naar het oosten het dekzand van de Utrechtse Heuvelrug en naar het noorden en het westen uitgestrekte veengebieden. Na de laatste ijstijd werd het warmer en ontstond meer diverse begroeiing in het landschap. Al in de prehistorie waren er jagers-verzamelaars die rondtrokken en in kleine kampjes woonden. Ze leefden van de jacht en verzamelden noten en vruchten. De oudst bekende bewoning is aangetroffen in het tegenwoordige Utrecht Science Park.
Rond 4000 v. Chr. zocht de Rijn steeds noordelijker een weg in het landschap. Er ontstonden hoge, zanderige oeverwallen, die goed geschikt waren voor bewoning. Boeren vestigden zich langduriger op één plek. Zij bouwden grote woonstalhuizen, waarin ze samen met hun vee onder één dak woonden.
Naar alle waarschijnlijkheid vond in de periode rond 1500 v. Chr. kleinschalige akkerbouw en veehouderij plaats.

## Romeinse tijd

Vanaf de Romeinse tijd ontstonden de eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen. Rond 800 v. Chr. splitste de Vecht zich af van de Rijn; in die tijd ontstonden er meer nederzettingen en deze werden ook groter. Ze bestonden uit meerdere erven met woonstalhuizen en opslagplaatsen voor graan en andere akkerbouwproducten.
De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute voor de verovering van Engeland. Om die aanvoerroute en grens (Limes) te beschermen werden forten gebouwd, waaronder de forten (of castella) Vechten, Domplein en Hoge Woerd.
Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
In deze periode werd ook de aan het water gerelateerde infrastructuur opgebouwd: de wallen van het castellum Hoge Woerd en Domplein waren gemaakt van hout en aarde. Rond de forten lagen burgerlijke nederzettingen (vicus) en in de buitenbochten van de rivier en met zichtlijnen naar elkaar en naar de castella, stonden wachttorens. Omstreeks het jaar 200 zijn Castellum Hoge Woerd en Domplein in steen gebouwd en werd de Romeinse weg aangelegd. In het ‘achterland’ ontstond een groot aantal nederzettingen, zoals Vleuten en Vechten.

## Vroege Middeleeuwen

Na het vertrek van de Romeinen, rond het jaar 270, vestigden de Franken zich in de regio. Vanaf de 7e tot het begin van de 8e eeuw leidde dat regelmatig tot conflicten met de Friezen. Onder Frankische bescherming vestigden Angelsaksische missionarissen zich in het gebied om de Friese gebieden te kerstenen. In het oude Romeinse fort werd in deze periode de Sint-Salvatorkerk gebouwd. Het oude fort groeide uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
In historische bronnen komen de namen Trecht en Trajectum beide vanaf de vroege Middeleeuwen voor. Na het jaar 870 treffen we ook de namen Ultrajectum en Uut-Trecht (= beneden Trecht) aan; bedoeld om het onderscheid aan te geven met Boven-Trecht (Maastricht).

## Late Middeleeuwen

De Nederlanden vielen in 925 in handen van het Duitse Rijk. In deze periode groeide de handelswijk Stathe - gelegen rond de Steenweg en de Boterstraat, aan de westkant van de burcht - uit tot een bloeiend handelscentrum met koop- en ambachtslieden. Stathe profiteerde van de ondergang van Dorestad, tot dan toe het belangrijkste handelscentrum in de nabijheid. Om de handel te stimuleren werd aan het eind van de 10e eeuw een nieuwe waterweg gegraven van Stathe naar de Vecht; dit is het huidige noordelijk deel van de Oudegracht. De handel kreeg ook een stimulans toen Utrecht van de Duitse Keizer het recht kreeg om munten te slaan en tol te heffen.
Begin 11e eeuw bouwde men in het hart van Stathe de Buurkerk. Ook het kerkelijk centrum werd grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde aan de burcht zijn bisschoppelijk paleis en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zien we daar nu nog restanten van.

De veenmoerassen ten noordwesten van Utrecht werden ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden. In de 11e en 12e eeuw gebeurde dat ook aan de zuidwest- en zuidoostkant van de stad.
Door de toename van handel en nijverheid nam de rijkdom en het zelfbewustzijn van de inwoners toe. In 1122 wisten de Utrechters – als één van de eersten in de Noordelijke Nederlanden - stadsrechten af te dwingen bij de bisschop. Daarmee mochten de inwoners veel meer zelf regelen op het gebied van stadsbestuur en rechtspraak. Kort daarop werden stadswallen met een verdedigingsgracht om de stad aangelegd; wie eraan meehielp, werd vrijgesteld van tolbetaling. Ook de wijken in het noorden en zuiden kwamen binnen de stadsmuren te liggen, waarmee een voor die tijd grote stad ontstond (130 hectare). Door het graven van de Vaartsche Rijn werd de handel met Duitsland gestimuleerd en in 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, één van de grootste torens die tot dan toe was gebouwd en al snel een toeristische trekpleister werd.

Het stadsbestuur bestond aanvankelijk uit schout en schepenen, maar al in 1196 had men een raad gevormd. Het is één van de oudste stadsraden van Europa. De stad heeft in deze periode ook moeilijke momenten gekend, vooral in het gevecht tegen water en vuur. In 1170 en 1173 waren er grote overstromingen en in 1253 forse stadsbranden. Het leidde ertoe dat brandgevaarlijke bedrijvigheid werd verplaatst naar de nieuwe voorstad Bemuurde Weerd. Daar werd in 1275 ook de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.

Door de bloeiende handel konden welgestelden stenen huizen bouwen en ontstond een netwerk van straten en grachten (in de 14e eeuw werd de Nieuwegracht gegraven). De stad groeide hard en was halverwege de 16e eeuw met 30.000 inwoners de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. De groei van de stad werd vrijwel geheel opgevangen door binnenstedelijke verdichting, maar ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was nu de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald. Niet alleen de binnenstad, maar ook de infrastructuur waarmee het verbonden was met de omgeving bepalen nog steeds een belangrijk deel van het karakter van de stad.

## Nieuwe tijd

In 1528 kwam Utrecht onder het bewind van het Bourgondisch-Habsburgse Rijk van keizer Karel V. De bisschoppen van Utrecht behielden de kerkelijke macht, maar het stadsbestuur werd uitgeoefend door een stadhouder die de bevelen ontving van het hof in Brussel. Karel V liet een kasteel bouwen, de dwangburcht Vredenburg (op de plek van het huidige Vredenburgplein en Tivoli-Vredenburg), en een nieuw stadhuis. Ook liet hij op meerdere plekken bij de stadsmuur moderne stenen bastions vervaardigen, zoals Morgenster, Zonnenburg, Manenburg en Sterrenburg. De toenemende woningbehoefte werd opgelost door kerkelijk grondbezit binnen de stadsmuren in te nemen en binnenstedelijk te verdichten. De rijkere inwoners gingen grotere huizen bouwen, zoals aan het Janskerkhof. Daar kwam - na de oprichting van de Universiteit

Utrecht in 1636 – ook de Universiteitsbibliotheek. Voor het huisvesten van studenten werd de Maliebaan aangelegd. De stad werd ingedeeld in wijken en elke wijk kreeg een eigen schutterij.

De economie bloeide aanvankelijk op, maar minder sterk dan in andere delen van de Nederlanden, onder andere doordat handelsschepen te groot werden voor de Oudegracht. Paulus en Hendrik Moreelse (vader en zoon) werkten aan oplossingen. Zij stelden voor om bestaande vaarroutes te verbreden of te verleggen en nieuwe stadsmuren te bouwen waardoor het grondoppervlak binnen de muren zou verdubbelen. De plannen sneuvelden voor het grootste deel wegens te hoge kosten. De Utrechtse handel en nijverheid namen af tot een regionaal karakter en stortte uiteindelijk in als gevolg van de oorlog in 1672 met Frankrijk, Engeland, Keulen en Munster en een niets ontziende storm in 1674. Bij deze tornado werd een deel van de stad verwoest, waaronder het schip van de Domkerk.

De economie herstelde zich vanaf de eerste helft van de 18e eeuw, onder andere door de suikerraffinaderij op het Lucasbolwerk, die nieuwe werkgelegenheid bood. Ook de landbouw verbeterde sterk en de landeigenaren gebruikten de toegenomen inkomsten vaak voor het verfraaien van hun woningen in de stad. Maar opnieuw kreeg de stad te maken met gevechten om de macht. In 1780 brak de Vierde Engelse Oorlog uit. Utrecht werd het brandpunt van de Patriottenbeweging. De patriotten hekelden het verval van de Republiek en eisten politieke inspraak; onder deze druk kwam in Utrecht een volledig democratisch gekozen stadsbestuur aan de macht.
De Republiek had de patriottenbeweging in eerste instantie overleefd, maar ging alsnog ten onder als gevolg van de Franse Revolutie in 1789. De Fransen namen het gezag over en de patriotten sloten zich bij hen aan. Lodewijk Napoleon werd koning van het Koninkrijk Holland en liet zijn residentie bouwen in Utrecht op de hoek van de Drift en de Wittevrouwenstraat. Daarmee was Utrecht het eerste half jaar van 1808 de hoofdstad van het Koninkrijk; het duurde niet lang, Lodewijk Napoleon verhuisde uiteindelijk toch voor Amsterdam.

## 19e eeuw

In 1813 vertrokken de Fransen en was Nederland weer een vrij land waarin de landsverdediging centraal werd georganiseerd. Utrecht telde al drie eeuwen lang ongeveer 30.000 inwoners, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De bevolking woonde nog grotendeels binnen de middeleeuwse stadsmuren, maar zag in dat deze niet meer functioneel waren. De stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze zou zijn defensieve taak behouden tot 1961; de stad heeft zich tot die tijd nauwelijks naar het oosten kunnen ontwikkelen.

Doordat de oude stadsmuren geen defensieve functie meer hadden, kon het stadsbestuur ook buiten de muren kijken voor gebiedsuitbreiding. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

De industriële revolutie zorgde voor een toename van de bouwnijverheid met veel nieuwe werkgelegenheid. De omwalling van de stad werd weggehaald en bebouwing buiten de oorspronkelijke stad kwam grootschalig op gang. Tot de Woningwet van 1901 gebeurde dat met weinig regulering en was de aanleg van groen afhankelijk van particuliere initiatieven. Uit deze tijd stammen desalniettemin het Wilhelminapark, het Julianapark en het Oranjepark in Wijk C.

Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland. Het mobiliteitsbeleid richtte zich bovendien op het vervoer over water en op snellere verplaatsingen in de binnenstad. Het Merwedekanaal werd gegraven om de opkomende industrie te faciliteren. Voor de binnenstad kwam er een paardentram.

De Utrechters in de 19e eeuw vermaakten zich in hun vrije tijd vooral in het Park Tivoli, het Gebouw voor Kunsten en Wetenschappen en de Schouwburg op het Vredenburg. Het aantal kroegjes en koffiehuizen nam sterk toe en het hoogtepunt was de jaarlijkse kermis op het Vredenburg. Vanaf het eind van de 19e eeuw begon de opmars van de bioscoop en van de sport, met name voetbal.

### 1900 - 1940

Als spoor-, wegen- en waterknooppunt ontwikkelde Utrecht zich tot distributiecentrum met aantrekkingskracht voor zowel industrie als dienstensector. De grote werkgevers waren de gemeentelijke gasfabriek en de metaalindustrie bij Werkspoor en Demka. Daarnaast groeide het aantal winkels en kantoren sterk en werd in 1917 de Jaarbeurs gevestigd.

Het aantal inwoners nam opnieuw flink toe en en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae schreef “De Heedendaagsche Stedenbouw”, een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen, avant la lettre. Hij schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.

### 1940 - 1990

De Duitsers waren van plan om na Rotterdam ook Utrecht te bombarderen. Door de snelle capitulatie van het Nederlandse leger is dat niet gebeurd. Het hoofdkwartier van de NSB vestigde zich aan de Maliebaan en in 1942 werd een NSB-burgemeester aangesteld. Vanaf het Maliebaanstation begonnen deportaties naar Westerbork en later naar Auschwitz. Van de 1200 Joodse Utrechters werden er 900 vermoord. Ook veel verzetsmensen overleefden de oorlog niet; Fort de Bilt diende als executieplaats.

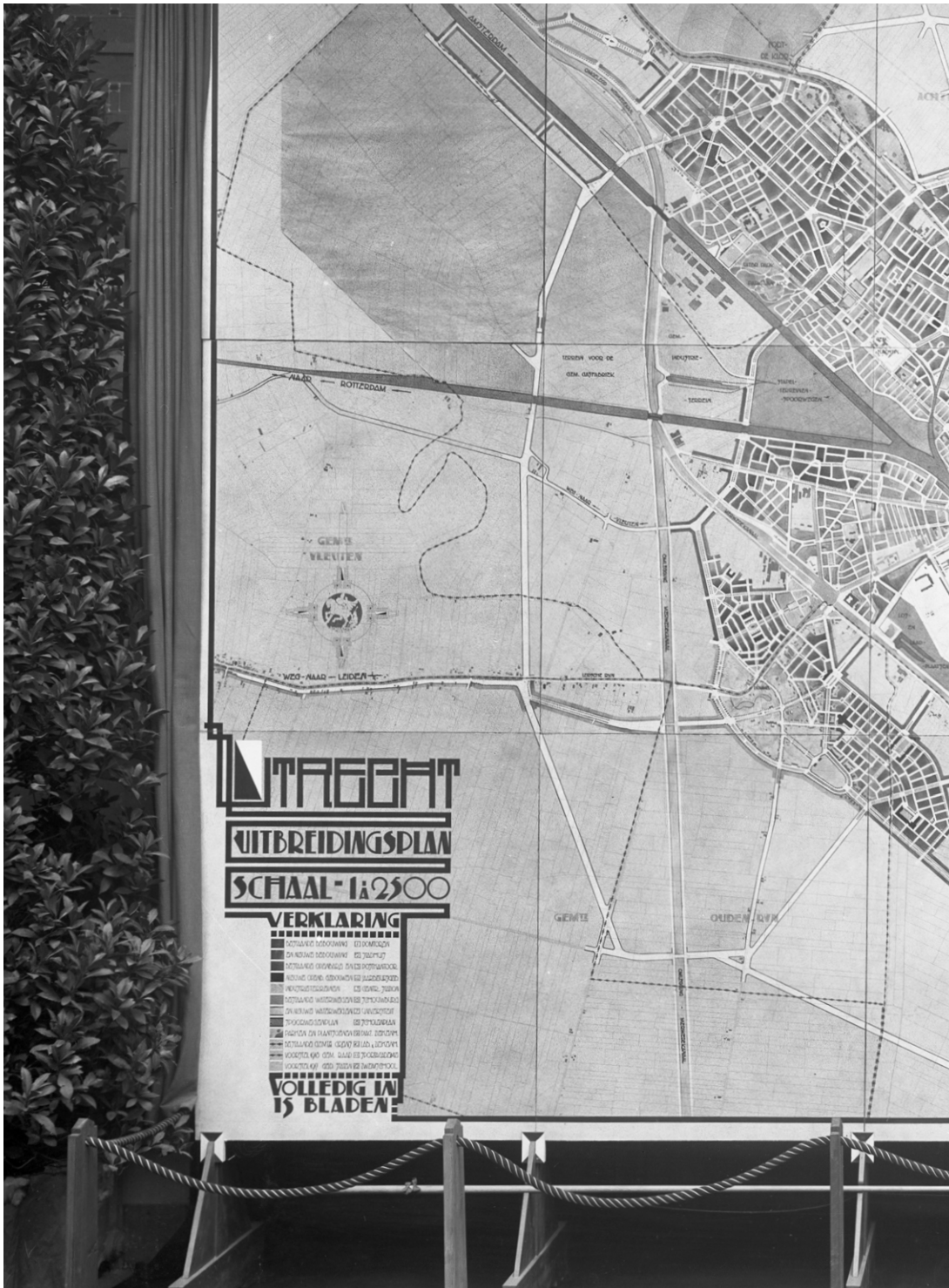
Na de Tweede Wereldoorlog groeide de stad hard door, via de landelijke overheid gereguleerd via de contingentenregeling en op lokaal niveau geprofessionaliseerd door de komst van de gemeentelijke afdelingen ruimtelijk ordening, volkshuisvesting en plantsoenendienst. In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. In deze wijken was expliciet aandacht voor de aanleg van nieuwe parken en groene verbindingen. De stad maakte inmiddels plannen om klaar te zijn voor het toenemend autogebruik. En de binnenstad werd grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel. Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. Bij deze bouwprojecten was sprake van herwaardering van kleinschaligheid en laagbouw. Ook ecologie kreeg voor het eerst aandacht.
De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.

### 1990 - heden

Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. In 2006 waren deze stadsuitbreidingen uitgegroeid tot de grootste nieuwbouwlocatie van Nederland. Cultuurhistorie kreeg bij deze bouwoperaties een belangrijke plek; door opgravingen in het gebied is een schat aan kennis toegevoegd over de geschiedenis van de stad.

Tussen 2005 en 2013 werd een aantal grote infrastructurele projecten aan de westkant van Utrecht uitgevoerd, zoals het verleggen en verbreden van de A2, de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Woerden en een aantal binnenstedelijke verkeersprojecten (onder andere de ‘fly-over’ op het 24 oktoberplein). Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn. Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse

Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.



# Bijlage 2
# Afkortingen

| | |
|---|---|
| **3D** | Driedimensionaal |
| **BBP** | Bruto Binnenlands Product |
| **BIZ** | Bedrijfs Investerings Zone |
| **BSSB** | Beleidsregel Subsidieverstrekking Stimulering Bedrijven |
| **Buza** | Ministerie van Buitenlandse Zaken |
| **BZK** | Ministerie van Binnenlandse Zaken |
| **bvo** | bruto vloer oppervlakte |
| **CBS** | Centraal Bureau voor de Statistiek |
| **CPB** | Cultureel Plan Bureau |
| **CO2** | Koolstofdioxide |
| **CS** | Centraal Station |
| **DNU** | Development Netwerk Utrecht |
| **EU** | Europese Unie |
| **EZ** | Ministerie van Economische Zaken |
| **GIZ** | Gebieds Investerings Zone |
| **GWh** | Giga Watt uur |
| **Ha** | Hectare |
| **HBO** | Hoger Beroeps Onderwijs |
| **HDSR** | Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden |
| **HOV** | Hoogwaardig Openbaar Vervoer |
| **IIASA** | International Institute for Applied Systems Analysis |
| **IC** | Intercity |
| **ICT** | Informatie en Communicatie Technologie |
| **I&M** | Ministerie Infrastructuur en Mobiliteit |
| **IRP** | Integraal Ruimtelijk Perspectief |
| **ISV** | Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing |
| **IWCUR** | International Welcome Centre Utrecht Region |
| **LKW** | Lunetten Koningsweg |
| **LRC** | Leidsche Rijn Centrum |
| **M²** | Vierkante meter |
| **MBO** | Middelbaar Beroeps Onderwijs |
| **MGP** | Meerjaren Groen Programma |
| **MIRT** | Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport |
| **MKB** | Midden en Klein Bedrijf |
| **MPB** | Meerjaren Programma Bereikbaarheid |
| **MPR** | Meerjaren Programma Ruimte |
| **MPG** | Meerjaren Programma Groen |
| **MRU** | Metropoolregio Utrecht |
| **MWKZ** | Merwedekanaalzone |
| **NSP** | Nationaal Sleutel Project |
| **NvU** | Nota van Uitgangspunten |
| **OMU** | Ontwikkelings Maatschappij Utrecht |
| **OV** | Openbaar Vervoer |
| **OZB** | Omzetbelasting |
| **P+R** | Park en Ride |
| **PBL** | Planbureau voor de Leefomgeving |
| **REP** | Ruimtelijk Economisch Programma |
| **RIVM** | Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu |
| **RIi** | Raad voor de leefomgeving |
| **ROM** | Regionale Ontwikkelings Maatschappij |
| **RSU 2040** | Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 |
| **RWZI** | Rioolwaterzuiveringsinstallatie |
| **SES** | Sociaal Economische Status |
| **Uned** | Programma waarin Rijk, provincie Utrecht en gemeenten samen werken aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. |
| **UNESCO** | United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization |
| **UPP** | Utrechts Plan Proces |
| **UU** | Universiteit Utrecht |
| **USP** | Utrecht Science Park |
| **VJN** | Voorjaarsnota |
| **VO** | Voortgezet Onderwijs |
| **WHO** | World Health Organisation |
| **WKO** | Warmte Koude Opslag |
| **WOM** | Wijk Ontwikkelings Maatschappij |
| **ZZP** | Zelfstandige Zonder Personeel |

# Eindnoten

1 De Metropoolregio Utrecht (MRU) is in dit Ontwikkelperspectief gedefinieerd als het ruimtelijk samenhangend systeem dat bestaat uit de stad Utrecht en de vijftien omliggende gemeentes.

2 *Ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living*. Ruimtelijk-Economische Koers U10, 2018.

3 Zie ook de monitor 'Kwaliteit van leven in de regio' van het Planbureau voor de Leefomgeving. Hieruit blijkt dat de regio op vrijwel alle indicatoren gemiddeld of beter scoort dan het gemiddelde van alle regio's in Nederland. Alleen op het gebied van milieu scoort de MRU relatief slecht.

4 Regio Utrecht (provincie) is na Stockholm de meest competitieve regio van alle 268 regio's in de EU. Bron: *Competitiviteit van de regio Utrecht*, Afdeling Onderzoek Gemeente Utrecht, oktober 2019.

5 Diverse onderzoeken van het PBL, CBS en CPB laten zien dat de regionale groei van de U16 zowel in hogere als in lagere economische groeiscenario's door zal zetten (www.wlo2015.nl).

6 *U16TRECHT. Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen*, Contour Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP), maart 2020.

7 Utrecht nabij, Raadsbrief 9 maart 2021

8 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

9 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

10 Kraaijvanger, C. (2020), *Wereldbevolking groeit tot 2064 en neemt daarna af*. Geraadpleegd via: https://www.scientias.nl/wereldbevolking-groeit-tot-2064-en-neemt-daarna-af/, 6 okt 2020

11 Hannah Ritchie (2018), *Urbanization*. Published online at OurWorldInData.org. Geraadpleegd via: https://ourworldindata.org/urbanization

12 Geraadpleegd via: https://www.who.int/ageing/projects/age-friendly-cities-communities/en/PBL/CBS, 2019

13 PBL/CBS, 2019

14 PBL, https://themasites.pbl.nl/o/trek-van-en-naar-de-stad/, retrieved: 6 okt 2020

15 Boterman, W.R. (2014), 'Gentrification en de terugkeer van middenklassegezinnen naar Amsterdam', pp. 167-190 in: J. Bakens, H. de Groot, P. Mulder & C.J. Pen, *Soort zoekt soort: Clustering en sociaaleconomische scheidslijnen in Nederland*, Den Haag: Platform 31.

16 Nuffic (2018), To stay or not to stay: *Hoe binden we buitenlandse studenten?*

17 Gemeente Utrecht (2019) Utrecht Monitor

18 RIVM (2018), Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2018. Geraadpleegd via https://www.vtv2018.nl/trendscenario, dd 6 oktober 2020

19 Gemeente Utrecht (2018), *Utrechts gezondheidsprofiel 2018*

20 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

21 (Kansen)ongelijkheid is het door systeem, omgeving of instituties gevormde ongewenste verschil in het verwerven en benutten van capaciteiten of gebruiken van voorzieningen. Dit kan objectief worden vastgesteld, maar de gemeente erkent dat dit ook subjectief kan worden ervaren.

22 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

23 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

24 Utrecht Region (2019), *Utrecht stabiel in de top*

25 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*

26 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2020), *Thuiswerken en de coronacrisis Een overzicht van studies naar de omvang, beleving en toekomstverwachting van thuiswerken in coronatijd*

27 Tweede Kamer (2016-2017), *Mobiliteitsbeleid*, 31 305, nr. 229

28 Topsector Logistiek (2017) *Gebruikers en de inzet van bestelauto's in Nederland*

29 CPB/PBL (2015) *Scenario's, cahier mobiliteit*, Den Haag/Bilthoven

30 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*
31 Mulier Instistuut (2019) Ruimte voor georganiseerde sport in Utrecht, Vraag-aanbodanalyse naar formele binnen- en buitensportaccommodaties
32 Mulier Instituut (2020), Nederlanders sporten en bewegen steeds vaker alleen. Geraadpleegd via: https://www.allesoversport.nl/artikel/nederlanders-sporten-en-bewegen-steeds-vaker-alleen/, 21-10-2020
33 Pleisureworld NRIT, Centraal Bureau voor de Statistiek, NBTC Holland Marketing en CELTH, Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality (2019), *Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd*
34 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*
35 Mulier Instituut (2018) *Ontwikkeling buitenspelen bij kinderen in Nederland*. Geraadpleegd via: https://www.kennisbanksportenbewegen.nl/?file=8623&m=1519306658&action=file.download
36 Gemeente Utrecht (2020), *Spelen in je eigen buurt, conceptnota Speelruimtebeleid*
37 Ministeries van I&M, EZ, Buiza en BZK, 2016, *Nederland circulair in 2050. Rijksbreed programma Circulaire Economie*
38 Gemeente Utrecht (2020), *Klimaatadaptatievisie*, concept
39 PBL (2020), https://www.pbl.nl/nieuws/2020/wereldwijde-afname-van-bio-diversiteit-kan-worden-gestopt. Retrieved: 22 okt 2020
40 https://www.voordewereldvanmorgen.nl/artikelen/hoe-gaat-het-met-de-biodiversiteit-in-nederland
41 PBL (2020). https://www.pbl.nl/Inleiding_natuur_en_biodiversiteit, Retrieved: 22 okt 2020
42 Raadsbrieven plancapaciteit woningbouw, 3 maart 2020 en 9 april 2020
43 Woonvisie Utrecht beter in balans, raad 18 juli 2019
44 Zie bijlage van het Koersdocument ‘Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen’, met daarin richtinggevende normen per maatschappelijke voorziening
45 Uit: Landelijke verkenning veiligheid, Platform31
46 Nederland heeft een overheid nodig; 8 april 2020, Studiegroep Interbestuurlijke en financiële verhoudingen.
47 Studiegroep Alternatieve Bekostiging heeft de opties onderzocht om directe en indirecte baten die voortvloeien uit investeringen in te zetten voor bekostiging van ruimtelijke verstedelijkingsopgaven
48 Raadsbrief Parkeervisie, 17 december 2020
49 Onder voorbehoud dat voorkeursbesluit voldoet aan de criteria van de Woningbouwimpuls

# Colofon

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/rsu2040
RSU2040, april 2021

*Bestuurlijk opdrachtgever*
Klaas Verschuure

*Ambtelijk opdrachtgever*
Peter Steijn

*Concept en vormgeving*
Gemeente Utrecht en
Marco Post grafisch ontwerp

*Projectteam*
Trix Aarts, Fleur Brederode,
Angelique Cosentino,
Jesse van Elsberg,
Joost van Faassen, Björn Hählen,
Wilbert van Ittersum, Dion Koens,
Joric van der Kolk, Kilian Lode,
Ellen Lommen, Han Schraders,
Marije Schuring, Gerdien Stoel,
Annelies Tukker, Paul Vreeken,
Sanneke van Wijk.

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040

**Burgemeester en Wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan de Gedeputeerde Staten
Van de Provincie Utrecht
Postbus 80300
3508 TH Utrecht

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | Trix Aarts | **Datum** | 13 april 2021 |
| **Doorkiesnummer** | 0651406645 | **Ons kenmerk** | 8272740/210413/d |
| **E-mail** | t.aarts@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uw inspraakreactie op de RSU 2040 |
| **Bijlage(n)** | Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad | | |
| **Uw kenmerk** | 82213F8C | **Verzonden** | |
| **Uw brief van** | 9 maart 2021 | Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden | |

Geachte leden van Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Hartelijke dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), die u ons heeft gestuurd. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen. En ook hartelijk dank voor de waardering die u uitspreekt over de RSU 2040.

Net als u zien wij grote overeenkomsten ‘Gezond (stedelijk) leven voor iedereen’ is niet alleen de leidraad voor de stad, maar voor de hele regio. Dit is dan ook de rode draad in deze gemeentelijke strategie, maar ook in de regionale strategie (Integraal Ruimtelijk Perspectief) en het ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’ waarin Rijk, provincie Utrecht, U16 en gemeente een gedeeld toekomstbeeld schetsen voor de Metropoolregio Utrecht. Wij hebben in de Inleiding een kaart van Utrecht Nabij toegevoegd.

U heeft uw inspraakreactie onderverdeeld naar thema’s van de Omgevingsvisie Provincie Utrecht. Hieronder hebben we per thema antwoorden op vragen gegeven. Uw aandachtspunten nemen wij mee.

<u>Stad en land gezond</u>

- Emissies/milieubelasting Rijkswegen en spoorwegen voor (gevoelige) nieuwe woon-werklocaties mist.
  *De RSU 2040 is een koersdocument op hoofdlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling op de lange termijn. In verdere uitwerking komen Emissies/milieubelasting Rijkswegen en spoorwegen voor (gevoelige) nieuwe woon-werklocaties aan bod.*
- Welke visie heeft gemeente op verdere verbetering luchtkwaliteit na behalen WHO-advieswaarde in 2030?
  *De visie voor de verbetering van de luchtkwaliteit staat vastgelegd in het luchtkwaliteitsbeleid van*

*de gemeente Utrecht: "Utrecht kiest voor gezonde lucht", vastgesteld door de gemeenteraad op10 december 2020.*

- Graag Groene Poorten (OV stations) toevoegen(Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij').
  *Binnen de gemeentegrenzen zijn geen groene poorten in getekend in het ontwikkelperspectief "Utrecht Nabij".*
- Graag Groene Parels Hollandsche IJssel en Noorderpark toevoegen/aanduiden als respectievelijk groen-blauwe verbindingen Groene Scheg(Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij').
  *De groene parels Hollandse IJssel en het Noorderpark staan al op de kaart (zie pagina 29 maar ook in landschap om de stad), wij zijn van mening dat ze hier beter passen dan als groene scheg of groen blauwe verbinding die beiden voornamelijk in en niet om de stad liggen en stad-landschap met elkaar verbinden.*
- Haalbaarheid en betaalbaarheid van het tweede aangegeven stadsduct over de A27 vergt nadere uitwerking.
  *We zijn het met u eens dat de haalbaarheid en betaalbaarheid van het tweede aangegeven stadsduct over de A27 nadere uitwerking vergt, maar zien dit wel als belangrijke voorwaarde voor een leefbaar centrum ter hoogte van Lunetten-Koningsweg*.
- Constatering is dat er verschillende getallen worden genoemd voor de minimale afstand van een woning tot groen. Welk getal is leidend?
  *We zien niet in welke verschillen u op doelt. De gemeente heeft de ambitie dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) ligt van een plantsoen of buurtparkje.*

Klimaatbestendig en waterrobuust

- Overstromingsrobuust inrichten mist. Dit kan gelijk dienen tegen ontwrichting door wateroverlast.
  *Het klopt dat wij overstromingsrobuust inrichten niet als zodanig hebben genoemd in de RSU. Zoals bekend doen wij mee aan het regionale project naar Gevolgbeperking van Overstromingen onder leiding van de VRU. Tot op heden is echter nog niet duidelijk of dit project leidt tot aanvullende doelstellingen m.b.t. het waterrobuust inrichten van de stad, naast het versterken van de Lekdijk wat de komende jaren zal worden uitgevoerd. Vandaar dat wij dit thema nog niet als zodanig hebben benoemd.*
- Meer aandacht verwacht voor grondwater en grootschalige grondwaterverontreinigingen.
  *Het belang van goed grondwaterbeheer is wat ons betreft afdoende beschreven in paragraaf 5.2.9 over de ondergrond. Daarnaast komt het belang van de ondergrond terug in de paragrafen over groen en klimaatadaptatie en de energietransitie. Zoals in de Uitvoeringsstrategie aangegeven gaan wij als één van de vervolgstappen een visie op de Ondergrond opstellen waar dit thema verder wordt uitgewerkt.*
- I.h.k.v. het project Toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal-Noordzeekanaal
  graag aandacht voor belasting van (hoofd)watersysteem bij nieuwe woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en infrastructuur.
  *Het is ons bekend dat het Amsterdam-Rijnkanaal systeem als gevolg van klimaatverandering onder druk staat. Vandaar dat wij er voor kiezen om het systeem zo min mogelijk te belasten. Dit is één van de belangrijkste redenen dat wij zoveel mogelijk (en minimaal 90%) van de jaarlijkse neerslag willen vasthouden, zoals aangegeven in paragraaf 5.2 bladzijde 76. Daarnaast is het vasthouden van regenwater nodig om ook in de toekomst ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien. Wij zullen deze onderbouwing toevoegen aan de tekst in paragraaf 5.2.*

Duurzame energie

- Positief dat RSU2040 inzet op besparing en duurzame energie opwek. Provincie gaat er daarbij vanuit dat eventuele nieuwe, passende, initiatieven die nog niet voorkomen op de kaart niet bij voorbaat zijn uitgesloten.
- In ambities voor komende 20 m.b.t. zonnevelden en windmolens wordt een aantal ruimtelijke principes genoemd. Waarom wordt expliciet afweging met cultuurhistorische hoofdstructuur genoemd en niet met andere beleidsdoelen/waarden?
  *Cultuurhistorie wordt specifiek genoemd omdat enkele zoeklocaties, USP, Voordorpse Polder, Polder Bijleveld, Ockhuizen, Noorderpark, nabij cultuurhistorisch waardevolle locaties liggen. Bij het onderzoeken van de mogelijkheden voor energie opwek houden we hiermee rekening.*
- In ambities voor komende 20 jaar wordt aangegeven dat zonnevelden en windmolens een tijdelijk karakter hebben en verwijderd kunnen worden indien ruimte nodig is voor andere functies. Risico dat gemeente op termijn niet meer bijdraagt aan duurzame energie opwek alvorens voor deze opweklocaties alternatieven beschikbaar zijn. Daarnaast speelt voor initiatiefnemers van duurzame energie opwek mogelijk dat locaties lang genoeg in beeld blijven om investeringen rendabel te laten zijn.
  *Bij de genoemde locaties is rekening gehouden met de tijd die nodig is om de investeringen in energie opwek interessant te maken.*
- Waarom krijgt bodemenergie voor bestaande bouw geen aandacht en wordt dit niet genoemd als ruimtevragende functie?
  *Bij de ruimte voor energie-infrastructuur wordt rekening gehouden met 14 hectare die onder meer nodig is voor warmtebuffering van het warmtenet. Overige onderzoeken naar geothermie bieden nu nog onvoldoende duidelijkheid om in de RSU mee te nemen en worden meegenomen in o.a. de Transitievisie Warmte.*
- Spanningsveld in ondergrond tussen grondwater(voorraad), bodemverontreiniging en bodemenergie verwacht.
  *Wij zien ook de toenemende concurrentie om ruimte in de ondergrond. Daarom wordt dit ook specifiek benoemd in paragraaf 5.2.9 Ondergrond.*

Vitale steden en dorpen

- Constatering is dat transformatie Overvecht forser en rond Zuilen/Lageweide minder zwaar is dan in het Ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’ en in de Omgevingsvisie provincie Utrecht.
  *Het is onjuist dat de transformatie in de RSU in Overvecht groter is dan in het Ontwikkelperspectief ‘Utrecht dichtbij’. Daarin is Overvecht ook aangemerkt als knoop en ontwikkelgebied. Voor de knoop Zuilen Lage Weide staat het belang van werk voorop. De specifieke vraag naar werk (en de transitie rondom werk) vragen om milieucontouren die we willen behouden. We gaan dit nader bekijken bij de gebiedsonderzoeken.*
- Meer ambitie in aantallen wonen en werken en hoogte voor gebied Westraven is wat betreft provincie mogelijk. Mede in relatie tot OV (investeringen en exploitatie), de benodigde nieuwe brugverbindingen en fietsroutes.
  *De knooppunten zijn op stadsbreed niveau bekeken, ook in relatie tot de totale barcode. Een eventueel groter programma zullen we onderzoeken in de gebiedsonderzoeken, waarbij dan ook de consequentie van het totaal stedelijk programma in beeld komt en waar we keuzes aan zullen verbinden. Voor gemeente Utrecht is niet alleen vervoerswaarde bepalend voor het totaal programma op een plek. De hoogte wordt verder uitgewerkt in de hoogbouwvisie.*
- Graag wijk/buurt centrum in A12 Zone toevoegen (kaart winkelstructuur, blz 102).
  *We voegen het toe op de kaart.*

- Wat is de status van de inrichtingsschets Rijnenburg en de aangegeven tijdelijke overloopfuncties uit de stad?
  *Verkennend. Inzet is om een conditionerend raamwerk aan te leggen voor recreatie, ecologie en regionale verbindingen.*
- Grotendeels komen (nieuwe) kantoorlocaties RSU2040 overeen met insteek provincie Utrecht. (Her)ontwikkeling van kantoorlocatie Galgenwaard kan niet los worden gezien van ontwikkeling Lunetten-Koningsweg.
  *Eens. Dit zullen we bij de gebiedsonderzoeken ook meenemen.*
- De monitoring kantorenmarkt samen met provincie Utrecht en gemeente Amersfoort (blz 103) heeft ook betrekking op bedrijventerreinen en winkels.
  *Dit zullen we aanpassen.*

<u>Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar</u>

- Graag met elkaar vanuit ieders rollen en taken (gemeente vooral als wegbeheerder en gebiedsontwikkelaar; provincie als regionale OV-autoriteit) in gesprek over gezamenlijke ambities i.r.t. het in 2021 door provincie vast te stellen Netwerkperspectief OV.
  *We hebben begrip voor de taken en verantwoordelijkheden van onze partners en de opgaven waarin we als regio en afzonderlijk (de regiogemeenten, Rijkswaterstaat en de Provincie Utrecht) voor staan. Gezamenlijk onderzoeken we in U Ned hoe we onze opgaven oppakken en samenwerken in de oplossing daarvan.*
- Verzoek om voldoende flexibiliteit in RSU2040 om op uitkomsten gezamenlijke lopende onderzoeken naar OV in binnenstad en uitwerking van OV maatregelen in Utrecht Zuidwest in te kunnen spelen.
- In de RSU2040 worden forse bereikbaarheidsinvesteringen gevraagd van medeoverheden, vooral in schaalsprong OV (‘Wiel met spaken’). Hoe wordt dit financieel uitgewerkt en onderbouwd en welke betrokkenheid verwacht gemeente van provincie?
  *Zie hoofdstuk 8 voor onze aanpak van de investeringsstrategie. Zie ook het antwoord bij de eerste bullet.*
- Extra ambities OV in RSU2040 hebben grote gevolgen voor provinciale taak van regionale OV-autoriteit (financieel en qua reistijd). Deze ambities vergen regionale cofinanciering inclusief een gemeentelijk bijdrage. Streven naar snel OV en beperking autoverkeer op infrastructuur waar ook OV afhankelijk van is, vergt nadere uitwerking.
- Of realisatie beoogde tramnetwerk voor 2040 mogelijk is, hangt ook van vervoerkundige, financiële en ruimtelijke factoren af. Provincie wil voor belangrijkste en drukste OV-verbindingen oog houden voor hoogwaardige bussen als oplossingsrichting.
- Los van de keuze voor tram en/of bus: realisatie van traminfrastructuur vergt veel tijd. Komende 10 tot 15 jaar zijn robuuste busvoorzieningen.
- Snelfietsroutes mogelijk nog aan te vullen met additionele snelfietsroute tussen Houten en Utrecht Science Park en snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein.
- Provincie kan zich voorstellen dat wanneer (door) fietskwaliteit te veel wordt beperkt door bijvoorbeeld kruisend auto en/of busverkeer ook ongelijkvloerse oplossingen voor fiets denkbaar of wenselijk zijn. Hoe kijkt gemeente hier tegenaan?
  *Dat zijn we met u eens. Zie verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen.*
- Op welke wijze kunnen de ambities m.b.t. NRU (half verdiept en optimaal oversteekbaar) worden gerealiseerd?
  *Er is niet genoeg geld beschikbaar om Noordelijke Randweg Utrecht met genoeg kwaliteit en zekerheid te vernieuwen. We verkennen mogelijke oplossingen en zijn, samen met u, in gesprek*

*met het Rijk. Ook kijken we welke aanpassingen aan de NRU mogelijk zijn voor het geval er geen extra geld beschikbaar komt. Belangrijk hierbij is dat de leefomgeving veiliger en beter wordt en de overlast voor omwonenden minder.*

- De mogelijk nieuwe parallelweg A12 benoemen als regionale ontsluitingsweg (conform Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij').
  *We hebben hiervoor een ruimtereservering opgenomen, die ook voor andere functies kan worden gebruikt.*
- Beprijzing is een onderwerp dat in U Ned-verband opgepakt wordt, onder meer in gezamenlijke mobiliteitsstrategie 2040. Ziet gemeente de parkeerstrategie uit de RSU2040 ook als instrument voor regionale bereikbaarheidsaanpak?
  *Onze parkeerstrategie wordt uitgewerkt in de parkeervisie die binnenkort ter besluitvorming aan de raad wordt aangeboden. Dat is ons vertrekpunt voor de regionale parkeerstrategie.*
- Welke rol ziet gemeente Utrecht voor zichzelf weggelegd bij totstandkoming P+R's in regio Utrecht
  *Dat is onderdeel van de regionale parkeerstrategie die in UNED verband wordt uitgewerkt.*

<u>Levend landschap, erfgoed en cultuur</u>

- Gebieden ten zuiden (in Laagraven) en ten oosten van Utrecht (nabij fort Voordorp) betreffen zoekgebieden naar sportvelden binnen site (genomineerd) UNESCO Werelderfgoed NHW (blz 105). Outstanding Universal Values mogen hier niet worden aangetast. Belangrijk om provincie Utrecht op tijd te betrekken bij planvorming.
  *Wij zijn ons bewust van de bijzondere waarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de UNESCO werelderfgoed nominatie. We willen bij eventuele ruimtelijke ontwikkelingen kijken naar hoe we dit erfgoed kunnen versterken en beter beleefbaar kunnen maken (behoud door ontwikkeling).*
- Bij technische zoeklocaties duurzame energie (zeker locaties rond fort Blauwkapel, USP, rond fort Voordorp en Noorderpark) die integrale afweging vergen het nog vast te stellen 'afsprakenkader energietransitie in waterlinies' meenemen en met provincie Utrecht in gesprek gaan.
  *Wat betreft de technische zoeklocaties duurzame energie gaan wij uiteraard nog in gesprek met de provincie.*
- Het te ontwikkelen gebied Lunetten-Koningsweg is aangeduid als hoogbouwcluster. Ondanks ligging buiten site (genomineerd) UNESCO Werelderfgoed NHW dient rekening te worden gehouden met aanwezige cultuurhistorische waarden.
- Gebiedsanalyse Laagraven met daarin de NHW-kernkwaliteiten graag betrekken bij planvorming A12 Zone.
- 'Stedelijk programma en groen op de forten' (blz 52). Wat betekent dit?
  *We willen bij eventuele ruimtelijke ontwikkelingen kijken naar hoe we dit erfgoed kunnen versterken en beter beleefbaar kunnen maken (behoud door ontwikkeling).*

<u>Toekomstbestendige natuur en landbouw</u>

- Bescherming van natuur en omschakeling naar kringlooplandbouw is nog onderbelicht.
  *We voegen dit toe bij Landschap om de stad.*

Op pagina 2 van uw brief heeft u de belangrijkste aandachtspunten op een rijtje samengevat. Wij herkennen deze punten en nemen ze ter harte. Wat deze aandachtspunten gemeen hebben is de samenwerking in de regio en met het rijk. Wij hechten in dit kader veel belang aan de goede samenwerking tussen gemeente en provincie. Wij kijken uit ook uit naar onze verdere samenwerking om gedeelde ambities waar te maken en geschilpunten op te lossen.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

| | | | |
|---|---|---|---|
| DATUM | 9 maart 2021 | TEAM | Strategische Ruimtelijke Ontwikkeling |
| NUMMER | 82213F8C | REFERENTIE | Erik van Hoogstraten |
| UW BRIEF VAN | | DOORKIESNUMMER | 06-25762279 |
| UW NUMMER | | E-MAILADRES | erik.van.hoogstraten@provincie-utrecht.nl |
| BIJLAGE | geen | ONDERWERP | Inspraakreactie concept RSU2040 |

Geachte leden van het college van burgemeester en wethouders van Utrecht,

Met veel belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, de RSU2040. Het is een rijk, inspirerend en prettig leesbaar document dat uitnodigt tot reactie en samenwerking. De RSU2040 is met recht integraal: omgevingsbreed en met een sterke sociaal-culturele component. Goed dat groen, landschap en water in en rond de stad als voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling en daarmee als uitgangspunt zijn gepositioneerd. De RSU2040 laat zien hoe het gedachtegoed van het programma ‘Groen Groeit Mee’ concreet kan worden toegepast op gemeentelijk schaalniveau. Waardering ook voor het ontwerpend onderzoek (barcode + pixelstudies), het inzichtelijke kaartbeeld met legenda (Visie 2040) en de verbeelding (3D tegels).

Met het motto ‘Utrecht dichtbij’ (‘Utrecht, de tienminutenstad’) bouwt de RSU2040 inhoudelijk goed voort op het gezamenlijk door de samenwerkende U16 gemeenten, de provincie Utrecht en het Rijk vastgestelde Ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’. Het zou goed zijn wanneer deze koppeling in de RSU2040 ook expliciet wordt benoemd. De in de RSU2040 geschetste fasering van de mogelijke ontwikkeling van metropolitane poorten Oost (Lunetten-Koningsweg-USP), Zuid (A12 Zone) en West (Leidsche Rijn-Zuilen) vergt nader overleg en afstemming binnen het programma U Ned.

Wij zien veel overeenkomsten met de balans tussen opgaven en Utrechtse kwaliteiten, de uitgangspunten en de zeven thema’s uit de Omgevingsvisie provincie Utrecht:

1. Stad en land gezond: bevordering leefomgevingskwaliteit in woon-, werk- en leefgebieden.
2. Klimaatbestendig en waterrobuust: groen-blauwe inrichting op alle schaalniveaus in de stad.
3. Duurzame energie: energiebesparing en winning elektriciteit en warmte uit duurzame energiebronnen.
4. Vitale steden en dorpen: integrale binnenstedelijke ontwikkeling van wonen, werken en voorzieningen.
5. Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar: focus op lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit.
6. Levend landschap, erfgoed en cultuur: erfgoed en NHW als identiteitsdragers.
7. Toekomstbestendige natuur en landbouw: inzet op stadslandbouw in groene gebieden rond de stad.

**Leefomgeving**
Archimedeslaan 6
Postbus 80300, 3508 TH Utrecht
T 030-2589111

Er zijn ook een aantal punten waar wij vragen en opmerkingen over hebben (zie bijlage 1). De belangrijkste zijn:

- Kostenraming en financiële dekking ambities: de RSU2040 staat of valt met grote, nader te specificeren investeringen in bereikbaarheid en leefbaarheid. Dit versterkt het belang van het tijdig en voldoende beschikbaar komen van de benodigde investeringen (2.4 miljard stad versus 4.7 miljard provincie, Rijk en Europa). Binnen onder andere het programma U Ned en de Utrechtse propositie voor het Nationaal Groeifonds werken we hieraan.
- Adaptieve uitvoeringsstrategie: Met welke adaptieve uitvoeringsstrategie speelt de RSU2040 in op het eventueel later, gedeeltelijk of niet beschikbaar komen van de benodigde investeringen en/of als ontwikkelingen anders lopen dan gedacht? Het opstellen van een dergelijke adaptieve uitvoeringstrategie vergt nauwe samenwerking met de betrokken medeoverheden.
- Duurzame energie: Positief dat RSU2040 inzet op besparing en duurzame energie opwek. De ambitie in de RSU2040 is daarbij om in 2050 klimaatneutraal te zijn. Wij gaan in onze Omgevingsvisie uit van CO2-neutraal in 2050.
- Mobiliteit: In de RSU2040 wordt primair ingezet op een nieuwe OV structuur volgens het concept ‘Wiel met spaken’. De tracé keuzes, fasering en keuze van vervoersmodaliteit wordt uitgewerkt in het programma U Ned en is ook mede afhankelijk van een aantal lopende samenwerkingsprocessen. Dit kan gevolgen hebben voor de tijdige realisatie van de RSU2040 ambities. Bij de uitwerking van de opgave mobiliteit zijn er (nog) verschillen met onze inzet. Dit vergt nadere afstemming met elkaar vanuit ieders rollen en taken. En sluit aan bij onze eerdere reactie op uw Mobiliteitsplan 2040, waarop wij in februari 2021 reageerden.
- Nieuwe Hollandse Waterlinie: Aan de oostzijde van de stad zijn ‘technische zoeklocaties’ voor onder andere sportvoorzieningen en energielandschappen gepland. Tevens wordt gesproken over hoogbouw rond het nieuwe knooppunt Lunetten/Koningsweg. In verband met de Nieuwe Hollandse Waterlinie en bijbehorende kernkwaliteiten is het van belang om de provincie tijdig te betrekken bij planvorming.
- Financiering groene opgaven: In het kader van Groen Groeit Mee wordt momenteel onderzoek gedaan naar kansrijke financieringsstrategieën om het programma ook daadwerkelijk tot uitvoering te brengen. Bestaande financieringsstromen vanuit gemeente en provincie Utrecht zullen naar verwachting onvoldoende zijn. Daarom is het onder meer belangrijk om de groene opgaven integraal onderdeel te laten zijn van de gebiedsontwikkelingen.
- Nationale en regionale samenhang: Het (kaart)beeld van de positie van de gemeente Utrecht in het Stedelijk Netwerk Nederland (NOVI) wordt gemist waardoor er onvoldoende zicht is op de nationale en regionale context. Ook de regionale samenhang en afstemming met buurgemeenten is nog een aandachtspunt. De provincie is graag bereid hieraan bij te dragen.

Resumerend zien wij grote parallellen tussen de concept RSU2040, het Ontwikkelperspectief ‘Utrecht Nabij’ en de Omgevingsvisie provincie Utrecht. Wij kijken uit naar een verdere samenwerking om de gedeelde ambities te benutten en verschilpunten te overbruggen en gaan hier graag met u over in gesprek. Veel succes met de uitwerking van de definitieve Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen

Bijlage 1: Vragen & opmerkingen inspraakreactie provincie Utrecht m.b.t. de concept RSU2040 op basis van de zeven thema's uit de Omgevingsvisie provincie Utrecht

| | Stad en land gezond | Klimaatbestendig en waterrobuust | Duurzame energie | Vitale steden en dorpen | Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar | Levend landschap, erfgoed en cultuur | Toekomstbestendige natuur en landbouw |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Vragen en opmerkingen** | • Emissies/milieubelasting Rijkswegen en spoorwegen voor (gevoelige) nieuwe woon-werklocaties mist.<br>• Welke visie heeft gmeente op verdere verbetering luchtkwaliteit na behalen WHO-advieswaarde in 2030?<br>• Graag Groene Poorten (OV stations) toevoegen (Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij').<br>• Graag Groene Parels Hollandsche IJssel en Noorderpark toevoegen/aanduiden als respectievelijk groen-blauwe verbinding en Groene Scheg (Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij').<br>• Haalbaarheid en betaalbaarheid van het tweede aangegeven stadsduct over de A27 vergt nadere uitwerking.<br>• Constatering is dat er verschillende getallen worden genoemd voor de minimale afstand van een woning tot groen. Welk getal is leidend? | • Overstromingsrobuust inrichten mist. Dit kan gelijk dienen tegen ontwrichting door wateroverlast.<br>• Meer aandacht verwacht voor grondwater en grootschalige grondwaterverontreinigingen.<br>• I.h.k.v. het project Toekomstbestendig Amsterdam Rijnkanaal-Noordzeekanaal graag aandacht voor belasting van (hoofd)watersysteem bij nieuwe woningbouwlocaties, bedrijventerreinen en infrastructuur. | • Positief dat RSU2040 inzet op besparing en duurzame energie opwek. Provincie gaat er daarbij vanuit dat eventuele nieuwe, passende, initiatieven die nog niet voorkomen op de kaart niet bij voorbaat zijn uitgesloten.<br>• In ambities voor komende 20 m.b.t. zonnevelden en windmolens wordt een aantal ruimtelijke principes genoemd. Waarom wordt expliciet afweging met cultuurhistorische hoofdstructuur genoemd en niet met andere beleidsdoelen/waarden?<br>• In ambities voor komende 20 jaar wordt aangegeven dat zonnevelden en windmolens een tijdelijk karakter hebben en verwijderd kunnen worden indien ruimte nodig is voor andere functies. Risico dat gemeente op termijn niet meer bijdraagt aan duurzame energie opwek alvorens voor deze opweklocaties alternatieven beschikbaar zijn.<br>• Daarnaast speelt voor initiatiefnemers van duurzame energie opwek mogelijk dat locaties lang genoeg in beeld blijven om investeringen rendabel te laten zijn.<br>• Waarom krijgt bodemenergie voor bestaande bouw geen aandacht en wordt dit niet genoemd als ruimtevragende functie?<br>• Spanningsveld in ondergrond tussen grondwater(voorraad), bodemverontreiniging en bodemenergie verwacht. | • Constatering is dat transformatie Overvecht forser en rond Zuilen/Lageweide minder zwaar is dan in het Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' en in de Omgevingsvisie provincie Utrecht.<br>• Meer ambitie in aantallen wonen en werken en hoogte voor gebied Westraven is wat betreft provincie mogelijk. Mede in relatie tot OV (investeringen en exploitatie), de benodigde nieuwe brugverbindingen en fietsroutes.<br>• Graag wijk/buurt centrum in A12 Zone toevoegen (kaart winkelstructuur, blz 102).<br>• Wat is de status van de inrichtingsschets Rijnenburg en de aangegeven tijdelijke overloopfuncties uit de stad?<br>• Grotendeels komen (nieuwe) kantoorlocaties RSU2040 overeen met insteek provincie Utrecht. (Her)ontwikkeling van kantoorlocatie Galgenwaard kan niet los worden gezien van ontwikkeling Lunetten-Koningsweg.<br>• De monitoring kantorenmarkt samen met provincie Utrecht en gemeente Amersfoort (blz 103) heeft ook betrekking op bedrijventerreinen en winkels. | • Graag met elkaar vanuit ieders rollen en taken (gemeente vooral als wegbeheerder en gebiedsontwikkelaar; provincie als regionale OV-autoriteit) in gesprek over gezamenlijke ambities i.r.t. het in 2021 door provincie vast te stellen Netwerkperspectief OV.<br>• Verzoek om voldoende flexibiliteit in RSU2040 om op uitkomsten gezamenlijke lopende onderzoeken naar OV in binnenstad en uitwerking van OV maatregelen in Utrecht Zuidwest in te kunnen spelen.<br>• In de RSU2040 worden forse bereikbaarheidsinvesteringen gevraagd van medeoverheden, vooral in schaalsprong OV ('Wiel met spaken'). Hoe wordt dit financieel uitgewerkt en onderbouwd en welke betrokkenheid verwacht gemeente van provincie?<br>• Extra ambities OV in RSU2040 hebben grote gevolgen voor provinciale taak van regionale OV-autoriteit (financieel en qua reistijd). Deze ambities vergen regionale cofinanciering inclusief een gemeentelijk bijdrage. Streven naar snel OV en beperking autoverkeer op infrastructuur waar ook OV afhankelijk van is, vergt nadere uitwerking.<br>• Of realisatie beoogde tramnetwerk voor 2040 mogelijk is, hangt ook van vervoerkundige, financiële en ruimtelijke factoren af. Provincie wil voor belangrijkste en drukste OV-verbindingen oog houden voor hoogwaardige bussen als oplossingsrichting.<br>• Los van de keuze voor tram en/of bus: realisatie van traminfrastructuur vergt veel tijd. Komende 10 tot 15 jaar zijn robuuste busvoorzieningen nodig. | • Gebieden ten zuiden (in Laagraven) en ten oosten van Utrecht (nabij fort Voordorp) betreffen zoekgebieden naar sportvelden binnen site (genomineerd) UNESCO Werelderfgoed NHW (blz 105). Outstanding Universal Values mogen hier niet worden aangetast. Belangrijk om provincie Utrecht op tijd te betrekken bij planvorming.<br>• Bij technische zoeklocaties duurzame energie (zeker locaties rond fort Blauwkapel, USP, rond fort Voordorp en Noorderpark) die integrale afweging vergen het nog vast te stellen 'afsprakenkader energietransitie in waterlinies' meenemen en met provincie Utrecht in gesprek gaan.<br>• Het te ontwikkelen gebied Lunetten-Koningsweg is aangeduid als hoogbouwcluster. Ondanks ligging buiten site (genomineerd) UNESCO Werelderfgoed NHW dient rekening te worden gehouden met aanwezige cultuurhistorische waarden.<br>• Gebiedsanalyse Laagraven met daarin de NHW-kernkwaliteiten graag betrekken bij planvorming A12 Zone.<br>• 'Stedelijk programma en groen op de forten' (blz 52). Wat betekent dit? | • Bescherming van natuur en omschakeling naar kringlooplandbouw is nog onderbelicht. |

| | Stad en land gezond | Klimaatbestendig en waterrobuust | Duurzame energie | Vitale steden en dorpen | Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar | Levend landschap, erfgoed en cultuur | Toekomstbestendige natuur en landbouw |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Vragen en opmerkingen** | | | | | • Snelfietsroutes mogelijk nog aan te vullen met additionele snelfietsroute tussen Houten en Utrecht Science Park en snelfietsroute tussen Houten en Lage Weide via Nieuwegein.<br>• Provincie kan zich voorstellen dat wanneer (door) fietskwaliteit te veel wordt beperkt door bijvoorbeeld kruisend auto en/of busverkeer ook ongelijkvloerse oplossingen voor fiets denkbaar of wenselijk zijn. Hoe kijkt gemeente hier tegenaan?<br>• Op welke wijze kunnen de ambities m.b.t. NRU (half verdiept en optimaal oversteekbaar) worden gerealiseerd?<br>• De mogelijk nieuwe parallelweg A12 benoemen als regionale ontsluitingsweg (conform Ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij').<br>• Beprijzing is een onderwerp dat in U Ned-verband opgepakt wordt, onder meer in gezamenlijke mobiliteitsstrategie 2040. Ziet gemeente de parkeerstrategie uit de RSU2040 ook als instrument voor regionale bereikbaarheidsaanpak?<br>• Welke rol ziet gemeente Utrecht voor zichzelf weggelegd bij totstandkoming P+R's in regio Utrecht en/of exploitatie hiervan? | | |

**Burgemeester en Wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Van IJsselstein
Postbus 26,
3400 AA IJsselstein

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | Trix Aarts | **Datum** | 13 april 2021 |
| **Doorkiesnummer** | 0651406645 | **Ons kenmerk** | 8272740/210413/e |
| **E-mail** | t.aarts@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uw inspraakreactie op de RSU 2040 |
| **Bijlage(n)** | Utrecht Dichtbij, de tien-minutenstad | | |
| **Uw kenmerk** | 949090 | **Verzonden** | |
| **Uw brief van** | 9 maart 2021 | Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden | |

Geachte college,

Hartelijke dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), die u ons heeft gestuurd. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen.

Hieronder gaan wij in op uw reactie en aandachtspunten.

<u>Groei vraagt energie</u>
U spreekt uw zorg uit over de forse behoefte aan extra energie die de grote groei met zich meebrengt terwijl de stad in de huidige omvang al verre van zelfvoorzienend kan zijn qua energievoorziening. U ziet graag dat in de RSU 2040, in gezamenlijk overleg met de regio, al een oplossingsrichting hiervoor is opgenomen.
*DE RSU geeft aan hoe wij de energie-opgave binnen de gemeente willen realiseren. Daarnaast werken wij samen met de regio aan de Regionale Energie Strategie met reserveringen voor grootschalige energieopwekking en aan kaders hoe we als regio met elkaar en deze gezamenlijke opgave werken.*

<u>In maar ook om Utrecht mobiel</u>
U vraagt om nadrukkelijke aandacht voor de ontsluiting van en de toegang naar de stad. U schrijft: “Vanuit IJsselstein willen we in het bijzonder het belang van een snellere tramverbinding met Utrecht belichten, alsmede een goede verkeersafwikkeling vanaf de A2 en mogelijkheden voor een P&R in IJsselstein om daarmee de verkeersdruk in Utrecht te helpen verminderen”.
*Een snellere verbinding vanuit IJsselstein (en Nieuwegein) naar Utrecht CS is ook de inzet van de gemeente Utrecht. Dat willen we bewerkstelligen door de aanleg van de Merwedelijn. De mogelijkheden van een P+R in IJsselstein kan inderdaad helpen om de verkeersdruk in Utrecht te verminderen. Wat betreft de verkeersafwikkeling vanaf de A2: we zorgen voor een goede bereikbaarheid voor noodzakelijk autoverkeer door de hoeveelheid autoverkeer niet te laten groeien*

*en overbelasting van wegen te voorkomen. Dit doen we door te sturen op de hoeveelheid auto's die over een weg kan rijden. Hoe we dit doen is uitgewerkt in het Mobiliteitsplan 2040*.

Ontwikkeling Rijnenburg

U wijst op de zorgen die u heeft over het Energielandschap Rijnenburg, die u reeds in een brief van 3 april 2019 aan ons heeft gedeeld. U geeft aan dat onder andere vanwege het de situatie op de woningmarkt, de urgentie groot is om snel met woningbouw in Rijnenburg te beginnen.
Daarnaast vraagt aandacht voor de landschappelijke en maatschappelijke verbinding tussen Rijnenburg en IJsselstein, waarmee het model tien-minutenstad een regionale dimensie krijgt.
*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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.*

Groeien gaat samen met vergroenen

U ziet goede kansen om voor het bos in het noordwesten van IJsselstein gezamenlijk deze groenfunctie verder te ontwikkelen, met aandacht voor bestaande landschappelijke waarden, zoals zichtlijnen en openheid.
*Wij zien deze kansen ook. Dank voor deze aanvulling.*

Verdichten en vergrijzen

U vraagt nadrukkelijk aandacht voor groenstedelijk wonen in de omliggende gemeenten en niet enkel focus te houden op verdichten binnen de stadsgrenzen, omdat een passende verdeling van de woonopgaven in de regio noodzaklijk is voor het behoud van vitaliteit.
*We zijn ons ervan bewust dat de woningmarkt niet stopt bij de gemeentegrens. Wij hechten dan ook aan de regionale samenwerking zoals die binnen de U16 is. Eerder hebben we met elkaar een verkenning naar de kwalitatieve woonbehoefte uit laten voeren. De uitkomsten hiervan worden momenteel verwerkt in het concept Integraal Ruimtelijk Programma. Daar is ook ruimte om het gesprek over 'vitaliteit' te voeren en toe te werken naar een verdeling van de regionale woonopgave*.

Gezamenlijke ambitie

U constateert dat de groei van de stad gaat over de groei van de regio. Vitaliteit is hier van belang. U geeft aan dat u zich herkent in de ambities van de RSU 2040 en reikt uit om samen te werken.
*Wij nemen uw handreiking graag aan en zullen zeker in het kader van IRP met elkaar dat gesprek (blijven) voeren.*

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente IJsselstein

**postadres** Postbus 26, 3400 AA IJsselstein

**bezoekadres**
Overtoom 1
3401 BK IJsselstein

**t** 14 030
**f** 030 6884350
**e** info@ijsselstein.nl

Gemeente Utrecht
College van burgemeester en wethouders
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht.
rsu@utrecht.nl

**Betreft** **Inspraakreactie RSU 2040**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **uw kenmerk** | | **Zaaknummer** | 949090 | **datum** | 9 maart 2021 |
| **uw brief van** | 22 januari 2021 | | | **blad 1 van** | 3 |
| **behandeld door** | drs. J.M. Mulder | | | **bijlagen** | |

Geacht college,

Op 22 januari jl. ontvingen wij de door uw college voor inspraak vrijgegeven concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Wij hebben met belangstelling kennis genomen van de plannen voor de toekomst voor uw stad, tevens uw koers voor het Integraal Ruimtelijk Perspectief U10.

Graag willen wij onze reactie en aandachtspunten meegeven ten behoeve van het uitwerken van de definitieve RSU 2040.

**Groei vraagt energie**
De groei naar 455.000 inwoners in 2040 combineren met behoud van kwaliteit vormt de rode draad en tevens grootste uitdaging van de RSU 2040. We bewonderen uw voorgestelde aanpak van deze groei binnen het concept gezond stedelijk leven. Tegelijkertijd baart het ons ook zorgen omdat juist door de groei de gezondheid en leefbaarheid onder druk kan komen te staan. Zo brengt de grote groei bijvoorbeeld een forse behoefte aan extra energie met zich mee terwijl de stad in de huidige omvang al verre van zelfvoorzienend kan zijn qua energievoorziening. Het zou goed zijn om voor dit energievraagstuk al in de RSU 2040 in gezamenlijk overleg met de regio een oplossingsrichting aan te geven.

**In maar ook om Utrecht mobiel**
Bij uw plannen voor nieuwe stadscentra inclusief lijnen voor verkeer en OV vragen wij u nadrukkelijk om niet alleen aandacht te hebben voor verbinding tussen de knooppunten bij deze stadscentra maar juist ook voor ontsluiting van en toegang naar de stad. Mobiliteit is bij uitstek een bovenlokaal thema waar we samen aan moeten werken om verbeteringen voor stad en regio te realiseren. Vanuit IJsselstein willen we in het bijzonder het belang van een snellere tramverbinding met Utrecht belichten, alsmede een goede verkeersafwikkeling vanaf de A2 en mogelijkheden voor een P&R in IJsselstein om daarmee de verkeersdruk in Utrecht te helpen verminderen.

**Ontwikkeling Rijnenburg**
Rijnenburg blijft in uw plannen energielandschap tot 2035. Zoals u bekend maken meerdere partijen zich zorgen om dit voornemen, waaronder ook onze gemeente. Onder andere in onze brief van 3 april 2019 hebben wij deze zorgen geuit. Daarin hebben wij u gevraagd om samen met de regio prioriteit te geven aan een zo spoedig mogelijke start van de bouw van woningen vanuit het zuiden van de polder Rijnenburg. De aanleg van een energielandschap zonder woningbouw achten wij nog altijd niet

*De gemeente IJsselstein gebruikt uw persoonsgegevens uitsluitend voor het doel waarvoor zij zijn verstrekt. Voor meer informatie daarover kunt u contact opnemen met de behandelend ambtenaar van onze gemeente.*

**Bankrelatie BNG**
NL79BNGH028.50.09.958
**Bankrelatie RABO**
NL83RABO0320.72.82.85

gewenst. De situatie op de woningmarkt is sinds voornoemde brief nog zorgwekkender geworden waardoor de urgentie groot is om zo spoedig mogelijk woningen te bouwen in Rijnenburg.

Tot slot met betrekking tot Rijnenburg:
In uw opgaven voor Rijnenburg tot 2040 staan diverse voornemens vermeld tot verbetering van landschappelijke verbinding met de omgeving. Daarbij benoemt u dat ontwikkelingen in en rond Rijnenburg geen belemmering zullen vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2035. Wij vinden dit een belangrijk punt. Daarbij merken wij op dat niet alleen de landschappelijke verbinding met IJsselstein van belang is, maar ook de maatschappelijke verbinding. Zodat wij het mogelijk kunnen maken dat toekomstige bewoners van Rijnenburg gebruik kunnen maken van voorzieningen in IJsselstein. Daarmee krijgt het model van de 10-minutenstad een regionale dimensie in de vorm van de 10-minuten leefomgeving.

**Groeien gaat samen met vergroenen**
Een belangrijke wijziging ten opzichte van de huidige RSU betreft uw plannen om de stad te vergroenen en verbinding naar groene uitloopgebieden rond de stad te verbeteren. In regionaal verband komt deze ambitie ook terug via het programma Groen groeit mee, waardoor wij samen met u deze vergroening ook om de stad verder gaan vormgeven.
In dit kader willen wij in het bijzonder aandacht vragen voor het huidige bos in het Noordwesten van IJsselstein. Wij zien hier goede kansen om gezamenlijk deze groenfunctie verder te ontwikkelen, met aandacht voor bestaande landschappelijke waarden, zoals zichtlijnen en openheid.

**Verdichten en vergrijzen**
*"Utrecht neemt een groot deel van de regionale opgave voor wonen en werken voor haar rekening. Om dit te kunnen realiseren is het van belang dat we als regio samenwerken aan een (regionaal) mobiliteitssysteem met een goed OV- en fietsnetwerk. Ook voor gebruik van het groen, het opwekken van energie en bedrijventerreinen is het van belang dat we regionaal met elkaar (slimme) oplossingen vinden om in deze stedelijke regio gezond met elkaar te leven".*
In uw aanbiedingsbrief geeft u aan over bovenstaande met ons het gesprek te blijven voeren. Dat doen wij graag. Omdat wij de groei van Utrecht niet als een plan van de stad Utrecht zien, maar als een regionale ambitie.

Bij de presentatie van de RSU 2040 op 16 februari jl. werd belicht dat "meer regio-georiënteerd" een belangrijke wijziging is ten opzicht van de huidige RSU. Omdat er ruimtevragen (zoals de energieopwekking) zijn die niet binnen de stadsgrenzen opgelost kunnen worden.
Wij doen graag de suggestie om aan deze ambitie het thema regionale vitaliteit te verbinden.

Waar Utrecht namelijk hard werkt aan vergroenen en verdichten, hebben buurgemeenten zoals IJsselstein te maken met een tegengestelde uitdaging; namelijk krimp en vergrijzing. Binnen onze regionale samenwerking, maar ook nu in reactie op de concept RSU 2040 vragen wij daarom nadrukkelijk om niet enkel de focus te houden op binnen de stadsgrenzen verdichten maar ook aandacht te hebben voor groenstedelijk wonen in de omliggende gemeenten. Omdat dit, mede versterkt door de effecten van de corona-crisis, in een belangrijke woonbehoefte voorziet. Tegelijkertijd is een passende verdeling van de woonopgaven in de regio noodzakelijk voor het behoud van vitaliteit. Van de regiogemeenten en daarmee ook voor de gehele regio.

**Gezamenlijke ambitie**
Om als stad en regiogemeenten aanvullend te kunnen zijn aan de plannen zoals geschetst in het RSU 2040 is het noodzakelijk dat ook de regiogemeenten hun vitaliteit behouden. Daarover blijven wij graag met u als buurgemeente en samen met u in de regio in gesprek. De groei van Utrecht gaat namelijk over groei van de hele regio. Wij zien de groei niet als een vraagstuk voor alleen uw stad. Wij voelen een gezamenlijke verantwoordelijkheid om daarin de juiste keuzes te maken. Het RSU 2040 zien wij als uw richting binnen de ambities om onze regio te laten groeien met behoud van kwaliteit, leefbaarheid en vitaliteit. Wij herkennen ons in deze gezamenlijke ambities en zetten ons daar graag samen met u voor in!

Hoogachtend,

BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN IJSSELSTEIN,

| de secretaris, | de burgemeester, |
| --- | --- |
| drs. P.C.M. van Elteren | mr. P.J.M. van Domburg |

**Burgemeester en Wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Van Zeist
Postbus 513,
3700 AM Zeist

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | Trix Aarts | **Datum** | 13 april 2021 |
| **Doorkiesnummer** | 0651406645 | **Ons kenmerk** | 8272740/210413/f |
| **E-mail** | t.aarts@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uw inspraakreactie op de RSU 2040 |
| **Bijlage(n)** | Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad | | |
| **Uw kenmerk** | 399792 - 463457 | **Verzonden** | |
| **Uw brief van** | 10 maart 2021 | Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden | |

Geachte college,

Hartelijke dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), die u ons heeft gestuurd. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen. Ook hartelijk dank voor uw waardering. Wij zien ook de grote overeenkomsten met andere trajecten zoals het Integraal Ruimtelijk Perspectief en het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij. En ook wij onderstrepen het belang van een goede samenwerking met onder meer de regiogemeenten.
Wij zien net als u talrijke aanknopingspunten tussen de Propositie van Zeist en de RSU 2040, waarover wij graag met u in gesprek gaan en waarin wij graag met u samenwerken.

Hieronder gaan wij in op uw inhoudelijke opmerkingen.

U mist in de samenvatting een toelichting op Gezond Stedelijk Leven.
*Feitelijk beginnen we in de inleiding met een korte toelichting op Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen. Dit is verder de rode draad door de RSU waarin Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen nader wordt ingevuld.*

U mist een goede empirische onderbouwing (of verwijzing daar naar) van de barcode, ook vanwege de impact van de barcode op de groei van de stad en haar inwoners (en bezoekers).
*De barcode beschrijft wat we in sociaal-ruimtelijke zin en in economische zin aan ruimte nodig hebben. Door deze aan elkaar te koppelen, zorgen we er voor dat de balans ontstaat op stedelijk niveau op het gebied van woningbouw, infrastructuur en juist ook de groen-klimaat-maatschappelijke voorzieningen. Mensen willen niet alleen een woning en een baan, maar ook ruimte voor sport, recreatie, ontmoeten, verplaatsen en meer (sociale interactie).De barcode biedt ons een kwantitatieve duiding voor de kwalitatieve keuzes die we kunnen maken.*

U geeft aan dat  mochten voor voorzieningen zoekgebieden in de regiogemeenten in beeld komen, het vanzelfsprekend is dat wij het initiatief nemen om met uw gemeente in gesprek te gaan.

*Dat vinden wij ook vanzelfsprekend.*

U gaat ervan uit dat de door ons geschetste onderbouwing van heb benodigde budget is of wordt afgestemd met de onderbouwing van het uitvoeringsbudget van het IRP en niet in conflict komt met aanspraken die de regio U16 richting Rijk, provincie Utrecht en Europa zal leggen of al gelegd heeft. *Bij het opstellen van de investeringsstrategie hebben we in aannames rondom grote proposities rekening gehouden met de gebruikelijke (cofinancierings)afspraken, en we hebben de achterliggende bedragen bij reeds lopende trajecten afgestemd met de contactpersonen.*

Wij hopen dat uw opmerkingen naar tevredenheid zijn beantwoord en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ruimtelijke ambities in de regio waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Zeist

Publiekshal ▪ Het Rond 1, Zeist
Postbus 513, 3700 AM, Zeist
Telefoon 14 030 ▪ zeist@zeist.nl

www.zeist.nl ▪ www.twitter.com/gemeentezeist
www.facebook.com/gemeentezeist

College van burgemeester en wethouders van Utrecht

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Datum** | 10 maart 2021 | **Ons kenmerk** | 399792 - 463457 |
| | | **Uw kenmerk** | |
| **Bijlage(n)** | 1 | **Behandeld door** | S&B/Jan Peter Gulmans |
| **Onderwerp** | Zienswijze RSU 2040 | | |

Geacht college,

Hartelijk dank voor uw brief van 22 januari jl, waarin u een korte samenvatting geeft van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) en ons informeert over de mogelijkheid tot het indienen van inspraakreactie.

Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de RSU. Wij maken graag gebruik van de mogelijk om te reageren op de RSU 2040. Hierbij treft u onze reactie aan.

Onze regio staat voor grote opgaven op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, groen en landschap en energie. Als regio werken we samen aan het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) om goede afwegingen te kunnen maken tussen samenhangende ruimtelijk keuzes. Met als uiteindelijke doel gezond stedelijk leven voor iedereen. Een groot deel van de opgaven in de regio heeft betrekking op de stad Utrecht omdat Utrecht de komende jaren een forse groei zal doormaken, als snelst groeiende stad in Nederland. Om die groei niet alleen kwantitatief maar ook kwalitatief mogelijk te maken, is betrokkenheid van en samenwerking met onder meer de regiogemeenten van groot belang. Terecht noemt u het gegeven dat stad en regio elkaar nodig hebben en elkaar versterken.

Allereerst willen wij onze waardering uitspreken voor de RSU. De totstandkoming van de RSU heeft (deels) parallel plaatsgevonden met de totstandkoming van de Provinciale Omgevingsvisie, de Regionale Economische Agenda, Utrecht Nabij (Uned) en IRP. Daardoor zien we een consistente samenhang tussen de RSU en deze documenten over hoe om te gaan met de groei- en maatschappelijke opgaven, waarbij het gezond stedelijk leven centraal staat. Hieruit blijkt een grote mate van samenwerking en onderlinge afstemming. Het betekent ook dat we in de RSU veel herkenning zien op inhoudelijke thema's, aangezien de RSU voor een groot deel is verankerd in het ontwerp IRP, dat door regionale samenwerking tot stand is gekomen.

In dat kader bezien kijken wij met name naar de kansen en samenwerkingsmogelijkheden die de RSU biedt tussen Utrecht en Zeist. Wij nemen daarbij de Propositie van Zeist als vertrekpunt, welke als bijlage bij deze brief is gevoegd. Zeist draagt graag bij aan het goede leven. Op lokaal niveau - in de buurten, wijken en kernen van onze gemeente - en als deel van de regio. Vanuit de wens om onze bijdrage te concretiseren is vorig jaar de *Propositie van Zeist* opgesteld. Het is een eerste vertaling van verlangens, ambities en waarden van Zeist in kansrijke ontwikkelrichtingen voor de toekomst. De Propositie helpt ons om vanuit de Zeister identiteit te sturen op maatschappelijke en

ruimtelijke vraagstukken. Het is hiermee tevens richtinggevend voor onze inbreng op bovenlokale processen en trajecten, zoals bijvoorbeeld de POVI en het IRP.

Bij het doornemen van de RSU kwamen wij een aantal ruimtelijke ontwikkelingen tegen die ons als gemeente Zeist rechtstreeks aangaan en die eveneens betrekking hebben op in de Propositie van Zeist genoemde ontwikkelkansen en onderzoekrichtingen.

Het gaat om de volgende ruimtelijke ontwikkelingen:

- Verdichting en transformatie Utrecht Science Park met programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg).
- Een studie naar het doortrekken van tramlijn 22 naar Zeist;
- De ontwikkeling van het HOV-knooppunt Lunetten-Koningsweg
- Het leggen van groene verbindingen tussen groengebieden
- Een goede aansluiting van de stadsrand met omliggende gemeenten
- Ook komt de energievoorziening expliciet aan de orde, met name opslag van energie, energieopwekking en de studie naar nieuwe mogelijkheden voor regionale energieopwekking;

Vanuit de Propositie van Zeist zien wij talrijke aanknopingspunten om hierover het gesprek met u aan te gaan en samen te werken aan deze gezamenlijke ruimtelijke opgaven.

Tot slot maken we nog enkele inhoudelijke opmerkingen op de RSU:

- In de samenvatting van de RSU missen we een toelichting op wat met gezond stedelijk leven en gezonde stedelijke ontwikkeling wordt bedoeld. Aangezien dit kernthema's zijn in de RSU, is het gewenst om deze begrippen in de samenvatting nader te omschrijven.

- De barcode is een maatstaf voor gezond stedelijk leven (samenvatting en hoofdstuk 5). Wij vinden dit een interessant instrument om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad, die er toe leidt dat gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk is. Vanwege de impact van deze barcode op de groei van de stad en haar inwoners (en bezoekers), missen wij een goede empirische onderbouwing (of verwijzing er naar), waaruit blijkt dat deze barcode inderdaad zorgt voor een gezond stedelijk leven in de stad voor iedereen. Met deze toelichting kunnen wij in onze gesprekken met Utrecht beter begrijpen hoe deze barcode aan gezond stedelijk leven voor iedereen bijdraagt.

- Op p. 160 wordt in de conclusie vermeld dat voor de opgave voorzieningen nog niet alle ruimte in gebieden is gevonden. De restopgave bedraagt locaties voor opvang van maximaal 300 asielzoekers en in totaal acht sportvelden. Mochten voor deze en eventueel voor andere voorzieningen zoekgebieden in de regiogemeenten in beeld komen, dan spreekt voor zich dat we graag op uw initiatief het gesprek hierover aangaan.

- Het door u begrote budget voor het realiseren van de RSU (7,1 miljard euro) is vrij behoorlijk. De uitvoering van de RSU is nauw verweven met de uitvoeringsstrategie en kosten van het IRP omdat deze onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn. We gaan ervan uit dat de door u geschetste onderbouwing van dit budget is of wordt afgestemd met de onderbouwing van het uitvoeringsbudget van het IRP en niet in conflict komt met aanspraken die de regio U16 richting Rijk, provincie Utrecht en Europa zal leggen of al gelegd heeft.

Wij wensen u succes met de afronding van de RSU en zien uit naar een voortzetting van onze prettige en constructieve samenwerking op onder meer het ruimtelijk domein.

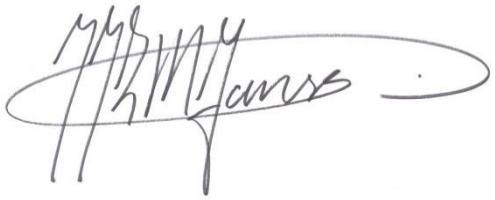
Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Zeist,

de gemeentesecretaris,



dr. H.S. Grotens

de burgemeester,



drs. J.J.L.M. Janssen

**Burgemeester en Wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Van Nieuwegein
Postbus 1,
3430 AA Nieuwegein

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | Trix Aarts | **Datum** | 13 april 2021 |
| **Doorkiesnummer** | 0651406645 | **Ons kenmerk** | 8272740/210413/g |
| **E-mail** | t.aarts@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uw inspraakreactie op de RSU 2040 |
| **Bijlage(n)** | Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad | | |
| **Uw kenmerk** | 399792 - 463457 | **Verzonden** | |
| **Uw brief van** | 10 maart 2021 | Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden | |

Geachte college,

Hartelijke dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040), die u ons heeft gestuurd. Wij hebben deze met veel belangstelling gelezen. Ook hartelijk dank voor uw waardering en voor uw ondersteuning van de investeringsagenda voor de binnenstedelijke gebiedsontwikkeling.

Hieronder staat onze reactie op de verschillende punten van uw zienswijze.

<u>Proces</u>
U verzoekt ons mbt de A12 zone uitspraken over Nieuwegeins grondgebied te aan te passen.
*Wij hebben deze uitspraken verwijderd.*

<u>Nieuw stedelijk knooppunt A12 zone: Papendorp, Galecop, Westraven, Laagraven</u>
U verzoekt om de teksten over Galecop en Laagraven te verwijderen. Er heeft nog geen besluitvorming plaatsgevonden over de Nieuwegeinse delen van de A12 zone.
*We zullen de genoemde opgaven voor de A12-zone beperken tot het Utrechtse grondgebied.*

<u>Woningbouwopgave</u>
U ziet een risico dat de stad Utrecht te weinig of te langzaam bouwt gezien de regionale opgave voor jaarlijks toevoegen van 7500 woningen waarvan Utrecht aangeeft jaarlijks 3000 woningen te bouwen. Daarnaast vraagt u zich af of een mix van wonen en werken in Papendorp en Stadseiland wel voldoende vervoerswaarde oplevert voor een OV hub. U ziet graag een hogere woningbouwambitie in Westraven.
*De kaart voor wat betreft Papendorp wordt aangepast met betrekking tot de woningbouw-mogelijkheden. Verder zullen we in de gebiedsonderzoeken die na de vaststelling van de RSU worden opgeleverd meer inzicht geven in het laadvermogen van de knopen, ook in relatie tot OV. Alles in samenhang met tot de totale opgave van de barcode.*

Galercopperzoom
U stelt een vraag over de relatie van de ontwikkeling van het Wiel met Spaken en het eventueel niet doorgaan van de ontwikkeling van de Galercopperzoom (onder verwijzing naar fase 4b van de uitvoeringsstrategie).
*De ambitie in de RSU is om het gehele Wiel met Spaken in light rail uit te voeren. De uitvoeringsstrategie gaat over de volgorde waarin dit zou kunnen gebeuren. Fase 4a en 4b sluiten elkaar niet uit, bedoeld is aan te geven dat de volgorde waarin de verbinding USP-Overvecht respectievelijk Westraven - Leidsche Rijn nog nader moet worden bepaald, onder meer op basis van de te realiseren vervoerswaarde. De RSU gaat er van uit dat Galecopperzoom een ontwikkellocatie is met een nader specifiek te bepalen programma.*

Liesbosch
U geeft aan dat de inpassing van de waterlinielijn (ook bij de Liesbosch) een zorgvuldige ruimtelijke inpassing vraagt zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière en hinder vormt voor de toekomstige woningfunctie in het gebied. Het definitieve tracé en haltering wordt gezamenlijk bepaald in MIRTverband.
*Wij onderschrijven dat het definitieve tracé nog bepaald moet worden, zowel qua locaties als inpassing. En we trekken daarin samen op in UNED verband..*

Rijnenburg
U benadrukt in uw zienswijze nogmaals dat binnen de Nieuwegeinse samenleving en gemeenteraad onvoldoende draagvlak is voor het mogelijk plaatsen van winturbines in Rijnenburg.
*Hiervan nemen wij kennis.*

Mobiliteit
U verzoekt om op de visiekaart een zoeklocatie voor een nieuwe hoofdweg (oftewel een bypass) te verwijderen, want deze weg past onder meer niet in de ambitie van Gezond Stedelijk Leven in de regio (vastgesteld in REP proces) en ook niet bij de ambities van hoge leefkwaliteit voor dit nieuwe knooppunt. U spreekt uw voorkeur uit voor een directe OV-verbinding Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg- Sciencepark(-Zeist) waarbij geen overstap op Westraven hoeft plaats te vinden. Deze verkenning vindt plaats in UNED verband.
*De door u geduide zuidelijke ligging is een ruimtelijke reservering voor een mogelijke ontsluiting. Mocht een forse restopgave blijven bestaand nadat maximaal is ingezet op gedrag, fiets en OV, dan kan de 'bypas' een mogelijk oplossing bieden. De ruimtereservering kan ook door andere functies worden ingevuld.*

Laagraven
U verzoekt ons om, zolang er in Nieuwegein nog geen concrete plannen en besluitvorming heeft plaatsgevonden voor de Nieuwegeinse delen van de A12 zone, geen uitspraken over de mogelijke inrichting van deze gebieden in de RSU op te nemen.
*Wij hebben dit aangepast.*

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ruimtelijke ambities in de regio waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Postbus 1 3430 AA **Bezoekadres** Stadsplein 1 3431 LZ www.nieuwegein.nl
IBAN: NL49 BNGH 0285 0043 87 BIC: BNGHNL2G

Ingekomen ILC d.d.
25 FEB 2021

Nieuwegein

**Ruimtelijk Domein**

**Contactpersoon** [redacted]
**Telefoon** [redacted]
**E-mail** [redacted]

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU 2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

**Datum** 24 februari 2021
**Zaaknummer**
**Berichtnummer**
**Onderwerp** Zienswijze Concept Ruimtelijke strategie Utrecht 2040

VERZONDEN 24 FEB. 2021

Geachte collegeleden van Utrecht,

Met veel interesse hebben wij kennisgenomen van uw concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. We vinden uw concept RSU een goed doordachte strategie, die opgebouwd is uit heldere redeneerlijnen. We ondersteunen van harte uw investeringsagenda en de noodzaak van rijkssteun voor binnenstedelijke gebiedsontwikkeling. We willen graag betrokken zijn bij de verdere uitwerking.

Met onderstaande punten willen wij graag onze zienswijze kenbaar maken.

*Proces*
De inhoud van de concept RSU is grotendeels in lijn met perspectieven van de A12 zone, maar bij een aantal onderdelen zijn uitspraken over Nieuwegeins grondgebied opgenomen die niet zijn afgestemd met ons. Wij vragen u dit aan te passen.

*Nieuw stedelijk knooppunt A12 zone: Papendorp, Galecop, Westraven en Laagraven*
Wij vragen u bij de tekst over het stedelijk knooppunt A12 zone 'Galecop' er uit te halen. Galecop is een bestaande woonwijk. Ook 'Laagraven' graag niet in dit verband (als nieuw stedelijk knooppunt) noemen. Laagraven staat voor het landschapspark Nieuw Hollandse Waterlinie.

Zolang er in Nieuwegein nog geen besluitvorming heeft plaatsgevonden voor de Nieuwegeinse delen van de A12 zone vragen wij u hier ook geen voorstellen over op te nemen in uw RSU.

*Woningbouwopgave*
U geeft aan dat u ca. 3000 woningen per jaar zult realiseren. In de U16 hebben we een opgave om de komende tien jaar jaarlijks 7500 woningen te bouwen. Er resteert daarmee een regionale opgave van 4500 woningen per jaar. Gelet op de totale verhoudingen in de woningbouwplannen (ruim 50% in Utrecht, bijna 50% in de regio) zien wij een risico dat er in Utrecht relatief toch te weinig of te

langzaam gebouwd zal worden. Het risico is dat daarmee het huidige tekort op de woningmarkt verder oploopt.

U neemt Papendorp en Stadseiland op als kantoorlocatie en werklocatie, waar wonen onderdeel is van de mix. Wij vragen ons af of dit programma wel voldoende vervoerswaarde oplevert voor het ontwikkelen van een OV HUB. Graag zien wij een hogere woningbouwambitie in Westraven, die meer in lijn is met de knoopwaarde die dit gebied krijgt in uw visie.

*Galecopperzoom*
In fase 4b van uw uitvoeringsstrategie laat u zien dat als de ontwikkelingen aan de oostkant van de stad voldoende vervoerswaarde genereren om een verbinding USP-Overvecht met lightrail te rechtvaardigen, Westraven niet verbonden wordt met Leidsche Rijn. U zegt dat in dat geval Galecopperzoom niet ontwikkeld kan worden. De relatie die u hier legt tussen het mogelijk niet doorgaan van dit deel van het wiel, dat overigens ook niet is opgenomen in de propositie groeifonds, en het al dan niet ontwikkelen van de Galecopperzoom is geen gegeven en volledig afhankelijk van hoe Galecopperzoom wordt aangesloten op de knoop Westraven (o.a. met langzaamverkeerverbindingen) en onderliggend ov-net. Wij vragen u dan ook deze consequentie uit de tekst te halen.

U geeft aan dat de huidige kwaliteit van Galecop (u bedoelt waarschijnlijk Galecopperzoom) een groene poort naar het rivierenlandschap en het groene hart is. Voor Nieuwegein is Galecopperzoom een ontwikkellocatie. Wij stellen voor de nabijheid van het rivierenlandschap en groene hart te benoemen als kwaliteit.

U benoemt als één van de opgaves in uw RSU dat u de groene kwaliteit van Galecop wil benutten en verhogen. Het is voor Nieuwegein op dit moment nog niet duidelijk wat de opgave voor Galecopperzoom wordt. Graag de tekst hierop aanpassen.

*Liesbosch*
Op het kaartbeeld op p. 152 staat de Waterlinielijn bij de Liesbosch direct ten zuiden van de A12 gesitueerd. Op termijn kan de Liesbosch aan de westzijde verkleuren naar gemengd wonen en werken. De inpassing van de waterlinielijn vraagt een zorgvuldige ruimtelijke inpassing zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière en hinder vormt voor de toekomstige woningfunctie in het gebied. Het definitieve tracé en haltering bepalen we gezamenlijk in MIRT-verband.

*Rijnenburg*
In uw visie lezen wij dat u verwacht Rijnenburg niet eerder dan 2035 nodig te hebben als woningbouwlocatie, maar dat de besluitvorming daaromtrent en de voorbereiding het gebied als zodanig in te zetten wel voor 2035 kan plaatsvinden. Tot die tijd wilt u Rijnenburg inzetten als energielandschap. Met deze zienswijze benadrukken wij nogmaals dat er in de Nieuwegeinse samenleving en gemeenteraad onvoldoende draagvlak is voor het mogelijk plaatsen van winturbines in Rijnenburg.

*Mobiliteit*
Op uw visiekaart staat een zoeklocatie voor een nieuwe hoofdweg (oftewel een bypass) opgenomen. Er zijn op dit moment nog onvoldoende onderzoeksgegevens bekend voor de noodzaak van een bypass. De opname van een mogelijke bypass als zoeklocatie op uw visiekaart wekt de indruk dat Utrecht deze regionale ontsluitingsweg omarmt. Gezien het belang dat u hecht aan gezond stedelijk leven en de ontwikkeling van de A12 zone, met de nadruk op het gebruik van fiets en ov, verbaast ons dat. De snelweg A12 heeft al grote impact in dit stedelijk gebied. Uitbreiding van de weginfrastructuur in dit gebied past in onze ogen niet bij de kwaliteit van gezond stedelijk leven, zoals we met elkaar hebben vastgesteld in het kader van het REP-proces. Zeker niet gezien de ambitie om in deze omgeving een vierde stadscentrum met hoogwaardige leefkwaliteit te realiseren.

Daarnaast mogen ruimteclaims in en rond Galecopperzoom geen belemmering vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2030. Wij willen dan ook dat dit tracé niet wordt opgenomen als zoeklocatie in Nieuwegein in uw RSU.

We steunen uw streven om te komen tot het OV-model 'Wiel met Spaken'. U benoemt de Waterlinielijn, als directe HOV verbinding tussen Papendorp-Westraven-Lunetten. We willen benadrukken dat waar u spreekt over de OV-verbinding Nieuwegein-Westraven-Lunetten/Koningsweg- Sciencepark(-Zeist), het ons gaat om een directe verbinding waarbij geen overstap op Westraven hoeft plaats te vinden. In de MIRT Verkenning onderzoeken wij gezamenlijk welke maatregelen en lijnvoering de meeste potentie hebben. Wij verzoeken u ruimte te houden voor de uitkomst daarvan.

*Laagraven*
We zijn positief over de wijze waarop erfgoed wordt ingezet als drager voor nieuwe ontwikkelingen.

U noemt het ontwikkelen van Laagraven als nieuw landschapspark aan de A12 met ruimte voor natuur, stadslandbouw, waterberging, recreatie, veldsport, energie. U geeft daarbij terecht aan dat het buiten uw gemeentegrens ligt. Daarnaast geeft u aan dat u 7 hectare sportvelden in Laagraven geprogrammeerd heeft. Zolang er in Nieuwegein nog geen concrete plannen en besluitvorming heeft plaatsgevonden voor de Nieuwegeinse delen van de A12 zone willen wij u vragen de uitspraken over de mogelijke inrichting van deze gebieden ook niet op te nemen in uw RSU.

We willen graag aangeven dat het ontwikkelen van een landschapspark Laagraven met de waarde van de Nieuwe Hollandse Waterlinie zich ons inziens niet verhoudt tot een hoofdweg die daar doorheen getrokken is.

Graag ontvangen we een concrete reactie op alle door ons genoemde punten.

Met vriendelijke groet,
Burgemeester en Wethouders,

Ellie Liebregts
secretaris

Frans Backhuijs
burgemeester

- Kopie aan Gemeenteraad Nieuwegein

**Burgemeester en Wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan het college van Burgemeester en Wethouders
Van Stichtse Vecht
Postbus 1212,
3600 BE Maarssen

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | Trix Aarts | **Datum** | 13 april 2021 |
| **Doorkiesnummer** | 0651406645 | **Ons kenmerk** | 8272740/210413/h |
| **E-mail** | t.aarts@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uw inspraakreactie op de RSU 2040 |
| **Bijlage(n)** | Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad | | |
| **Uw kenmerk** | Z/21/209256- D/21/228371 | **Verzonden** | |
| **Uw brief van** | 16 maart 2021 | Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden | |

Geachte college,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040). Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. Dank ook voor uw waardering. Wij zien de groei van de regio ook als kans om gezamenlijk het gezond stedelijk leven voor een ieder te versterken en we werken graag samen met de regiogemeenten om deze uitdaging op te pakken.

Hieronder gaan wij in op uw inhoudelijke opmerkingen.

<u>Ontspannen en recreëren in het groen.</u>
U geeft aan samen te willen werken aan goede fiets- en loopvoorzieningen voor de ontsluiting van groen en ook aan snelle fietsverbindingen voor woon- werkverkeer.
U geeft aan graag betrokken te worden bij het opstellen van een (landschaps-)visie voor integrale ontwerpoplossingen voor groen om de stad, (veld)sport, stadslandbouw en energieopwekking voor de gebieden Noorderpark in combinatie met het veenweidegebied en de Maarsseveense Plassen nabij Maarssen en de uitbreiding van de recreatiezone/ natuur rondom Haarzuilens. U wilt gezamenlijk optrekken om de gebiedsgerichte opgave van "Groen Groeit Mee!" te realiseren.
*Dank u wel voor uw aanbod. Wij gaan hier graag op in.*

<u>Stedelijke gebieden</u>
U vraagt aandacht voor het gebied aan de noord- en noordwestzijde van Utrecht. U ziet hier kansen voor een integrale benadering van de diverse opgaven met een ruimtelijk beslag en voor samenwerking over de gemeentegrenzen bij de inrichting van dit gebied en de effecten hiervan. Meer specifiek doelt u op de doorontwikkeling van Lage Weide, de ontwikkelingen in Zuilen, en Overvecht. Hier liggen kansen om gezamenlijk op te trekken.
*Wij zien die kansen ook. Het gebied Zuilen/Leidse Rijn is ook onderwerp van een van de verdiepende onderzoeken uit Utrecht Nabij. Dat onderzoek wordt verricht in UNED verband.*

Mobiliteit

U mist het verkeerseffect van de beoogde 60.000 woningen en 70.000 arbeidsplaatsen op het wegennet in en rond de omliggende gemeenten. De RSU 2040 mag niet ten koste van een gezond randstedelijk leven in bijvoorbeeld de kernen Maarssen, Maarssenbroek en Oud-Zuilen en van een omvangrijke woningbouwlocatie in Stichtse Vecht: Kwadrant-Planetenbaan. Hiervoor is een oplossing nodig.

*Wij willen niet dat het autoverkeer verder toeneemt, maar de groei van de stad qua mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. In het Mobiliteitsplan 2040 staan de vijf stappen van de mobiliteitsaanpak verder uitgewerkt. Wij rekenen tot onze doelgroep niet alleen de inwoners maar ook de bezoekers aan de stad. In UNED verband werken we aan een regionale mobiliteitsstrategie (voortgekomen uit Utrecht Nabij) waarin de verkeerseffecten aan bod komen.*

Energietransitie

Stichtse Vecht heeft als standpunt dat windmolens niet passend zijn in het bijzondere gebied van uw gemeente. In de ruimtelijke strategie worden nabij de gemeentegrenzen diverse zoekgebieden aangewezen voor windenergie. Dit acht u ongewenst.

*Wij zien windenergie als een van de mogelijkheden op de gemeentelijke energieopgave op te lossen. Daarvoor zijn enkele potentiele locaties aangeduid, zowel binnen, als aan de rand van de stad. In deze zoekgebieden worden de mogelijkheden voor windenergie onderzocht, waarbij ook belanghebbenden en (mede)overheden worden betrokken. Wij werken hierin ook samen in de Regionale Energie Strategie.*

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ruimtelijke ambities in de regio waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
**T** 140346 **F** 0346 25 40 10
**www.stichtsevecht.nl**
**info@stichtsevecht.nl**

**Team**
Ruimtelijke Ontwikkeling RO/E&D
Vastgoed-beheer
**Behandeld door**
Tom Verkammen
**Telefoonnummer**
140346
**E-mail**
Tom.verkammen@stichtsevecht.nl

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE UTRECHT

**Ons kenmerk**
Z/21/209256- D/21/228371
**Uw kenmerk**

*Bij beantwoording graag ons kenmerk en datum vermelden.*

**Datum**
16 maart 2021
**Onderwerp**
reactie Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040
**Bijlage(n)**
n.v.t.

Geacht college,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, een kaderstellende toekomstvisie op de ruimtelijke beleidsterreinen in Utrecht. Door middel van deze brief geven wij als college van burgemeester en wethouders van de gemeente Stichtse Vecht graag een reactie op deze ruimtelijke visie.

Wij willen u graag complimenteren met de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, waarmee u het gesprek met de stad aangaat over het bouwen van een gezamenlijke toekomst in de stad en dat dient als koersdocument in het kader van de Omgevingswet.
Wij herkennen de geschetste opgaven. De stad Utrecht en de regio Utrecht staan voor een ongekende groei en dat vraagt om slimme (combinaties van) oplossingen en keuzes bij het inrichten van de beschikbare openbare ruimte (een integrale aanpak op inrichten openbare ruimte). De groei van de regio is een kans om gezamenlijk het gezond stedelijk leven voor een ieder te versterken.

De in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 opgenomen profielen Groene-, Verbonden-, Compacte-, Inclusieve- en Toekomstbestendige stad sluiten aan bij de uitgangspunten die wij als gemeente ook hanteren bij het opstellen van onze Omgevingsvisie. Bovendien is het goed om te lezen dat uw ruimtelijke strategie aansluit bij ontwikkelingen en gezamenlijke uitgangspunten in de regio U16, waaronder bijvoorbeeld als “Utrecht nabij – gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen” (U Ned), de Verstedelijkingsstrategie REP U16 en het concept Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) 2040 (U16). Samen kunnen wij de uitdagingen omzetten in kansen voor onze regio.

**Ontspannen en recreëren in het groen**
Het uitgangspunt van de tien- minutenstad, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, met aandacht voor groen en recreatie, spreekt aan en sluit bij onze visie op hetgeen wij als veelzijdige gemeente aan onze inwoners en ondernemers en die in de regio willen en kunnen bieden. Immers, Stichtse Vecht beschikt, in een regio die groeit en overvol raakt, over een unieke waarde: ruimte om te ontspannen en te recreëren. Een combinatie van ruimte, voor dynamiek én ontspanning.

Endelhovenlaan 1, 3601 GR Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE Maarssen
**T** 140346 **F** 0346 25 40 10
**www.stichtsevecht.nl**

Er zijn kansen om de voorzieningen in Stichtse Vecht te betrekken bij het uitgangspunt van de tien-minutenstad. Utrecht is een compacte stad waardoor het omliggende landschap in de buurgemeenten altijd op fietsafstand bereikbaar is. Het is daarom van belang om samen op te trekken bij het realiseren van goede ontsluiting, verbindingen en infrastructuur van en naar het groen in Stichtse Vecht. Denk aan het uitbreiden van het netwerk aan fiets- en wandelpaden. Maar ook aan snelle fietsverbindingen voor woon- werkverkeer.

In het buitengebied zien we mogelijkheden. Wij worden graag betrokken bij het opstellen van een (landschaps)visie voor integrale ontwerpoplossingen voor groen om de stad, (veld)sport, stadslandbouw en energieopwekking. Het betreft hier de gebieden Noorderpark in combinatie met het veenweidegebied en de Maarsseveense Plassen nabij Maarssen en de uitbreiding van de recreatiezone/ natuur rondom Haarzuilens. Wij willen hier graag gezamenlijk optrekken om de gebiedsgerichte opgave van "Groen Groeit Mee!" te realiseren.

**Stedelijke gebieden**
Wij vragen tevens graag aandacht voor het gebied aan de noord- en noordwestzijde van Utrecht. Wij zien hier kansen voor een integrale benadering van de diverse opgaven met een ruimtelijk beslag en voor samenwerking over de gemeentegrenzen bij de inrichting van dit gebied en de effecten hiervan. Meer specifiek doelen wij op de doorontwikkeling van Lage Weide, de ontwikkelingen in Zuilen, en Overvecht. Hier liggen kansen om gezamenlijk op te trekken. Zo zijn wij als buurgemeenten complementair en voorkomen we dat er aan de gemeentegrenzen ongewenste concurrentie ontstaat.

**Mobiliteit**
We missen in de ruimtelijke strategie het verkeerseffect van de beoogde 60.000 woningen en 70.000 arbeidsplaatsen op het wegennet in en rond de omliggende gemeenten. Volgens de strategie bestaat de Utrechtse mobiliteitsaanpak uit vijf stappen die samenhangen. De stappen zijn van belang om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het effect van deze 5 stappen-aanpak en de aansluiting op verbindingen in buurgemeenten wordt echter niet uiteengezet. Het is van groot belang dat de beoogde aanpak niet ten koste gaat van een gezond randstedelijk leven in bijvoorbeeld de kernen Maarssen, Maarssenbroek en Oud-Zuilen. We hebben namelijk op basis van de milieu-effectrapportage geconstateerd dat er een forse verkeerstoename wordt verwacht op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Deze toename heeft grote gevolgen voor de ontsluiting van een omvangrijke woningbouwlocatie in Stichtse Vecht: Kwadrant-Planetenbaan (1500-2300 woningen). Het is van groot belang om hier een oplossing te vinden.

**Energietransitie**
Stichtse Vecht vindt het belangrijk om een gezonde, schone en duurzame gemeente te zijn. Een grote uitdaging voor onze gemeente is waar wij onze energietransitie plaatsen binnen het unieke en karakteristieke landschap van Stichtse Vecht. Daarom hebben college en gemeenteraad het standpunt dat windmolens niet passend zijn in het bijzondere gebied waarin we wonen en werken. Wij zijn geen voorstander van deze vorm van duurzame energieopwekking in relatie tot de aantasting van de leefomgeving het cultuurhistorische landschap en de ruimte en beleving voor ontspanning en recreatie die we onze inwoners nabij hun woon- en werkomgeving willen bieden (en de bezoekers). Die horizon eindigt natuurlijk niet bij de gemeentegrenzen. In de ruimtelijke strategie worden nabij de gemeentegrenzen diverse zoekgebieden aangewezen voor windenergie. Dit achten wij ongewenst. Graag vragen wij hiervoor uw aandacht en gaan wij met u het gesprek hierover aan.



228371_1/VT2

Endelhovenlaan 1, 3601 GR  Maarssen
Postbus 1212, 3600 BE  Maarssen
**T** 140346 **F** 0346 25 40 10
**www.stichtsevecht.nl**

**Tot slot**
Wij gaan ervan uit dat de punten die wij in onze reactie benoemen, leiden tot een scherper en beter RSU. Indien u nog vragen heeft dan kunt u contact opnemen met Tom Verkammen, telefoonnummer 0346 25 47 63 of e-mail tom.verkammen@stichtsevecht.nl.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Stichtse Vecht,

drs. A.J.H.T.H. Reinders
burgemeester

drs. F.J. Halsema
gemeentesecretaris



228371_1/VT3

**Burgemeester en Wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
Postbus 550
3990 GJ Houten

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | Trix Aarts | **Datum** | 13 april 2021 |
| **Doorkiesnummer** | 0651406645 | **Ons kenmerk** | 8272740/210413/i |
| **E-mail** | t.aarts@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uw inspraakreactie op de RSU 2040 |
| **Bijlage(n)** | Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad | | |
| **Uw kenmerk** | 1744010 | **Verzonden** | |
| **Uw brief van** | 4 maart 2021 | Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden | |

Geachte heer, mevrouw,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040). Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. Wij zijn blij met uw conclusie dat naar uw mening in de RSU 2040 water- en klimaatbelangen een prominente plaats hebben gekregen.

Hieronder gaan wij in op uw opmerkingen.

<u>Meer aandacht voor klimaatadaptief en waterrobuust bouwen</u>
U wilt nogmaals benadrukken dat vanuit waterveiligheid Rijnenburg binnen Utrecht niet de meest voor de hand liggende locatie om te bouwen, maar het wel mogelijk is. Voor Rijnenburg (maar ook voor andere bouwlocaties) is het belangrijk om klimaatadaptief en waterrobuust te bouwen. Voor de roeibaan adviseert u een locatie tegen de A12.
*We nemen uw advies mee in onze afwegingen en de studie die voor Rijnenburg gemaakt gaat worden.*

<u>Inrichting locatie RWZI</u>
U verzoekt ons om de tekst over de locatie RWZI aan te passen. U bent van mening dat op dit moment de samenwerking tussen gemeente Utrecht en HDSR rondom RWZI Utrecht, in tegenstelling tot andere dossiers, helaas erg moeizaam verloopt en daarom wilt u graag zelf de regie voor de tijdelijk invulling van deze locatie.
*Wij betreuren het dat u onze samenwerking in relatie tot de locatie RWZI zeer moeizaam vindt. Wij willen met u verkennen hoe we deze samenwerking beter en naar ons beider tevredenheid kunnen laten verlopen. Wij zijn ons van bewust dat voor een tijdelijke invulling van deze locatie het waterschapbestuur een besluit moet nemen. Overigens is woningbouw daar niet direct aan de orde.*

Aandacht voor duurzame energie

U vraagt aandacht voor alternatieve energiebronnen, zoals TEA (thermische energie uit afvalwater) en TEO (thermische energie uit oppervlaktewater) in de RSU 2040. De gemeente en het waterschap werken samen aan het opstellen van een waterenergieplan en een monitoringsplan.
*Dank voor uw toevoeging; wij zullen de RSU hierop de tekst als volgt aanpassen:: "De verduurzaming van de warmtevoorziening vraagt tevens om ruimte boven de grond voor warmtebuffers die nodig zijn voor het goed functioneren van een verduurzaamd stadswarmtenet. Ook voorzien wij dat er (beperkte) ruimte nodig is voor installaties, zoals grote warmtepompen, die de toepassing van energiewinning uit oppervlaktewater en rioolwater mogelijk maken. In het totaal gaat het om 14 hectare ruimte voor bovengrondse voorzieningen verspreid over de stad"*

Samen met het waterschap werken aan de stad

U geeft aan graag samen te werken op onder meer het terrein van een klimaatbestendige en waterrobuuste stad, en om vroegtijdig zaken af te stemmen, ook in het kader van de omgevingswet.
*Wij nemen uw aanbod graag aan.*

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie en zetten graag onze samenwerking met u voort om de ambities van gezond stedelijk leven waar te maken.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

HOOGHEEMRAADSCHAP
DE STICHTSE
RIJNLANDEN

veilige dijken • droge voeten • schoon water

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Ingekomen ILC d.d.
09 MRT 2021

**Datum**
4 maart 2021

**Contactpersoon**
Dries Schuwer

**Telefoonnummer**
+3130 634 5890

**Uw brief d.d.**
22 januari 2021

**Uw kenmerk**
8501202

**Ons kenmerk**
1744010

**Bijlage(n)**

**Onderwerp**
Reactie HDSR op Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Geachte mevrouw, heer,

Wij hebben de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) 2040 van u ontvangen in het kader van een inspraakprocedure. In deze brief treft u onze reactie aan op deze strategie.

## Proces voorafgaand
Het afgelopen jaar heeft een gesprek tussen gemeente en HDSR plaatsgevonden over de RSU. Als input hebben wij onze wateragenda voor omgevingsvisies gedeeld.

## Onze conclusie
Wij zijn van mening dat water- en klimaatbelangen binnen de RSU een prominente plaats hebben gekregen. Met de geformuleerde ambities realiseert de gemeente een gezonde- en duurzame leefomgeving, waarbij het gebied is voorbereid op klimaatveranderingen. Wel hebben wij nog een aantal belangrijke opmerkingen.

## Opmerkingen op de visie
Om de RSU verder te optimaliseren vragen wij u om onderstaande opmerkingen te verwerken.
1. Meer aandacht voor klimaatadaptief en waterrobuust bouwen
2. Inrichting locatie RWZI
3. Duurzame energie: TEA en TEO
4. Samen met het waterschap werken aan de stad

## Ad 1. Meer aandacht voor klimaatadaptief en waterrobuust bouwen
In par. 6.6. wordt in het kader van Rijnenburg gesproken over woningbouw in Rijnenburg. U geeft aan dat: *een besluit tot bouw vindt plaats wanneer nodig (kan al voor 2035 zijn).* Wij willen nogmaals benadrukken dat vanuit waterveiligheid Rijnenburg *binnen* Utrecht niet de meest voor de hand liggende locatie om te bouwen, maar het kan wel. Rijnenburg komt bij een dijkdoorbraak van de Lek of Hollandse IJssel snel onder water te staan. De waterdiepte varieert daarbij van 0,5 tot 2,5 meter. Deze kwetsbaarheid kan worden tegengegaan door op de hogere delen te bouwen en kwetsbare infrastructuur hoog genoeg aan te leggen.

Poldermolen 2
Postbus 550
3990 GJ Houten
T (030) 634 57 00
post@hdsr.nl
www.destichtserijnlanden.nl

Ook vanuit klimaatverandering is ons advies: bouw klimaatbestendig, bij voorkeur niet in het 'diepste putje van een polder'. Bij eerdere planontwikkeling van Rijnenburg is de bodemstructuur en hoogteligging als uitgangspunt gehanteerd. Dit betekent waterberging in de diepere komgronden en klimaatadaptief bouwen op de oeverwallen en hogere delen.
Kortom wij vragen u om in par. 6.6. en ook bij andere nieuwbouwlocaties expliciet in te gaan op klimaatbestendig en waterrobuust bouwen.

Verder hebben wij nog een opmerking ten aanzien van de schets van Rijnenburg (pagina 154). De roeibaan kan volgens ons beter tegen de A12 gepland worden. Dat is namelijk het laagste punt van de polder met de meest zettingsgevoelige gronden.

**Ad 2. Inrichting locatie RWZI**
Op pagina 142 is de volgende keuze opgenomen: *In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.*
Op dit moment loopt de samenwerking tussen gemeente Utrecht en HDSR rondom RWZI Utrecht, in tegenstelling tot andere dossiers, helaas erg moeizaam. Hierdoor heeft HDSR moeten besluiten om zelf de regie voor de tijdelijke invulling ter hand te nemen. Daarom vragen wij u om de tekst aan te passen aan dit standpunt. Wij doen hiervoor het volgende voorstel: *"om door het zuiveren van afvalwater een gezonde en leefbare stad te waarborgen, neemt HDSR zelf de regie voor de herinrichting ter hand. Een permanente verhuizing van de rwzi past bij een duurzaam perspectief op deze publieke taak. Totdat hiertoe besloten is, passen nieuwe woningbouwplannen vlakbij de huidige zuivering daar niet bij."*
Verder lijken op het terrein van rwzi Utrecht, dat op termijn beschikbaar moet blijven voor eventuele nieuwbouw van de zuivering, sportvelden geprojecteerd (zie pagina 180) te zijn. Dit is bestuurlijk ook bevestigd in het BO van 10 maart jongstleden. Het waterschap en de gemeente zijn op dit moment niet in gesprek over tijdelijke gebruiksmogelijkheden. Pas als het waterschapbestuur een besluit heeft genomen over het tijdelijk gebruik ontstaat hier duidelijkheid over. Vooralsnog stellen wij voor om geen suggesties te wekken in de tekst en/of de illustraties over dit tijdelijk gebruik. Wij vragen u om de illustratie op pagina 180 op dit punt aan te passen.

**Ad 3. Aandacht voor duurzame energie**
Het valt ons op dat er in de RSU geen aandacht is voor alternatieve energiebronnen, zoals TEA (thermische energie uit afvalwater) en TEO (thermische energie uit oppervlaktewater). Met name rondom TEO spelen op dit moment een aantal initiatieven, waaronder langs de Merwedekanaalzone. De gemeente en het waterschap werken samen aan het opstellen van een waterenergieplan en een monitoringsplan. Wij vragen u om hier in de RSU hier ook aandacht aan te besteden.

**Ad 4. Samen met het waterschap werken aan de stad**
Wij werken graag samen met de gemeente aan een klimaatbestendige en waterrobuuste stad, bijvoorbeeld door gezamenlijk ontwerpend onderzoek uit te voeren. Daarnaast beschikken wij ook over een aantal stimuleringsregelingen, zoals blauwe bewoners initiatieven en de impulsregeling water in de leefomgeving. Tenslotte vragen wij u om in het kader van de Omgevingswet (pagina 182) aandacht te besteden aan vroegtijdige afstemming met het waterschap (in het kader van het weging van het waterbelang).

**Tot slot**
Voor vragen kunt u contact opnemen met de heer Schuwer, bereikbaar via telefoonnummer (030) 634 58 90 of e-mail watertoets@hdsr.nl.

Met vriendelijke groet,
Dijkgraaf en hoogheemraden,
Namens hen

Mevrouw J. Goedhart
Secretaris-directeur

J.C.H. Haan
dijkgraaf

**Burgemeester en Wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Waternet
Postbus 94370
1090 GJ Amsterdam

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | Trix Aarts | **Datum** | 13 april 2021 |
| **Doorkiesnummer** | 0651406645 | **Ons kenmerk** | 8272740/210413/j |
| **E-mail** | t.aarts@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uw inspraakreactie op de RSU 2040 |
| **Bijlage(n)** | Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad | | |
| **Uw kenmerk** | 21006890 | **Verzonden** | |
| **Uw brief van** | 2 maart 2021 | Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden | |

Geachte heer Hofstra,

Hartelijk dank voor uw inspraakreactie op de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040). Wij hebben uw reactie met belangstelling gelezen. U geeft aan dat in de visie van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, net als in de RSU 2040, water als ordenend principe wordt beschouwd bij ruimtelijke ontwikkelingen boven en onder de grond.

Hieronder gaan wij in op uw opmerkingen.

<u>Algemeen</u>
U geeft aan dat de RSU 2040 nog aan helderheid zou winnen als de visie op water verder geconcretiseerd wordt. Bijvoorbeeld door aan te geven welke ruimtelijke reserveringen er gemaakt worden voor een robuust gedimensioneerd watersysteem en veilige waterkeringen en aandacht voor lokale maatwerkoplossingen zoals groene en blauwe daken.
*Wij delen uw mening dat in een Ruimtelijke Strategie de reserveringen voor een robuust gedimensioneerd watersysteem en veilige waterkeringen een plek moeten krijgen. In de barcode hebben wij ook water een plek gegeven (zie hoofdstuk 5). Ook beschrijven wij de lokale maatwerkoplossingen in paragraaf 5.2.1. Voor de uitwerking zijn aparte visies in voorbereiding, zoals de Visie Klimaatadaptatie, de Dakenvisie en de Visie Water en Riolering.*
*De volgende reserveringen voor water hebben een plek gekregen in de RSU: de roeibaan in Rijnenburg, de aansluiting van de Leidsche Rijn op de Catharijnesingel en de nieuwe waterverbinding in de Merwedekanaalzone. Vooralsnog zijn geen verdere reserveringen voorzien. De voor Utrecht belangrijke waterkeringen liggen langs de Lek en daarmee buiten de gemeentegrens en hebben daarom geen plek gekregen in de RSU.*

Boezemsysteem zit aan haar grenzen

U geeft aan dat het boezemsysteem waarop de stad Utrecht overtollig water afvoert (het Amsterdam-Rijnkanaal-Noordzeekanaal systeem, met inbegrip van onder meer de Vecht) onder druk staat vanwege kans op wateroverlast, verzilting en zoetwaterbeschikbaarheid. En u gaat in op het voornemen 90% van de jaarlijkse neerslag vast te houden.
*Het is ons bekend dat het Amsterdam-Rijnkanaal systeem onder druk staat. Vandaar dat Utrecht het belangrijk vindt om het systeem zo min mogelijk te belasten. Dit is één van de belangrijkste redenen dat wij zoveel mogelijk (en minimaal 90%) van de jaarlijkse neerslag willen vasthouden. In onze nieuwe visie Klimaatadaptatie en visie Water en Riolering die in het 2e kwartaal de inspraak in gaan, gaan wij nader in op de wijze waarop en het tempo waarin wij deze doelstellingen willen realiseren.*

Verplaatsing RWZI

U verzoekt om ook het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet in een vroeg stadium bij een onderzoek naar een permanente verhuizing van de RWZI na 2040 - 2050 te betrekken. Immers, de RWZI Utrecht loost effluent op de regionale boezem (De Vecht) die onder beheer staat van AGV
*Wij zullen Het waterschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet vroegtijdig bij een onderzoek naar de verhuizing van de RWZI na 2040 – 2050 vroegtijdig betrekken.*

Wij danken u nogmaals voor uw inspraakreactie.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
T.a.v. Inspraak RSU 240
Postbus 16200
3500 CE  UTRECHT

**Datum**
2 maart 2021

**Contactpersoon**
J.J. Hofstra
jaap.hofstra@waternet.nl

**Mobiel nummer**
06-30 14 33 91

**Ons kenmerk**
21.006898

**Onderwerp**
RSU 2040

Geachte mevrouw/heer,

Met veel interesse hebben wij kennis genomen van de Concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Hierbij geven wij een onze reactie.

*Algemeen*
Water vormt in de strategie, samen met groen en landschap de start in het denken over de verstedelijking (pagina 7). Dit uitgangspunt sluit goed aan op de visie van het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht, waarin water als ordenend principe wordt beschouwd bij ruimtelijke ontwikkelingen boven en onder de grond. De RSU 2040 zou nog aan helderheid winnen als de visie op water verder geconcretiseerd wordt. Bijvoorbeeld door aan te geven welke ruimtelijke reserveringen er gemaakt worden voor een robuust gedimensioneerd watersysteem en veilige waterkeringen. Daarnaast zijn lokale maatwerkoplossingen zoals groene en blauwe daken belangrijk.

*Boezemsysteem zit aan haar grenzen*
Het boezemsysteem waarop de stad Utrecht overtollig water afvoert (het Amsterdam-Rijnkanaal-Noordzeekanaal systeem, met inbegrip van onder meer de Vecht) staat onder druk vanwege kans op wateroverlast, verzilting en zoetwaterbeschikbaarheid. Verhoogde piekafvoeren naar onder meer het zuidelijk deel van de Vecht zijn niet wenselijk.

Op pagina 76 van de RSU 2040 wordt vermeld dat Utrecht 90% van de jaarlijkse neerslag wil vasthouden, door het regenwater vast te houden waar het valt (sponswerking van de bodem). Hierbij merken wij op dat hiertoe voldoende onverhard oppervlak en/of infiltratievoorzieningen aanwezig moeten zijn. Verder vragen wij u om te verduidelijken op welke tijdsschaal dit vasthouden plaatsvindt.

*Verplaatsing RWZI*
Op pagina 142 staat dat de gemeente Utrecht in samenspraak met HDSR een onderzoek wil starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050. Wij verzoeken u om ook het Waterschap Amstel, Gooi en Vecht / Waternet vanaf een vroeg stadium bij dit onderzoek te betrekken. Immers, de RWZI Utrecht loost effluent op de regionale boezem (De Vecht) die onder beheer staat van AGV. Graag dit ook in de tekst overnemen.

Met vriendelijke groet,

J.J. Hofstra
senior projectleider

**Burgemeester en Wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Stichting Utrechtse Woningcorporaties
Postbus 24082
3502 MB Utrecht

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | J. vd Lee | **Datum** | 13 april 2021 |
| **Doorkiesnummer** | 0618350829 | **Ons kenmerk** | 8272740/210413/k |
| **E-mail** | Joeri.van.der.Lee@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uw inspraakreactie op de RSU 2040 |
| **Bijlage(n)** | Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad | | |
| **Uw kenmerk** | | **Verzonden** | |
| **Uw brief van** | 9 maart 2021 | Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden | |

Geachte heer, mevrouw,

Wij willen u op de eerste plaats bedanken voor uw inspraakreactie en de moeite die u genomen heeft om ons uw zorgen kenbaar te maken. Zorgen die we herkennen en deels ook de onze zijn. Samen met u staan we voor een aanzienlijke opgave om de sociale voorraad mee te laten bewegen met de groei van de stad. We delen de ambitie om mensen met mensen met een laag inkomen binnen een redelijke periode aan een woning te helpen. Onze samenwerking gaat al ver terug in tijd en is er een die we koesteren en wat ons betreft willen uitbouwen. In relatie tot uw zorgen hebben we het afgelopen jaar een aanvang gemaakt met de productieoverleggen waar onderwerpen als plancapaciteit, versnelling en het in positie brengen van corporaties een platform hebben gekregen.

Hieronder gaan wij in op uw zorgen.

<u>Plancapaciteit schiet tekort: 60.000 woningen bouwen betekent plannen maken voor 90.000.</u>
De actuele plancapaciteit komt overeen met 60.000 woningen. In de RSU hebben we deze als ondergrens plancapaciteit benoemd. Voor de eerste periode is daarmee voldoende plancapaciteit in de stad zelf beschikbaar. We realiseren ons dat in de afwegingen in gebiedsontwikkelingen andere aantallen werkelijkheid kunnen worden; projecten die we kennen uit ons MPR worden soms naar beneden bijgesteld (vanwege het ontbreken van draagvlak) of komen later dan gepland tot ontwikkeling. Deels is dit niet te voorkomen, bijvoorbeeld omdat voor de lange termijn nog onvoldoende middelen beschikbaar zijn. Daartegenover staat ook weer het gegeven dat onze woningvoorraad is gegroeid door plannen die we niet (lang van tevoren) voorspeld hadden en niet in het MPR zijn opgenomen, bijvoorbeeld de transformaties van bestaande panden in de stad.

U geeft aan dat overcapaciteit en daarmee extra bouwlocaties nodig zijn. Voor u ligt de benutten van de polder Rijnenburg als bouwlocatie voor de hand. 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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

U verwijst naar een afspraak met de minister om tot een overprogrammering te komen. We willen u hierover een korte toelichting geven. Dit betreft een afspraak die we samen met de regio hebben gemaakt en die ook voor de regio als totaal geldt. Vanuit de wetenschap dat de dynamiek in de regio de gemeentegrenzen overstijgt is het mogelijk dat juist op plekken waar op basis van demografische gegevens de groei aan de lage kans is, de urgentie om te bouwen juist groot is om te voldoen aan de kwalitatieve vraag. Daarbij komt dat voor een duurzame stedelijke ontwikkeling en de ruimtelijke planning van ruimtevragers de (woningmarkt)regio als schaal geldt. Vanuit deze perspectieven bezien wordt de afspraak niet als individuele opgave aangemerkt die de gemeenten voor zich moeten oplossen.

In onze samenwerking met de STUW, maar ook onze andere partners, hebben we de afgelopen periode een steeds beter beeld ontwikkeld over de plancapaciteit en is betrouwbaarheid van aantallen en planning fors toegenomen; een gezamenlijk succes. Eerder hebben we al geconstateerd dat we in potentie de plancapaciteit binnenstedelijk nog verder kunnen verhogen. Met de huidige productiecapaciteit, of zelfs met een gewenste intensiveringen zijn er in potentie voldoende locaties beschikbaar om binnenstedelijk woningen te realiseren. Tegelijk sluiten we, in lijn van uw inbreng, niet uit dat de plancapaciteit in de toekomst moet toenemen. Daarvoor volgen we de verstedelijkingsstrategie zoals deze eerder door de raad is vastgesteld in de uitgangspunten van de RSU.

<u>Voorkom dat de barcode een molensteen wordt: flexibiliteit is nodig op de woningmarkt.</u>
U spreekt uw zorg uit dat de barcode het planvorming vertraagt.
Utrecht groeit snel en is een aantrekkelijke stad. De enorme ontwikkeling die de stad doormaakt vraagt - in combinatie met onze ambities uit het coalitieakkoord ‘Utrecht: ruimte voor iedereen’, de Woonvisie ‘Utrecht beter in balans’ en nu ook het ontwerp van de Ruimtelijk Strategie Utrecht –om een dynamische aanpak. Onderdeel van onze aanpak is: samenwerking, flexibiliteit en meervoudig (bij)sturen om in te spelen op maatschappelijke veranderingen en economische ontwikkelingen. Tegelijkertijd vraagt het duidelijkheid en koersvastheid voor de langere termijn waarbij we ook om oog te houden voor alle andere functies zoals o.a. gewenste voorzieningen, werkplekken, mobiliteit die, samen met Wonen, de stad maken. De integrale Barcode, als instrument, brengt de kwantitatieve ruimtevraag in beeld en helpt ons de ruimtelijke keuzes te maken.

Het klopt niet dat de ontwikkeling van Overvecht pas aan het eind van het planperiode wordt opgepakt en afhankelijk is van de komst van een tramlijn. Het beschikt over een station en de spaak richting Overvecht wordt versterkt. De kaarten uit de uitvoeringstrategie laten zien dat de ontwikkeling van Overvecht al eerder kan starten en geleidelijk ontwikkelt tot een nieuw centrum van de stad, waar een ov-verbinding richting het USP in de eindfase wel deel van uitmaakt. Feitelijk is deze ontwikkeling al stapsgewijs in gang gezet, onder andere met de herontwikkeling van de NPD strook in Overvecht Centrum naar De Buurt en The Cube.

Geen Utrechtse eenheidsworst, maar meer variatie in woonmilieus

Er zijn meerdere verkenningen naar de kwalitatieve woonbehoefte uitgevoerd. Het rapport van Stec, dat u aanhaalt, het onderzoek van Companen. Globaal genomen geven deze onderzoeken een overeenkomend beeld. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en kwalitatieve behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Dat is niet hetzelfde als hoogstedelijk zoals u aangeeft. Daarnaast zijn we ons ervan bewust dat er ook een (minder grote), maar blijvende, vraag bestaat naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. We hebben ook daar aandacht voor.

Tot slot

De opgave op de woningmarkt vraagt meer dan voldoende locaties. Het vraagt om nauwe samenwerking met betrokken partijen, waarbinnen we de STUW als belangrijke partner zien. We hebben onze partners uit de stad hard nodig om onze volkshuisvestelijke ambities te realiseren. We willen graag onze samenwerking verder verstevigen en met u werken aan langjarige afspraken over het in balans brengen van de woningmarkt.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800
Brennerbaan 106

Postbus 24082
3502 MB Utrecht

stuw@portaal.nl
www.stuw.nl

# Zienswijze Utrechtse woningcorporaties op Ruimtelijke Strategie Utrecht

| | |
|---|---|
| Datum: | 9 maart 2021 |
| Aan: | Gemeente Utrecht, ontwikkelorganisatie Ruimte |
| Ter attentie van: | Inspraak RSU 2040 |
| Van: | Utrechtse woningcorporaties: Bo-Ex, GroenWest, Habion, Mitros, Portaal en SSH |

Geachte heer, mevrouw,

U heeft de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU) ter inzage gelegd. Met deze brief geven de Utrechtse woningcorporaties Bo-Ex, GroenWest, Habion, Mitros, Portaal en de SSH hun zienswijze op de RSU.

## WE OMARMEN DE AMBITIE VOOR DE BOUW VAN 20.000 NIEUWE SOCIALE HUURWONINGEN TOT 2040

De gemeente laat met de RSU zien dat ze hard bezig is om binnenstedelijk ruimte te creëren voor woningbouw. Het verruimen van de plancapaciteit in Utrecht van 40.000 naar 60.000 woningen past goed bij de gemeenschappelijke doelen die wij met de gemeente Utrecht hebben vastgelegd in de prestatieafspraken.

De Utrechtse woningbouwcorporaties maken zich hard om een derde van de woningen waar in de RSU in is voorzien - 20.000 sociale huurwoningen - in de stad te bouwen. Dat is een mooi vooruitzicht voor onze primaire doelgroep: mensen met een laag inkomen die lang moeten wachten op een (passende) huurwoning.

Wat ook een mooi vooruitzicht is, is de aandacht in de RSU voor buurt- en wijkvoorzieningen. Dit zijn faciliteiten waar ook onze huurders gebruik van maken en die voor verbinding zorgen tussen verschillende bevolkingsgroepen. Voor gemengde wijken vinden wij buurt- en wijkvoorzieningen van groot belang.

We maken graag concrete prestatieafspraken met de gemeente over de bouw van de genoemde 20.000 sociale huurwoningen. We staan te popelen om duidelijkheid te krijgen waar en wanneer de gemeente de sociale huurwoningen wil programmeren, zodat we direct aan de slag kunnen met de planvorming. We streven naar een continue bouwstroom van 1.000 sociale huurwoningen per jaar.

We hopen dan ook dat de RSU snel kan worden door vertaald naar concrete locaties voor sociale woningbouw: de gemeente heeft de belangrijkste sleutel in handen bij het inlopen van het woningtekort in de sociale huur.

Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800
Brennerbaan 106

Postbus 24082
3502 MB Utrecht

stuw@portaal.nl
www.stuw.nl

We hebben echter drie grote zorgen. Op een aantal onderdelen vinden wij de RSU onvoldoende uitgewerkt. Wij vragen de gemeente om de RSU op onderstaande drie punten bij te stellen.

## 1) Plancapaciteit schiet tekort: 60.000 woningen bouwen, betekent plannen maken voor 90.000

We zien de RSU als stap in de goede richting, maar onvoldoende om het woningtekort in onze stad daadwerkelijk op te lossen. We vinden dat de gemeente in de RSU te optimistisch is over de plancapaciteit; het aantal bouwlocaties om daadwerkelijk het woningtekort in te lopen.

We vragen de gemeente om in de RSU **het aantal woningen waar bouwlocaties voor worden ingerekend met 30.000 uit te breiden**. Plannen vertragen of vallen af, zo is al decennialang de realiteit in Nederland. Het is gebruikelijk om te zorgen voor extra plancapaciteit om tegenvallers op te vangen. Zo heeft de minister recent afspraken met provincies gemaakt om de plancapaciteit naar 130% te brengen van de behoefte aan woningbouw.

De RSU zet in op binnenstedelijke ontwikkelingen, met multifunctioneel gebruik, in hoge dichtheden en met complexe infrastructuur. Dit soort plannen vertragen en sneuvelen nóg vaker. Binnenstedelijke plannen kosten meer geld doordat het ingewikkelder is om te bouwen. Men heeft op de aangewezen locaties veelal te maken met bestaande bebouwing en diens eigenaren en gebruikers. Ook is er altijd veel discussie met belangenorganisaties en omwonenden omdat het realiseren van andere doelen, zoals groen in de wijk, genoeg parkeerplaatsen, ruimte voor bedrijven en voorzieningen op een kleiner gebied moeten worden opgelost. Deze discussies duren lang en zorgen voor vertraging van de woningbouw. We zien daarnaast dat de nieuwe centra in de RSU sterk afhankelijk zijn van de realisatie van nieuwe infrastructuur, met name de aanleg van nieuwe tramlijnen. De aanleg van een nieuwe tram loopt doorgaans vertraging op en is afhankelijk van rijksbijdragen die niet zeker zijn.

In 2004 is de visie Merwedekanaalzone opgesteld door de gemeente. Pas **zeventien jaar later** is een start gemaakt met de woningbouw. Ook bij andere binnenstedelijke locaties in Utrecht zoals de Cartesiusdriehoek en 2e Daalsedijk woont na jarenlange planvorming nog niemand. Dit zijn voorbeelden uit Utrecht waaruit blijkt dat binnenstedelijke woningbouw een zaak van de lange adem is.



Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800 Postbus 24082 stuw@portaal.nl
Brennerbaan 106 3502 MB Utrecht www.stuw.nl

*Figuur 1: Citaal uit PLANMER Omgevingsvisie Merwedekanaalzone (2017)*

In 2004 is de Visie Merwedekanaalzone opgesteld door de gemeente Utrecht. In deze visie is vastgelegd dat de gemeente de ambitie heeft om de voormalige stadsrand te transformeren tot een hoogwaardig onderdeel van de stedelijke regio. Er wordt binnenstedelijk verdicht door extensieve bedrijventerreinen te transformeren naar gemengde woonwijken en de barrièrewerking van het gebied tussen de stad en de omliggende wijken moet worden opgeheven. In deze visie is gekeken naar 7 deelgebieden, vanaf de Punt Oog in Al tot en met Westraven. In de structuurvisie Utrecht uit 2005 verschuift het accent naar stedelijk wonen. In de verschillende delen van de Merwedekanaalzone komen in toenemende mate ontwikkelinitiatieven op, waarvan enkele al zijn gerealiseerd of in uitvoering zijn. Naar het oordeel van de gemeente Utrecht is een samenhangende benadering nodig van de herontwikkeling van de Merwedekanaalzone om de individuele initiatieven in samenhang ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de stad verder te concretiseren. Daarnaast ontwikkeld de stad Utrecht zich razendsnel; Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland.

We zijn een groot voorstander van binnenstedelijke bouwprojecten én tegelijkertijd starten met nieuwe uitleggebieden. We maken ons immers zorgen over teveel planoptimisme, het grote risico op vertragingen en sneuvelen van projecten. Om tijdig en kwalitatief antwoord te geven op het schreeuwende woningtekort is het, wat ons betreft, noodzakelijk om ook buiten de bebouwde kom te starten met planvorming voor woningbouw.

Overcapaciteit, dus extra bouwlocaties, is nodig om voor 2040 het woningtekort in te lopen. Het benutten van **de polder Rijnenburg** als woningbouwlocatie ligt daarbij in onze ogen het meest voor de hand. Deze polder biedt de mogelijkheid om op termijn minimaal 25.000 betaalbare woningen toe te voegen aan de Utrechtse woningvoorraad. Het ontwikkelen van een kwalitatief goede woonwijk heeft veel tijd nodig. Het is daarom zaak om nu te starten met de planontwikkeling. Extra woningen in Rijnenburg geven de mogelijkheid om meer menging van doelgroepen te creëren in wijken zoals Overvecht en Kanaleneiland. Het maakt de stad minder afhankelijk van het succes op een beperkt aantal binnenstedelijke locaties.

Daarbij is het mogelijk om duurzame woningen te bouwen en tegelijkertijd natuur toe te voegen ter plaatse van agrarische grond. Ook zijn er op dit moment nog vele (bedrijfs)daken onbenut: het volleggen van deze daken met zonnepanelen heeft zowel (energie)transportvoordelen als dat het gebieden die nu bestemd zijn voor zonnevelden geschikt kunnen worden gemaakt voor andere doeleinden zoals woningbouw.

Een paar cijfers..

- Ambitie RSU: nieuwbouw van 3.000 woningen per jaar tot 2060

*Historie*

- Gemiddelde woningbouw gemeente Utrecht 2012 – 2017: 1.687 woningen (bron: CBS statline)
- 60% van de woningen in Utrecht met bouwjaar ná 2000 staat in de uitleggebieden; de wijken Leidsche Rijn en Vleuten de Meern (bron: CBS statline)
- 84% van de nieuwbouw van Portaal sinds 2000 is gebouwd aan de rand van de stad, slechts 16% is binnenstedelijk.

Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800
Brennerbaan 106

Postbus 24082
3502 MB Utrecht

stuw@portaal.nl
www.stuw.nl

## 2) Voorkom dat de barcode een molensteen wordt: flexibiliteit is nodig op woningmarkt

Het zorgen voor voldoende bouwlocaties is één oplossing, maar niet voldoende. Projecten vertragen door velerlei oorzaken: stapeling van ambities, gebrek aan ambtelijke capaciteit voor de begeleiding, lange (inspraak)procedures en zittende grondeigenaren of -gebruikers. We merken nu dat woningbouwprojecten stagneren door stapeling van voorwaarden vanuit verschillende gemeentelijke afdelingen: verkeer, welstand, duurzaamheid, parkeren, grondzaken. Pas na langdurige studies en onderhandelingen lukt het (soms) om tot een haalbaar plan te komen.

De RSU geeft hier geen oplossing voor, we zijn benieuwd welke kansen de gemeente ziet voor een trendbreuk met de gang van zaken nu. De eisen aan de voorkant van het woningbouwproces moeten duidelijk en realistisch zijn. Als een stapeling van eisen zorgt dat woningbouw niet mogelijk is, moeten er keuzes gemaakt worden. Ook daarom is over-programmeren zo belangrijk, in praktijk zullen er keuzes gemaakt worden om geen of minder woningbouw te realiseren vanwege andere belangen.

Sterker nog, met de barcode heeft de gemeente weliswaar een helder toetsingskader, maar deze heeft ook het risico om de planvorming nog verder af te remmen. We vragen de gemeente welke kansen zij ziet voor **flexibiliteit** in de plannen. Door de kaders voor een project flexibel te maken, kan de bouw sneller van start en doen we iets aan het woningtekort. We zien graag dat de gemeente meerdere vrije zones in de RSU vastlegt waar de Utrechtse woningbouwcorporaties direct met de bouw van sociale huurwoningen kunnen beginnen voordat alle randvoorwaarden aan de voorkant zijn uitgedacht en ingevuld.

We maken ons zorgen over de vele lijstjes en volgordes binnen de RSU. Overal is een rangorde aangebracht, wat impliceert dat er steeds aan veel randvoorwaarden (infrastructuur, groen, voorzieningen) moet worden voldaan om een volgende stap te zetten. Dit is een bedreiging als we vaart willen maken. Wat ons betreft maken we plannen náást elkaar om geen tijd te verliezen.

Ook vragen we ons af of de rangorde moet worden gelezen als prioritering. We zien dat de ontwikkeling van **Overvecht aan het eind van de planperiode** wordt opgepakt en afhankelijk is van de komst van tramlijn en eventuele nieuwbouw in Rijnenburg. En dat terwijl Overvecht juist forse investeringen kan gebruiken. We vragen de gemeente om de planvorming voor Overvecht juist met prioriteit op te pakken. Verder geldt dat veel andere, meer kleinschalige, bouwlocaties niet zijn weergegeven in de RSU. Het is onduidelijk of die projecten nog wel op ambtelijke en politieke prioriteit kunnen rekenen ondanks dat ze niet in de RSU genoemd staan.

## 3) Geen Utrechtse eenheidsworst, maar meer variatie in woonmilieus

Als we naar de toekomstige woningbouwlocaties in de RSU kijken valt ons op dat er maar één type woonmilieu in Utrecht wordt bijgebouwd; het hoogstedelijke woonmilieu. Dit woonmilieu sluit slechts aan op een deel van de behoefte van onze huurders. De Utrechtse bevolking is divers. Ook de

Stichting
Utrechtse
Woningcorporaties

030 28 26 800
Brennerbaan 106

Postbus 24082
3502 MB Utrecht

stuw@portaal.nl
www.stuw.nl

wensen van onze huurders variëren sterk. Recent woningmarktonderzoek (STEC) toont aan dat er ook behoefte is aan meer groene buurten in lagere dichtheden. Met name voor de huisvesting van gezinnen lijkt weinig ruimte in de RSU. We denken dat op uitleglocaties zoals Rijnenburg juist kansen liggen voor de bouw van woningen voor gezinnen. We vragen de gemeente om te voorkomen dat we alleen maar appartementen in hoge dichtheden kunnen bouwen de komende twintig jaar.

## TOT SLOT

Wij hopen van harte en met klem dat onze voorstellen in deze zienswijze worden overgenomen in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Met veel belangstelling wachten wij het definitieve plan af en wensen de gemeenteraad van Utrecht veel succes met de besluitvorming.

Met vriendelijke groet,

Marije Eleveld
Directeur-bestuurder
Bo-Ex

Karin Verdooren
Directeur-bestuurder
GroenWest

Ton de Rond
Directeur-bestuurder
Habion

Bastiaan Staffhorst
Manager Strategie
Mitros

Reijnder-Jan Spits
Manager Volkshuisvesting
Portaal

Rob Donninger
Directeur-bestuurder
SSH

Remco de Maaijer
Directeur
STUW

**Burgemeester en Wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Aan de leden van
Development Network Utrecht (DNU)

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | Trix Aarts | **Datum** | 13 april 2021 |
| **Doorkiesnummer** | 0651406645 | **Ons kenmerk** | 8272740/210413/I |
| **E-mail** | t.aarts@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uw inspraakreactie op de RSU 2040 |
| **Bijlage(n)** | Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad | | |
| **Uw kenmerk** | 1744010 | **Verzonden** | |
| **Uw brief van** | 4 maart 2021 | Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden | |

Geachte heer, mevrouw,

Tijdens de bijeenkomst van de Development Network Utrecht (DNU) op 16 februari jl is de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) uitgebreid aan bod geweest. Na een toelichting heeft u een aantal vragen geformuleerd. Ook heeft u een aantal opmerkingen verzameld om als inbreng mee te geven.

**Vragen uit de bijeenkomst van 16 februari 2021**

1 Inhoud

a. Wat zijn prijsopdrijvende effecten: in barcode zitten veel elementen die daar (met de beste bedoelingen) bijdragen aan prijsopdrijvende effecten.
*Zonder het duiden van de elementen kunnen we niet goed ingaan op deze vraag. Graag willen wij daar over door spreken bm  in een van onze bijeenkomsten.*

b. Hoe borg je betaalbaarheid? Is de stad straks ook voor gezinnen en middeninkomens? Als je de stad ook voor gezinnen betaalbaar wilt houden, dan is de conclusie dat het gaat om behoud van diversiteit maar dat er ook andere aantrekkelijke opties mogelijk zijn.
*We hebben voor de RSU een investeringsstrategie opgesteld. Gemeente Utrecht heeft een stadsakkoord gesloten met een fors aantal partijen die een bijdrage kunnen leveren aan de bouw van betaalbare woningen. Verder hebben we in het coalitieprogramma ijkpunten vastgelegd. We willen dat in 2040 25% van de woningvoorraad uit middencategorie woningen bestaat. Dat zijn middenhuurwoningen en koopwoningen tot ca. €319.000 (pp 2021). Het aandeel is, behoudens de beweegrichtingen per wijk zoals we die in de woonvisie hebben opgenomen, niet verdeeld naar huur en koop*

c. Wat zijn per gebied ambities t.a.v. groen, laadvermogen, hele barcode?
*De ambitie is om stadsbreed de opgave van alle elementen waar mogelijk te realiseren. Dit verschilt in de inzet of aantallen per gebied. Door vraag, aanbod van ruimte, keuzes voor de kwaliteit etc. Dit willen we straks gaan monitoren zodat beide in evenwicht komen te zitten. Het denken in deze verstedelijking en het realiseren daar van vraagt ook een paradigma shift van alle partijen betrokken bij de ontwikkelingen van de stad. Door het niet verabsoluteren van onderdelen van de barcode zijn ze allemaal belangrijk en zal er in het geheel een afweging gemaakt moeten (kunnen) worden.*

d. Wat is de invloed van de RSU op de omliggende gemeenten?
*Er is een directe relatie tussen stad en regio (de stad is de regio en andersom) voor een heel aantal vraagstukken/ opgaven. Er wordt door de regio een REP gemaakt (RSU voor de regio). De basis voor de inzet van de gemeente is de RSU 2040.*

e. Hoe wordt het energievraagstuk (financieel) opgelost?
*De RSU beschrijft op welke manier de bestaande opgaven en toekomstige opgaven van de stad gerealiseerd kunnen worden. De toekomstige energieopwekking is niet direct gekoppeld aan de toekomstige bouwprojecten. Sterker nog, toekomstige bouwprojecten zullen zoveel middels zonnepanelen en bodemenergie zoveel mogelijk van hun eigen energiebehoefte opwekking. Helaas is dit niet voldoende voor de totale energiebehoefte van de stad en blijft grootschalige opwekking noodzakelijk. Er is niet een directe prioritering in de zoekgebieden voor energieopwekking. Wel zijn voor sommige gebieden onderzoeken nodig om inzicht te bieden in de potentie voor energieopwekking en waarmee daarbij rekening gehouden moet worden.*

2 Investeringsstrategie

a. Gemeenten lijken nu te verdienen aan vastgoedontwikkeling. Waarom neemt gemeente maatschappelijke kosten niet voor rekening?
*Het is een misverstand dat gemeenten in het algemeen verdienen aan vastgoedontwikkeling. Daar waar vanuit grondpositie en specifieke ontwikkelplannen een positieve grondexploitatie ontstaat, wordt deze in principe weer geherinvesteerd in de stad; zo staat het omschreven in de investeringsstrategie, en wordt het ook in de praktijk gebracht. Daar waar mogelijk neemt de gemeente de kosten voor de ambities voor haar rekening; zie het aandeel van ca € 2,4 miljard uit gemeentelijke dekkingsbronnen dat in de investeringsstrategie wordt gepresenteerd.*

b. Zorg om betaalbaarheid. Als je het aanbod vergroot, druk je de prijs en hou je de stad bereikbaarheid voor veel groepen. Hoe zet gemeente in op faciliteren van partijen die woningen bouwen, verhuren en/of beheren? Bijvoorbeeld regelgeving, grondprijzen, tempo maken.
*In het hoofdstuk Uitvoeringsstrategie staat op hoofdlijnen beschreven hoe de gemeente samen met andere partijen de stad wil maken. Zij worden bij voorkeur vroeg in de planvorming betrokken, en de gemeente staat hierbij open voor vernieuwende ideeën. Het groeitempo is een belangrijke factor bij het ontwikkelpad, waar ook aspecten als de barcodeontwikkeling bij worden afgewogen. Omdat de mate waarin en de wijze waarop plannen gefaciliteerd kunnen worden afhangt van de specifieke situatie, zal het realisatietempo per gebied of project kunnen verschillen. De grondprijsbepaling wordt jaarlijks vastgelegd in de grondprijzenbrief.*

3 Proces

a. Hoe breng je visie en werkelijkheid buiten (speculatie, versnippering en bedrijfsvoering) bij elkaar?

*Volgend op de RSU wordt de uitvoeringsstrategie verder uitgewerkt en komt er een implementatiestrategie.*

b. Ambities vanuit expertise prachtig, maar hoe kijkt de Utrechter hiernaar?
*In deze reactienota treft u het resultaat aan van de participatie en inspraak.*

**Inbreng om mee te geven**

U heeft de volgende opsomming gemaakt om als inbreng mee te geven.

1) Koers
- Hou lange termijnvisie vast, Blijf koersvast. Dit helpt ook in afwegingen tussen korte termijn en lange termijn effecten.
- Maak je lange termijn doelen scherp: bijv. inclusieve stad.
- Wees helder in wensen. Veelvoud van ambities kan ook leiden tot disbalans. Maak per gebied keuzes, niet alles kan overal
- Leg koers en wensen vast in kaders

2) Inhoud
- Verdere vertaalslag RSU nodig, o.a. hoe groen in de barcode zich verhoudt tot andere vraagstukken
- Werk RSU en barcode uit op gebiedsniveau.
- Concentreer je op grote knopen en bepaal samen hoe en waar je verdichten en vergroenen in balans gaat brengen
- Verdichten en vergroenen en mobiliteitsopgave zien we als communicerende vaten.
- Flexibiliteit: hou ruimte in gebieden voor toekomstige veranderingen

3) Proces
- Zorg voor concrete planning plus mijlpalen en monitoring
- Zorg voor voldoende capaciteit in organisatie, een heldere organisatiestructuur en escalatieladder

4) Samenwerking in uitvoering
- de rol van de bewoners is ook heel belangrijk en mede bepalend voor balans.
- Bewuster afstemmen bij ontwikkeling wat de bijdrage van de marktpartijen zou kunnen zijn in het totale vraagstuk. Als marktpartijen meer zekerheid hebben, kunnen ze ook meer kennis kunde en geld inzetten tbv gebied en zijn we echt een partner
- Kies voor samenwerking met partijen die koersvast zijn en blijven. Onderzoek of partijen zich aal RSU willen binden (voorbeeld Stadsakkoord Wonen)
- Zoek samenwerking in de regio. voor ov, fietspaden, woningbouw
- Samenwerking in lobby naar andere overheden; nog meer uitstralen dat we voor dezelfde zaak gaan

Wij nemen deze inbreng ter harte.

Hartelijk dank voor uw vragen en uw inbreng. Wij stellen het op prijs dat u tijd heeft vrijgemaakt om mee te denken over de RSU 2040. Vanzelfsprekend houden wij u op de hoogte van het vervolg.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

**Burgemeester en Wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl/

Gemeente Utrecht

Eneco
De heer K. Gommers
Postbus 19020
3001 BA  ROTTERDAM

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | V.S. Haaksma | **Datum** | 13 april 2021 |
| **Doorkiesnummer** | 030 - 2864119 | **Ons kenmerk** | 8272740/210413/m |
| **E-mail** | v.haaksma@utrecht.nl | **Onderwerp** | Uw inspraakreactie op de RSU 2040 |
| **Bijlage(n)** | Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad | | |
| **Uw kenmerk** | 20210305KG | **Verzonden** | |
| **Uw brief van** | 4 maart 2021 | Bij antwoord datum, kenmerk en onderwerp vermelden | |

Geachte heer Gommers,

Hartelijk dank voor uw zienswijze op de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU 2040). Wij delen met u de opvatting dat er grote veranderingen op de rol staan wat betreft de energie-infrastructuur, zowel warmtenetten als elektriciteitsinfrastructuur. Wij stellen uw inbreng daarin dan ook zeer op prijs. En voor zover de RSU daarvoor niet het juiste kader is, dan geldt dat voor de inbreng in de Transitievisie Warmte, stadsakkoord Aardgasvrij en de regiegroep Energietransitie waarin Eneco deelnemer is.

Wij kijken ook met verwachting uit naar de input van het project Cityplan  wat, naar wij begrijpen, nu binnenkort aan ons gepresenteerd gaat worden. Wij zijn verheugd om met die en deze geleverde input een beter beeld te krijgen van de verwachte extra warmteoverdrachtstations en andere infrastructurele aanpassingen. Wij menen in de huidige RSU nadrukkelijk aandacht gevraagd te hebben voor warmtebuffers, WKO installaties en een reservering voor nog locatie onbekende energie-infrastructuur.

Wat betreft de impact van het elektriciteitsnetwerk was recent door Stedin veel informatie aangeleverd over op korte termijn benodigde investeringen en het is correct dat dit dus duidelijker terug te vinden is in de RSU.
De RSU heeft ook ruimte opgenomen voor collectieve warmteoplossingen zoals staat beschreven in de tekst. Van een heel aantal warmte-elementen is de locatie en de grootte echter nog onduidelijk en erg afhankelijk van de uiteindelijke keuze voor warmteoplossing en bron per buurt. Een groot dilemma zoals de RSU ook laat zien is de concurrentie om deze ruimte met de andere functies.

Vanwege de huidige onzekerheid over locatie en type bronnen zijn op de kaart geen plekken aangegeven voor aardwarmte, WOS en ondergrondse structuren voor hoge temperatuur opslag, maar is wel een totaal oppervlak van 14 ha toebedeeld aan energie.

Bovengronds zijn veel van de warmteoplossingen in ruimte beperkt zoals bijvoorbeeld de E-boilers en warmtepomp. Meerdere installaties hebben tijdelijke ruimtevraag tijdens realisatie en in de exploitatie een veel beperktere ruimtevraag. De RSU gaat niet over de tijdelijke ruimtevraag. Daar waar wel zekerheid bestond zoals bij de warmtebuffers en enkele WKO netten, zijn deze op de kaart ook aangegeven.

De genoemde 14 hectare is als volgt onderbouwd:

- Drie maal 2,5 ha voor drie 150 kV hoogspanningsstations.
- Zes maal 0,2 ha voor zes nieuw te bouwen 50 kV tussenspanningsstations
- 1000 maal 35 m2 voornieuwe 10 en 21 kV transformatorstations
- Vier maal 400 m2 voor vier bovengrondse warmtebuffers
- 1,8 hectare voor overige voorzieningen, zoals warmtepompen, voorzieningen voor energieopslag en onvoorziene energie-infrastructuur

Dit zijn ruwe inschattingen, omdat de exacte vormgeving van het energiesysteem van de toekomst nu nog niet bekend is. Dat geldt bijvoorbeeld voor de seizoensopslag van energie. Nu is nog onvoldoende bekend in welke mate dat nodig is om daarvoor concrete reserveringen op te nemen boven of onder de grond. We weten wel dat ondergrondse seizoensopslag van warmte mogelijk is in delen van de ondergrond waar weinig concurrentie is met andere functies.

De aangeleverde informatie in deze brief kan de invulling voor de 14 ha echter wel specifieker maken. In de komende jaren wordt meer duidelijk over de invulling van de warmteoplossingen per buurt zodra meer wijkuitvoeringsplannen worden opgesteld. Dan wordt ook duidelijk welke warmtebronnen ingezet gaan worden voor de warmtevoorziening in die buurten. We zullen dan rekening moeten houden met bijvoorbeeld (1) grootschalige warmtepompen voor het opwaarderen van omgevingswarmte uit bodem of water (2) installaties voor het winnen van aardwarmte uit verschillende lagen in de bodem (3) piekbronnen op basis van elektriciteit in de vorm van extra warmtebuffers (4) seizoensopslag buffers (met name ondergronds) (5) warmteoverdrachtstations (naast de huidige 4 bestaande stations mogelijk tot 3 extra stations afhankelijk van benodigde uitbreiding of typ netten) (6) kleine warmteonderstations (meerdere per buurt).

Wij hopen hiermee uw inbreng recht te doen met een eerste antwoord op de vragen rondom de reservering van ruimte voor collectieve warmtesystemen. Graag blijven we in gesprek over dit belangrijke vraagstuk voor de stad. Voor aanvullende vragen kunt u contact met mevrouw Haaksma opnemen.
Hartelijk dank voor uw vragen en uw inbreng. Wij stellen het op prijs dat u tijd heeft vrijgemaakt om mee te denken over de RSU 2040. Vanzelfsprekend houden wij u op de hoogte van het vervolg.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

Postbus 19020, 3001 BA Rotterdam

Gemeente Utrecht
Ontwikkelorganisatie Ruimte
t.a.v. Inspraak RSU2040
Postbus 16200
3500 CE Utrecht

Rotterdam, 2021-03-05 Kenmerk: 20210305KG

## Zienswijze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Geachte heer/mevrouw,

De RSU2040 bevat - nu voor het eerst - een apart deel over energie en de energietransitie. Dat verdient hulde, omdat de energietransitie een belangrijk effect op de omgeving zal hebben en een goede ruimtelijke inpassing dus voorwaardelijk zal worden voor de energietransitie, althans een betaalbare energietransitie. Op dit moment lezen we dat de gemeente het ruimtegebruik van de energievoorzieningen in beginsel wel meeneemt, zowel bovengronds als ondergronds en daarbij al grote veranderingen voorziet.
Daarbij lijkt verzwaring van het elektriciteitsnet wel meegenomen te zijn. Eneco heeft echter de vraag nog niet gekregen wat de mogelijke impact zou zijn van uitbreiding van het warmtenet in de energietransitie of algemener – van collectieve warmteoplossingen (al dan niet los van Eneco).

De RSU2040 zou ‘up front’, ook zonder Eneco te polsen al ruimte kunnen en moeten reserveren voor collectieve warmte oplossingen. Het ontbreken hiervan zal immers betekenen dat de warmtetransitie het bereiken van de doelen in RSU2040, of juist vice versa, in de weg zal staan. Een voorbeeld van te voorkomen problemen is bijv. beleid om bomen te planten vs. (warmte)infrastructuur.

De gemeente zou deze informatie ofwel via Eneco kunnen verkrijgen, of van partijen die ervaring en expertise hebben op dit vlak. Graag geven we in deze zienswijze een indicatief beeld van de elementen waarmee rekening gehouden moet worden, en een indruk van de aard van de impact per element.

Eneco is uiteraard bereid om te helpen de ruimtelijke impact van collectieve warmte in concretere zin inzichtelijk te maken. Deze zienswijze kan als een uitnodiging daartoe worden opgevat.

### Footprint elementen warmteketen

Collectieve warmte vergt extra ruimte voor verschillende elementen:

- Ruimte voor warmtebronnen zoals aardwarmte, buurtwarmte(pomp)centrales en bronnen voor piekwarmte
- Warmtebuffers, seizoenswarmtebuffers (zgn. HTO-buffers, d.w.z. hoge temperatuur opslag)
- Ruimte voor warmteoverdrachtstations (WOS), onderstations, hoofddistributieleidingen en distributieleidingen.

Hieronder is per element uit de collectieve warmteketen aangegeven wat de indicatieve ruimtelijke ‘footprint’ is (boven- en/of ondergronds). Deze impact is onafhankelijk of dit het stadswarmtenet betreft, of een decentraal collectief warmtenet.

Buurtwarmtepomp o.b.v. oppervlaktewater (TEO/Thermische Energie uit Oppervlaktewater)

- In- en uitlaatpunten in het kanaal
- Warmtepompcentrale nabij het kanaal
- WKO-installatie met meerdere doubletten naast de warmtepompcentrale.
- Afmetingen: ~30 x 40 m bij 25MW, passend bij ca. 15.000-25.000 woningen.

Warmtepomp o.b.v. afvalwater (TEA, Thermische Energie uit Afvalwater)

- Centrale op of nabij een afvalwaterzuiveringslocatie.
- Afmetingen: ~30 x 40 m bij 25MW, passend bij ca. 15.000-25.000 woningen.

Aardwarmtebron

- Typisch oppervlak benodigd voor realisatie is 1,5 ha (70x200m)
- Typische vermogen 15MWth-30MWth, ca. 15.000-25.000 woningen
- Veiligheidscontour aan te houden

Piekbron (bijv. E-boiler)

- Te realiseren naast of in een warmteoverdrachtsstation
- Extra oppervlak: 5 x 5 m

Hoge Temperatuur Opslag (seizoensbuffer)

- Enkele doubletten zoals bij een WKO, met ca. 200 meter afstand tussen de koude en warme bronnen. Bovengronds ruimtegebruik is ná realisatie beperkt tot de boorputdeksels, en verbindend leidingwerk.
- Afmetingen terrein: 200 x 200 m. Dit terrein is na realisatie tevens geschikt voor bebouwing. *Kans(!):* Bij *tijdige planvorming* kan HTO optimaal worden opgenomen in bebouwde omgeving.
- 5 ontwikkellocaties voorzien in Utrecht (drie reeds in beeld in RSU2040)

Warmtebuffer (dagbuffer)

- Orde grootte: 4.000 m3 voor een gebied van 10.000-20.000 woningen. Ronde stalen bovengrondse tank van 18m diameter, 18m hoogte. Geplaatst naast een warmtebron of warmteoverdrachtsstation. Hekwerk op zo'n 2 meter afstand rondom.
- Afmetingen terrein ca. 25 x 25 m

Warmteoverdrachtsstation (WOS)

- Eenheid om duurzame warmte uit de warmtebronnen over te dragen aan een nieuw lokaal distributienet voor een grote wijk
- Levert warmte aan gemiddeld ca. 10.000 huishoudens
- Afmetingen gebouw: 20 x 25 m
- Afmetingen terrein: 25 x 35 m
- Hoogte gebouw: max. 10 m

Warmteonderstation

- Eenheid om warmte in de wijk te verdelen naar de straten
- Levert warmte aan maximaal 250 huishoudens
- Afmetingen ca. 5x5m, vaak ergens in een garage of in een groter gebouw op te nemen

Warmteleidingen (impact ondergrond)

Deze laten zich opdelen naar verschillende categorieën:

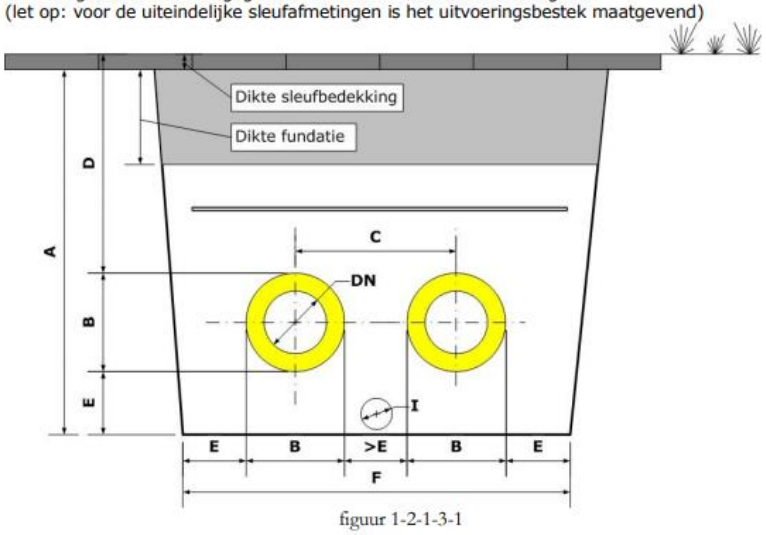
- grotere distributie leidingen stadsniveau: DN250-DN500
- kleiner distributie leidingen wijkniveau: DN100-DN200
- distributie leidingen in de straat: <DN100

Als een warmtenet wordt voorzien is steeds een leidingenpaar nodig in de ondergrond. Onderstaande sleufafmetingen gelden daarbij in beginsel als minimale maten:



**3.6. Sleufafmetingen**

De sleufafmetingen en sleufvorm kunnen door plaatselijke omstandigheden zoals bodemgesteldheid, nabij gelegen constructies e.d. sterk verschillen. In dit verband wordt onder meer verwezen naar het EnergieNed rapport "Invloed van bodemgesteldheid op het ontwerp van stadsverwarmingsleidingen". Ook lokale overeenkomsten met wegbeheerders en/of andere leidingeigenaren kunnen oorzaak zijn van verschillende sleufafmetingen.
In het algemeen wordt uitgegaan van onderstaande sleufafmetingen:
(let op: voor de uiteindelijke sleufafmetingen is het uitvoeringsbestek maatgevend)




figuur 1-2-1-3-1

| diameter | A in cm | B in cm | C in cm | D in cm | E in cm | F in cm | sleufinhoud in m³ |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| DN20 | 101 | 11 | 31 | 70 | 20 | 82 | 0,828 |
| DN25 | 101 | 11 | 31 | 70 | 20 | 82 | 0,828 |
| DN40 | 102,5 | 12,5 | 32,5 | 70 | 20 | 85 | 0,871 |
| DN50 | 104 | 14 | 34 | 70 | 20 | 88 | 0,915 |
| DN65 | 106 | 16 | 36 | 70 | 20 | 92 | 0,975 |
| DN80 | 108 | 18 | 38 | 70 | 20 | 96 | 1,037 |
| DN100 | 112,5 | 22,5 | 42,5 | 70 | 20 | 105 | 1,181 |
| DN125 | 115 | 25 | 45 | 70 | 20 | 110 | 1,265 |
| DN150 | 118 | 28 | 48 | 70 | 20 | 116 | 1,369 |
| DN200 | 125,5 | 35,5 | 55,5 | 70 | 20 | 131 | 1,644 |
| DN250 | 130 | 40 | 70 | 70 | 20 | 150 | 1,950 |
| DN300 | 135 | 45 | 75 | 70 | 20 | 160 | 2,160 |
| DN350 | 140 | 50 | 80 | 70 | 20 | 170 | 2,380 |
| DN400 | 176 | 56 | 86 | 100 | 20 | 182 | 3,203 |
| DN450 | 183 | 63 | 93 | 100 | 20 | 196 | 3,587 |
| DN500 | 191 | 71 | 101 | 100 | 20 | 212 | 4,049 |

**I** horizontale drain 100mm i.o.m directie plaatsen
* sleuftalud zie normblad 25 van Arbeidsinspectie en werkbestek

Er is een spreadsheet (FO-TEC-WN-01) ter beschikking voor het berekenen van de inhoud bij elke willekeurige dikte van sleufbedekking en fundatie.

Ik uit hierbij mijn vertrouwen dat bovenstaand overzicht u, zeker met de (concept) Transitie Visie Warmte in de hand, een eerste indruk kan geven van de forse ruimtelijke opgave t.a.v. de warmtetransitie en collectieve warmte daarin. De RSU2040 lijkt dit nog onvoldoende te reflecteren.

Als u vragen heeft, kunt u contact met me opnemen door een e-mail te sturen naar koen.gommers@eneco.com of te bellen naar 06-28881033.

Met vriendelijke groet,

Koen Gommers
City Manager Warmte voor Utrecht

Gemeente Utrecht

**Voorstel aan de gemeenteraad**

# Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad (Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040)

| | |
|---|---|
| Beleidsveld | Ruimtelijke ontwikkeling |
| Organisatieonderdeel | Ontwikkelorganisatie Ruimte |
| Opsteller | Trix Aarts |
| Kenmerk | 8272740/20210413/b |
| Vergaderdatum Raad | volgt |
| Geheim | Nee |

## Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De visie ‘Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040’ (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de zes stadsprofielen:
    a. De groene stad
    b. De verbonden stad
    c. De compacte stad
    d. De inclusieve stad
    e. De toekomstbestendige stad
    f. De vertraagde stad

2. Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):
    ~~a. Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen~~
    ~~b. Overvecht~~
    ~~c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg en Amelisweerd~~
    ~~d. De A12 zone: Papendorp, Galencop, Westraven en Laagraven~~
    a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
    b. Overvecht
    c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
    d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

3. De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.

4. De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:
    a. Geen dak blijft onbenut
    b. Groen tenzij
    c. Circulair tenzij
    d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
    e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
    f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
    g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.

h. Versterken boven gelijk houden
i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk
k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

5. De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.

6. De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 op te voeren waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht:
   - het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren);
   - opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht;
   - meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad;
   - mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).

   Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer.

7. En met in acht name van het bovenstaande de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040.

8. De nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

## Samenvatting

Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad (RSU 2040) is de ruimtelijke visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke omgeving. Het geeft een kaderstellende toekomstvisie op alle ruimtelijke beleidsvelden; het geeft voor de stad Utrecht de richting voor de verdere verstedelijking. Ten opzichte van de RSU 2030 is er langs drie lijnen gewerkt: verbreden (onderwerpen en geografisch), verdiepen (onderwerpen) en verlengen (tijdshorizon). De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In de RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030. Tevens zijn de ontwikkel- en investeringsstrategie een integraal onderdeel van de RSU 2040. In de RSU 2040 kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst.

## Context

*Aanleiding*

Utrecht is één van de meest aantrekkelijke steden van Nederland en volgens de EU ook één van de meest concurrerende regio's van Europa. Die aantrekkingskracht heeft tot gevolg dat steeds meer mensen in Utrecht willen wonen, werken of verblijven. Het bestuur wil die ontwikkeling in goede banen leiden waarbij "Gezond stedelijk leven voor iedereen" centraal staat. Wat gezond stedelijk leven voor iedereen betekent voor het ruimtelijk toekomstperspectief van de stad wordt uitgewerkt in de RSU 2040. De RSU 2040 geeft een verstedelijkingsperspectief om groei op te vangen en daarbij Gezond stedelijk leven voor iedereen te borgen. Het verstedelijkingsperspectief is daarbij opgevat als een integrale opgave waarbij naast wonen en werken ook thema's als mobiliteit, groen, energie, maatschappelijke voorzieningen een belangrijke rol hebben. De verstedelijking mag niet ten koste gaan van de waarden van de stad (de rijke historie en erfgoed, de compactheid te midden van diverse landschappen, knooppunt in nationaal netwerk, hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau, een grote stad met een menselijke maat). Wij zien de verstedelijking als een kans om de kwaliteit van de stad te versterken.

In de RSU 2040 zijn kaders en condities voor nieuwe ruimtelijke plannen en ruimtelijk beleid aangegeven, die richting geven aan de ruimtelijke ontwikkelingen in de stad.

De RSU 2040 is geen nieuwe koers, maar bouwt voort op de RSU 2030, die in 2016 is vastgesteld en die de basis vormt voor het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) . De ruimtelijke strategie is verlengd, verdiept en verbreed. De RSU 2040 legt de tijdshorizon tien jaar verder en kiest voor een meer integrale benadering van de vele opgaven voor de stad. RSU2040 legt ook een verbinding met regionale ontwikkelingen en maakt de samenhang inzichtelijk. De RSU is de inbreng van de gemeente in de regionale en bovenregionale discussies over de ruimtelijke ontwikkelingsmodellen voor de toekomst.

De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan liggen in elkanders verlengde, waarbij de RSU2040 een koersdocument is en het Mobiliteitsplan een uitwerking is voor mobiliteit richting 2040. De hoofdlijnen van de RSU2040 zijn gelijk aan de hoofdlijnen van Utrecht Nabij, het ontwikkelperspectief voor de Metropool Regio Utrecht. Uit dit perspectief vloeien drie verdiepende gebiedsonderzoeken voort (USP/Koningsweg, Lunetten, A12 zone, Leidsche Rijn/Zuilen/Overvecht). Deze studies worden momenteel uitgevoerd samen met regio, Provincie Utrecht en Rijk. De stad zal hierbij een belangrijke rol spelen. De RSU 2040 biedt daarnaast de koers van de stad voor het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) waarbij we samenwerken in U10 verband.

De concept RSU2040 heeft ter inzage gelegen vanaf 27 januari tot en met 10 maart 2021. In totaal hebben we 145 reacties ontvangen. Daarnaast hebben we veel input gekregen van inwoners, maatschappelijke organisaties, ondernemers en belangengroepen tijdens een van de webinars en een van de stakeholdersbijeenkomsten. In de Reactienota Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 staan de uitkomsten.

*Juridische context*
De RSU 2040 is een koersdocument voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. De RSU 2040 geeft de koers aan voor de uitwerking van de omgevingsvisies van gebieden in de stad en van de uitwerkingen van de thema's.

*Beoogd effect*
De vastgestelde RSU2040 biedt het verstedelijkingsperspectief van de stad en geeft aan hoe Utrecht de groei binnen de kaders van Gezond stedelijk leven voor iedereen wil opvangen.

*Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad*
- Raadsbesluit Vaststelling Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040: Op 18 juni 2020 heeft de raad de nota "Op weg naar een ruimtelijke strategie Utrecht 2040" vastgesteld. Deze uitgangspunten geven invulling aan de ambitie "Gezond stedelijk leven voor iedereen" voor de verdere verstedelijking van de stad. Deze uitgangspunten zijn de basis voor de RSU2040.
- Raadsbrief vrijgave voor inspraak van de RSU 2040 op januari 2020
- De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht.

## Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico's

| **Beslispunt** | |
|---|---|
| | |
| 1 | De visie van 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040' (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, waarbij alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de vijf stadsprofielen:<br>a. De groene stad<br>b. De verbonden stad<br>c. De compacte stad<br>d. De inclusieve stad<br>e. De toekomstbestendige stad<br>f. De vertraagde stad |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 1.1 | De visie sluit aan bij de kwaliteiten van de stad |
| | De kracht van Utrecht nu is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving, de 10 minutenstad. |
| | |
| 1.2 | De visie sluit aan bij de ambitie Gezond stedelijk leven voor iedereen. |
| | Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent 'gezond stedelijk leven voor iedereen' in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Binnen de mobiliteitstransitie zetten we, naast ov, in op actieve vormen van mobiliteit, lopen en fietsen. Gezonde verstedelijking betekent ook dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt. |
| | |
| 1.3 | De visie sluit aan bij de uitgangspunten van de RSU2040 die op 18 juni 2020 door de gemeenteraad zijn vastgesteld |
| | In juni 2020 zijn de uitgangspunten voor de RSU2040 vastgesteld, die invulling geven aan de ambitie 'gezond stedelijk leven voor iedereen' voor de verdere verstedelijking van de stad. Tezamen zorgen deze uitgangspunten voor de integraliteit van de ruimtelijke ontwikkeling. |
| | |
| 1.4 | De visie ligt in lijn met een groot deel van de inspraakreacties |

| | |
|---|---|
| | Veel insprekers vinden groen, een inclusieve stad en de nabijheid van de dagelijkse voorzieningen belangrijk. Naar aanleiding van een aantal reacties hebben we het stadsprofiel Vertraagde stad toegevoegd aan de profielen. Dit profiel betreft een stad met een goede balans tussen rust en reuring; een stad die zich van binnenuit ontwikkelt en bestaande kwaliteiten en tradities versterkt en uitbouwt; een verblijfstad vanen voor inwoners. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 2 | Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):<br>~~a. Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen~~<br>~~b. Overvecht~~<br>~~c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg en Amelisweerd~~<br>~~d. De A12 zone: Papendorp, Galencop, Westraven en Laagraven~~<br>a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen<br>b. Overvecht<br>c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd,Galgenwaard en Lunetten Koningsweg<br>d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6 |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 2.1 | De vier nieuwe centra geven uiting aan de verstedelijkingsvolgorde die is vastgesteld bij de nota van uitgangspunten (18 juni 2020). |
| | Het uitgangspunt over de prioritering van de verstedelijking luidt:<br>1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten.<br>2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is.<br>3 Buiten de stad.<br>Door meerdere centra te maken vermindert de druk op de binnenstad. |
| | |
| 2.2 | De nieuwe centra zijn nodig om de groei op te vangen waarbij sprake blijft van de 10 minutenstad |
| | Utrecht wil tot 2040 ca 60.0000 woningen toevoegen. In het MPR staan plannen voor het toevoegen van 40.000 woningen (de harde planvoorraad). De overige 20.000 woningen komen in de verschillende centra waarbij rekening is gehouden met het karakter en de mogelijkheden in een gebied. Naast woningen worden werkplekken, groen en (dagelijkse) voorzieningen toegevoegd. Het Wiel met spaken verbindt de vijf centra Utrecht |
| | |
| 2.3. | De locaties van de nieuwe centra betreffen gebieden waar openbaar vervoer samenkomt en/of waar ruimte is voor transformatie. |
| | Er is gekozen voor deze knooppunten omdat de locaties zich ontwikkelen rondom bestaande stations en/of in gebieden waar al veel ontwikkeling plaatsvindt en/of in gebieden in de stad waar ruimte is op programma toe te voegen. De knooppunten worden verder uitgewerkt in een aantal verdiepende gebiedsonderzoeken. Daarbij wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |

| | |
|---|---|
| 3 | De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling. |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 3.1 | <u>De RSU2040 borgt een integrale benadering van de verstedelijking door de Utrechtse barcode</u> |
| | De groei van de stad zetten wij met name in om de bestaande stad te versterken.<br>Dat gaat verder dan het bouwen van woningen. Door te kiezen voor nabijheid kijkt de gemeente bij de toekomstige verstedelijking integraal naar woninglocaties, dagelijkse bestemmingen (zoals voorzieningen, groen, bedrijven, kantoren en winkels) en de routes ertussen. Werk, mobiliteit, groen, maatschappelijke voorzieningen, vraag naar energie groeien mee. De Utrechtse barcode, ontwikkeld voor de RSU 2040, is het instrument om de ruimtevraag van die verschillende thema's inzichtelijk te maken. Dat vergroot het inzicht in de stand van zaken van de ambities op de verschillende thema's en zorgt ervoor dat deze in evenwicht met elkaar blijven bij de groei.<br>Het ruimtegebruik van de verschillende thema's zou een te groot beslag op de ruimte leggen van de stad. Daarom hanteren wij een intelligente barcode die rekening houdt met onder andere functiemenging en meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast is het een optie om voor sommige thema's buiten het plangebied ruimte te zoeken in overleg andere (lokale) overheden.<br>De RSU 2040 bevat ook een mechanisme dat ervoor zorgt dat bij de gebiedsplannen de barcode ook daadwerkelijk wordt gehanteerd, zodat de zogenaamde "harde belangen" de "zachte belangen" niet ondersneeuwen. Gebiedsontwikkelingen moeten dus ook plannen bevatten voor energie, groen en voorzieningen. Deze moeten expliciet, in beslispunten, worden voorgelegd aan het college. Na vaststelling van de RSU2040 wordt het mechanisme verder uitgewerkt. |
| | |
| 3.2 | <u>De barcode laat zien wat op stedelijk niveau de gemeentelijke ambities is.</u> |
| | De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie is. Daardoor kan gestuurd op verevening of compensatie indien in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is. |
| | |
| Kanttekeningen/Risico's | |
| | |
| 3.1 | <u>De huidige plannen in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) houden soms nog te weinig rekening met de Utrechtse barcode</u> |
| | Het hanteren van het nieuwe instrument de Utrechtse barcode vraagt om een bredere aanpak in de gebiedsontwikkeling. Naast wonen, verkeer, openbare ruimte zijn factoren als nabijheid van groen, maatschappelijke voorzieningen, duurzame energie etc van belang. Hiervoor is een inhaalslag nodig waarbij de doorwerking op verschillende schaalniveaus (project, wijk, stad) aandacht vraagt. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 4 | De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:<br>a. Geen dak blijft onbenut<br>b. Groen tenzij<br>c. Circulair tenzij<br>d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad<br>e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer<br>f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer<br>g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.<br>h. Versterken boven gelijk houden<br>i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit |

| | |
|---|---|
| | j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk<br>k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij<br>l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 4.1 | De principes dragen bij aan Gezond Stedelijke leven voor Iedereen, |
| | Het eerste uitgangspunt van de RSU luidt: Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad. De principes dragen alle direct of indirect bij aan dit uitgangspunt en daarmee aan de tien-minutenstad. |
| | |
| | |
| 4.2 | <u>De gebundelde principes geven helder richting aan alle ruimtelijke plannen</u> |
| | De principes worden al gehanteerd de binnen de afzonderlijke beleidsterreinen. De principes samen dragen bij aan de integrale aanpak van gebiedsontwikkeling en maken dat transparant, ook voor onze partners. Ze maken ook afwegingen op plot-gebiedsniveau mogelijk in relatie tot de stedelijke opgave. Daardoor is het ook goed te monitoren waar we staan. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 5 | De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040. |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 5.1 | <u>De fasering tot 2030 sluit aan bij de ruimtelijke plannen in het Meerjaren Perspectief Ruimte.</u> |
| | De RS2030 heeft in het MPR voor een groot deel vorm gekregen. We hebben nu duidelijker zicht op de mobiliteitscondities die met de geprogrammeerde woningbouw verbonden zijn. Bovendien is er een scherper beeld van de benodigde maatschappelijke voorzieningen en alle items van de barcode (van werk, groen tot en met energie), die onder andere met de woningproductie in de pas moeten lopen om gezond stedelijk leven voor iedereen inhoud te geven. De startfase van de planperiode RSU 2040 staat daarmee vooral in het teken van het realiseren van de doorloop uit de RSU 2030 op een meer geïntegreerde, complete aanpak van gebiedsopgaven en de aanvullingen vanuit de barcode en daarmee verbonden thematische condities. |
| | |
| 5.2 | <u>De fasering maakt inzichtelijk hoe nieuwe knopen ontwikkeld kunnen worden en hoe bestaande knopen doorontwikkeld kunnen worden.</u> |
| | Aan de hand van de barcode ontstaat een scherper beeld of met de bouwontwikkelingen voldoende ander stedelijk programma wordt ontwikkeld en wat eventueel moet worden toegevoegd. In de fasering is hiervoor een indicatie opgenomen. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 6 | De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 te laten landen waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht:<br>• het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren);<br>• opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht;<br>• meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad; |

| | |
|---|---|
| | • mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).<br>Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer. |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 6.1 | <u>Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid van de RSU is de investeringsstrategie herijkt</u>. |
| | De raming voor het indicatieve investeringsvolume loopt op tot ca 7,1 miljard euro. De strategie wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Dit maakt onderdeel uit van het gemeentebrede integrale afwegings- en besluitvormingsproces. De inzet van gemeentelijke dekkingsbronnen volgt uit vastgestelde of nog vast te stellen of uit te werken kaders. Op korte termijn, te verwerken in de Voorjaarsnota 2022, wordt gewerkt aan een bredere inzetbaarheid van het groeikader en vindt uitwerking plaats van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad. Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen ook subsidies uit fondsen van het Rijk of andere overheden (provincie, Europa) nodig, en bijdragen van baathebbers. Het verwerven van grote fondsen verloopt via aparte trajecten, waarin de RSU voeding geeft aan de aan te bieden proposities. Onderzoek naar het optimaliseren van kostenverhaal via een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen is gestart. Tenslotte zetten we ons in om het beprijzen autogebruik in te voeren. |
| | |
| Kanttekeningen/risico’s | |
| | |
| 6.1 | <u>Het behalen van de ambities van de RSU is mede afhankelijk van investeringen van andere partijen</u> |
| | Voor de benodigde investeringen is de gemeente mede afhankelijk van andere partijen en van het ontwikkelen van nieuwe instrumenten. Dit maakt het behalen van de benodigde investeringsomvang onzeker. Dat is een van de redenen dat een investeringsstrategie onderdeel is van de RSU 2040. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 7 | En met in acht name van het bovenstaande Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040. |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 7.1 | <u>De RSU2040 beschrijft de koers voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling van de stad voor de komende 20 jaren</u> |
| | De RSU2040 legt de nadruk op de *integrale* aanpak van de ruimtelijke ontwikkeling. Naast wonen, werken en verplaatsen krijgen (maatschappelijke) voorzieningen en groen nadrukkelijk een plek. De barcode is daarbij het instrument dat inzicht geeft in het ruimtebeslag van de verschillende thema’s. |
| | |
| 7.2 | <u>De RSU2040 gaat uit van kracht van de stad en voegt kwaliteit toe voor de huidige inwoners</u> |
| | De RSU2040 koestert vijf belangrijke ruimtelijke kwaliteiten: Rijke historie en erfgoed; Compacte stad te midden van diverse landschappen;<br>• Knooppunt in nationaal netwerk;<br>• Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau;<br>• Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen. |

| | |
|---|---|
| | Daarnaast wordt kwaliteit aan de stad toegevoegd waar ook de huidige bewoners van kunnen profiteren (denk aan groen, voorzieningen, etc). Het principe wat daarbij gehanteerd wordt is Versterken boven gelijk houden. |
| | |
| 7.3 | De RSU2040 bevat een uitvoeringsstrategie en een investeringsstrategie die richting geven aan de inzet in de hele periode |
| | Als de RSU wordt vastgesteld, dan is een implementatiestrategie nodig die richting geeft aan de inzet van de gemeente. De uitvoeringsstrategie en investeringsstrategie zijn dan belangrijke pijlers. |
| | |
| 7.4 | Met de RSU2040 is de inzet van Utrecht in verschillende regionale en landelijke plannen duidelijk |
| | Utrecht werkt mee aan het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de regio. In UNED werken rijk, provincie en gemeenten samen aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. De RSU2040 geeft duidelijk aan wat hierbij de inzet is van de stad. |
| | |
| Kanttekeningen/risico's | |
| | |
| 7.1 | Een aantal insprekers heeft zorgen over de impact van de groei van de stad op de leefbaarheid in de stad. |
| | Een aantal inspraakreacties betreft de impact van de groei op de leefbaarheid, waarbij aantasting groen, verkeer en drukte vaker worden genoemd. De RSU 2040 gaat uit van verdichten en vergroenen in balans. De barcode is het instrument dat naast woningen en werkplekken ook ruimte bestemt voor groen en voorzieningen. Het mobiliteitsbeleid geeft prioriteit aan langzaam verkeer (lopen en fietsen). Op deze wijze wordt recht gedaan aan de leefbaarheidsinvalshoeken. Daar komt bij dat door concentratie van de groei rond de knopen ook de bestaande kwaliteiten in grote delen van de stad in stand blijven en worden gekoesterd. Voor de hoogbouw wordt apart een hoogbouwvisie gemaakt waarbij bij op bepaalde locaties (knooppunten) hoogbouw is toegestaan. De principes uit de hoogbouwvisie zijn in de RSU 2040 opgenomen. |
| | |
| 7.1 | Een aantal insprekers mist de impact van de Corona pandemie in de RSU2040 |
| | Voor de RSU zijn cijfers uit onderzoeken van voor de Coronapandemie gebruikt. De structurele effecten van de pandemie op de lange termijn zijn nog niet te voorspellen. We verwachten wel dat Utrecht aantrekkelijk blijft om in te wonen en werken. En mocht in de toekomst blijken dat er structureel zaken veranderd zijn door de coronapandemie dan passen we de RSU 2040 aan. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 8 | 'Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 8.1 | Hiermee blijft de omgevingsvisie actueel |
| | De 'Omgevingsvisie Utrecht' bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) wordt vervangen door de 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' en maakt deel uit van de koers van de omgevingsvisie. |

## Financiën
In de RSU2040 worden omvangrijke ambities geschetst voor het toekomstbeeld van de stad. Het is belangrijk dat deze ambities haalbaar en betaalbaar worden, zodat ze daadwerkelijk te realiseren zijn. De raming voor het indicatieve investeringsvolume loopt op tot ca 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie opgenomen. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven. Het prioriteringsvraagstuk dat bij de kanttekeningen wordt geschetst is ook een belangrijk onderdeel van de strategie om te komen tot het uitvoeren van investeringen, en dus een belangrijk element bij deze jaarlijkse afweging. De investeringsstrategie vraagt in dat proces om een nieuw integraal afwegings- en investeringskader waar spelregels en bekostiging beter verbonden zijn.

In de investeringsstrategie wordt er indicatief rekening mee gehouden dat de gemeente tot 2040 ca 2,4 miljard euro kan bijdragen. Gelden komen uit het groeikader, Meerjaren Perspectief Ruimte en ook van zogenaamde baathebbers. Het blijft een uitdaging om de benodigde middelen te verwerven.
Tot ca. 1,5 miljard euro kan op basis van het geschetste groeipad redelijkerwijs verwacht worden dat dit zekere dekkingsbronnen betreft waar extrapolatie voor zou kunnen worden toegepast, en waar de gemeente grotendeels zelf de omvang kan bepalen. Om meer zekerheid te krijgen over toekomstige dekkingsbronnen bij RSU 2040, is het voorstel om:

- Voor middellange termijn op hoofdlijnen een overzicht samen te stellen van mogelijke investeringen conform de mijlpalen zoals deze geschetst worden in hoofdstuk Uitvoeringsstrategie en mogelijke dekkingsbronnen. In zo'n langjarige planning kunnen suggesties worden gedaan voor optimale toepassing van de afzonderlijke dekkingsbronnen. Daarnaast helpt een langjarige doorkijk om optimaal te adviseren over de programmering van de verschillende jaarsneden. Zo werken we aan ervaring met het perspectief van verschillende dekkingsbronnen, zonder dat alle financiële spelregels hiervoor moeten worden verkend en/of aangepast, of dat dit tot voorgenomen besluiten moet leiden.
- Dit jaar, in een planning passend bij de raadsbehandeling van de RSU, advies uit te brengen over het mogelijk instellen van een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen, waarmee maximaal aantoonbaar wordt ingezet op kostenverhaal.

Voor bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig ter waarde van ca. 4,7 miljard euro. Het behalen van de ambities van de RSU is dus mede afhankelijk van investeringen van andere partijen en van het ontwikkelen van nieuwe instrumenten. Dit maakt het behalen van de benodigde investeringsomvang onzeker. Om deze omvangrijke (rijks)fondsen te kunnen verwerven is binnen de RSU een heldere, gedragen redeneerlijn nodig, die enerzijds recht doet aan de reeds bestaande fondsen en daarbij lopende aanvragen, en anderzijds het belang van ontkokering onderschrijft.

## Vervolg
Als de RSU2040 wordt vastgesteld, wordt deze verder uitgewerkt in een implementatiestrategie waarbij de uitvoeringsstrategie en de investeringsstrategie belangrijke pijlers zijn.

## Participatie
We hebben op verschillende manieren de inwoners, ondernemers, maatschappelijke organisaties, belangengroepen, etc input gevraagd op de RSU 2040. Zo hebben we een peiling gehouden onder de leden van het burgerpanel. We hebben tijdens twee webinars (voor stakeholders en voor inwoners en andere belangstellenden) de RSU toegelicht en reacties opgehaald. Daarnaast was er voor ondernemers, sportverenigingen en de DNU een bijeenkomst over de RSU.
De RSU 2040 heeft daarnaast ter inzage gelegen van 27 januari tot en met 10 maart. We hebben 147 inspraakreacties ontvangen. Het resultaat hiervan staat in de reactienota die is bijgevoegd.

## Communicatie
Als de RSU2040 is vastgesteld, dan vermelden we dat op de website van de gemeente. De insprekers hebben de reactie op hun zienswijze ontvangen.

## Bijlagen

Bijlagen besluitvorming

- Ruimtelijke Strategie Utrecht

Bijlagen informatief

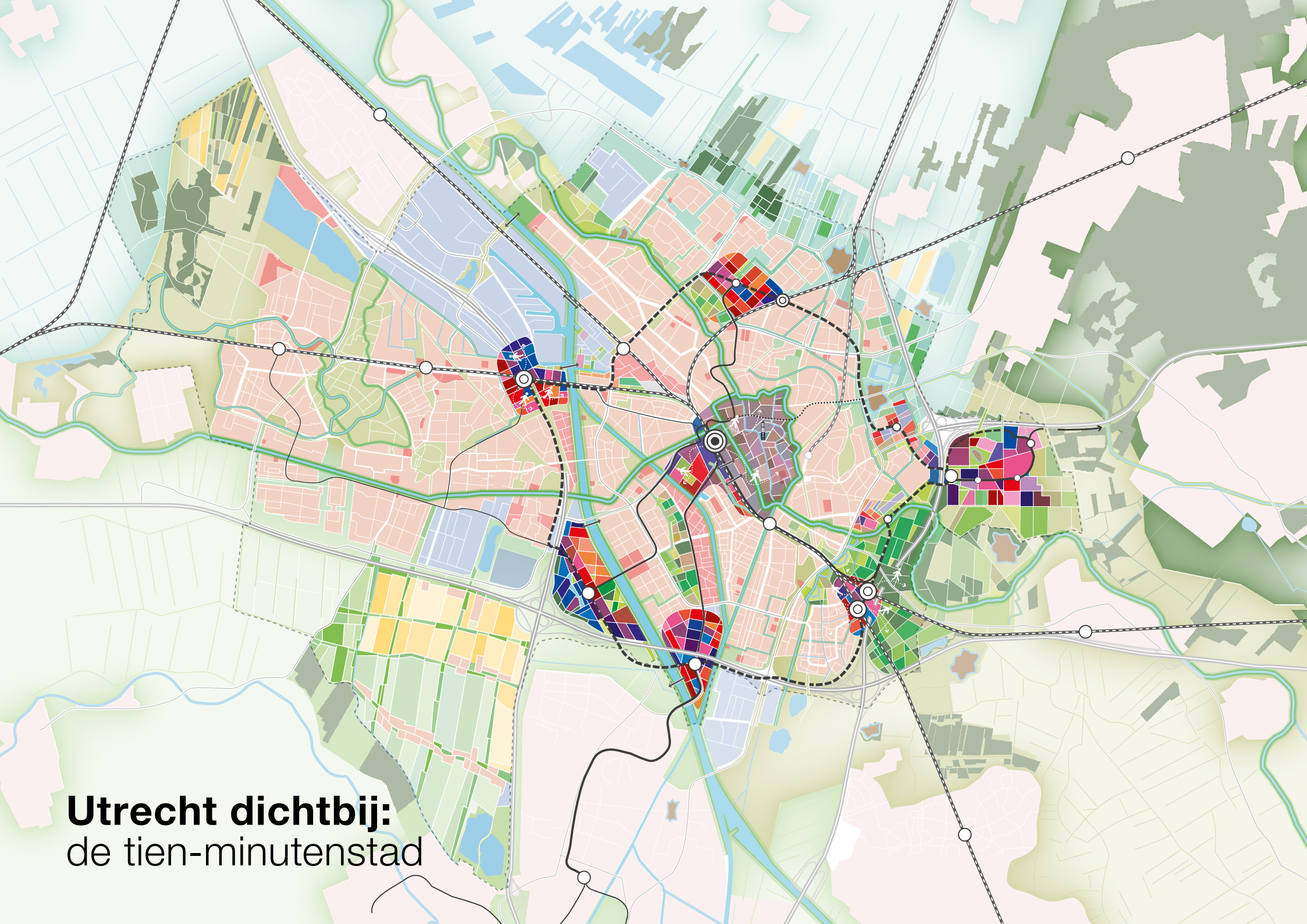
- De reactienota inclusief het tweekolommenstuk en het overzicht van de wijzigingen
- Afschriften van brieven aan Provincie Utrecht, Stichtse Vecht, IJsselstein, Nieuwegein, Zeist, Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden, Waternet, STUW, Eneco en de DNU

# **Utrecht dichtbij:**
# de tien-minutenstad




Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040


**Utrecht dichtbij:**
de tien-minutenstad



# Inhoud


6 Voorwoord

9 Samenvatting

Inleiding
16 De ruimtelijke opgave voor Utrecht

1
25 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad, de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040**

28 1.1 **Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad**
32 1.2 **Zes stadsprofielen**

2
44 **Uitgangspunten voor de groei van de stad**

48 **Intermezzo**
Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

3
54 **De kwaliteiten van Utrecht**

4
61 **De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie**

61 4.1 **Samenleving**
61 4.1.1 Prominente rol voor steden bij duurzaamheidsvraagstukken
62 4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad
63 4.1.3 Gezondheid
63 4.2 **Gebruik**
63 4.2.1 Wonen
64 4.2.2 Voorzieningen
64 4.2.3 Werken en werkgelegenheid
65 4.2.4 Mobiliteit
66 4.2.5 Sporten en bewegen
66 4.2.6 Verduurzamen energie
67 4.2.7 Digitalisering
67 4.3 **Natuurlijk kapitaal**
67 4.3.1 Klimaatverandering
68 4.3.2 Biodiversiteit

## 5

70 **De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar**

71 5.1 **Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040**
71 5.1.1 De Utrechtse barcode
74 5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels
78 5.2 **De grote opgaven voor Utrecht**
78 5.2.1 Groen en klimaatbestendig
87 5.2.2 Woningbouw en woonomgeving
101 5.2.3 Werk en werklocaties
106 5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen
112 5.2.5 Mobiliteit
119 5.2.6 Energie
123 5.2.7 Duurzame leefomgeving
124 5.2.8 Hoogbouw
127 5.2.9 Veiligheid
127 5.2.10 Ondergrond
129 5.2.11 Digitalisering van de stad
130 5.2.12 Circulariteit
130 5.2.13 Resumé – de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040
131 5.3 **De intelligente barcode**

## 6

137 **Gebieden**

140 6.1 **Centrum**
144 6.2 **Noord-Noordwest**
148 6.3 **Overvecht**
152 6.4 **Oost**
157 6.5 **A12 zone**
162 6.6 **Rijnenburg**
163 6.7 **Leidsche Rijn en Vleuten- De Meern**
166 6.8 **Totaaloverzicht**

## 7

171 **Uitvoeringsstrategie**

171 7.1 **Inleiding**
173 7.2 **Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?**
190 7.3 **Samen werken aan de stad**
190 7.3.1 Samenwerken en netwerken
191 7.3.2 Toepassen van de omgevingswet
192 7.3.3 Situationeel grondbeleid
193 7.4 **Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard**

## 8

195 **Investeringsstrategie**

195 8.1 **Inleiding**
196 8.2 **Investeringsprincipes**
197 8.3 **Investeringsopgave**
199 8.4 **Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium**
199 8.4.1 Groeikader
200 8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR)
200 8.4.3 Rioolheffing
200 8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
201 8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen:
202 8.5 **Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden**
202 8.5.1 Lopende fondsaanvragen
203 8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen
203 8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen
204 8.5.4 Europese en andere subsidies: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat
204 8.5.5 Verhuurdersheffing

205 Nawoord
208 **Bijlage 1** Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed
213 **Bijlage 2** Afkortingen
214 Eindnoten

# Voorwoord
## Klaas Verschuure



Op 4 september 2018 werd Sebastiaan geboren. Niet zo maar een Utrechts jochie. Hij is de 350 duizendste inwoner van onze stad. Als hij in 2040 een jongeman van 22 is, telt Utrecht al 450.000 inwoners. De stad groeit hard en niet alleen omdat er baby's worden geboren.

Utrecht heeft een enorme aantrekkingskracht: bedrijven komen zich hier graag vestigen, dagjesmensen, bezoekers en toeristen uit binnen- en buitenland vinden de Domstad een gezellige stad om te verblijven. En mensen willen hier heel graag wonen.

Mijn eigen geschiedenis symboliseert misschien wel die trek naar de stad. Ik kwam als jochie naar Utrecht toen mijn vader bij de NS ging werken en zich hier met zijn gezin vestigde. Ik weet niet beter dan dat Utrecht mijn stad is, een stad die altijd in beweging is.

Als ik tegenwoordig van mijn huis in Hoograven naar de binnenstad fiets, flitsen beelden uit het verleden voorbij. Vlakbij het Smaragdplein, op de plek van mijn voormalige P.F. van Overbeeke Middenschool, staan nu mooie huizen. Ik kom langs Rotsoord, een terrein waar je vroeger alleen stiekem kon komen via een gat in het hek. Tegenwoordig is het een gebied met een open karakter, een creatieve hotspot waar mensen wonen, werken en uitgaan. Het station Vaartsche Rijn ligt er nu bij alsof het nooit anders is geweest, maar hier lag ooit de Jeremiebrug, waar ik vroeger menig visje uit het water hengelde. Vissen doe ik al lang niet meer, en die brug heeft een mooie nieuwe plek gevonden in het Maximapark. Over veranderingen en groei gesproken: Leidsche Rijn is in de afgelopen 20 jaar uitgegroeid tot het formaat van een stad als Leeuwarden en we bouwen hier nog steeds door.

Zo kan ik nog wel even doorgaan: het Louis Hartlooper Complex herinner ik mij nog als het oude politiebureau, Tivoli op de Oudegracht zal ik altijd blijven associëren met vette concerten van onder meer De Dijk, maar het nieuwe TivoliVredenburg is een fantastische opvolger. In het bijzonder noem ik het stadhuis: ik werkte er ooit in de kelders, in discotheek Fellini. Daarna zette ik op diezelfde plek, maar dan bovengronds, mijn eerste stappen in de politiek. Straten en buurten waar je vroeger niet durfde te komen, zijn nu prachtig opgeknapt. En last but not least… Utrecht heeft aangetoond: beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Dan heb ik het natuurlijk over het water van de stadsbuitengracht, dat asfalt werd en later weer water waarmee de 'kortste snelweg van Nederland' een voetnoot in de geschiedenis werd. Wat gelukkig niet is veranderd, is de Domtoren die alle ontwikkelingen blijft overzien.

De groei en veranderingen van onze stad zijn van alle tijden, al eeuwenlang. Met onze huidige kennis, technieken en ervaringen willen wij die groei in goede banen leiden. Zo kiezen we in Utrecht voor een gezonde groei van de stad, met een gezond stedelijk leven voor iedereen. Dat doen we samen met de regio, de provincie Utrecht, het Rijk, onze bewoners, bedrijven en andere partners in de stad. Dat geldt voor verschillende vlakken. Als het gaat om werken en onze economie, kiezen we voor een gezond vestigingsklimaat, voor werkgelegenheid, voor startende en creatieve ondernemers. Als het gaat om wonen en ruimtelijke ontwikkeling, dan kiezen we voor binnenstedelijke ontwikkeling zoals in de Merwedekanaalzone, rond het stationsgebied, het Wisselspoorkwartier en de Cartesiusdriehoek. En niet te vergeten Leidsche Rijn, waar we nog steeds volop bouwen. De komende jaren komen daar nog woningen bij voor 20.000 bewoners.

Deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) vormt in eerste instantie een belangrijk document waarmee we het gesprek aangaan met de stad om te bouwen aan onze gezamenlijke toekomst. Daarnaast is de Ruimtelijke Strategie Utrecht één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht en daarmee onderdeel van een belangrijk instrument in het kader van de Omgevingswet die op 1 januari 2022 in werking treedt.

De RSU 2040 is geen glazen bol, maar een document waarin we lijnen naar de horizon tekenen. We gaan hier uitvoerig in op de manier waarop wij de groei van onze stad in goede banen willen leiden, hoe we kwaliteit aan de stad kunnen toevoegen en hoe wij gebruik kunnen maken van ‘het stedelijke weefsel’ dat er nu al is. We staan ook stil bij de vraag hoe we de leefbaarheid van de groeiende stad willen waarborgen, hoe we voldoende ruimte bieden om veilig en natuurlijk te kunnen bewegen in en om de stad, hoe we zorgen dat (maatschappelijke) voorzieningen op peil blijven voor onder andere sport, recreatie, gezondheidszorg, onderwijs en cultuur.

Als Sebastiaan in 2040 zijn 22e verjaardag viert, hoop ik dat hij nog steeds in Utrecht woont en net zulke mooie Utrecht-herinneringen kan maken, als al die Utrechters die dat vóór hem deden.

Wij leggen voor hem en zijn generatiegenoten een bescheiden maar stevige basis neer, in Utrecht waar ruimte is voor iedereen.

Klaas Verschuure,
*wethouder Ruimtelijke Ontwikkeling*

## Let op; de RSU 2040 is een strategische visie, geen concreet ontwerp

De RSU 2040 is een strategische visie; het beschrijft ambities voor de stad als geheel en voor deelgebieden. De RSU 2040 is daarmee nog geen plan of ontwerp. De RSU 2040 beschrijft kaders op hoofdlijnen met streefwaarden en een inzet die kwantitatief indicatief is uitgewerkt. In de komende jaren worden deze hoofdlijnen en indicatieve programma's gedetailleerd uitgewerkt in plannen en ontwerpen, op onderdelen op basis van nader onderzoek.

Dat betekent dat de RSU de beoogde richting voor de ontwikkeling van de stad beschrijft en soms in cijfers de orde van grootte aangeeft; de genoemde kaders en cijfers moeten dus altijd gelezen worden vanuit de gedachte dat bij de uitwerking sprake kan zijn van marges naar boven of naar beneden. Hier kunnen geen rechten of verplichtingen aan worden ontleend.

Op dezelfde manier bieden de kaarten in deze RSU 2040 een indicatief beeld van de beoogde ontwikkeling. Ook de kaarten zijn bedoeld om grofmazig aan te geven wat de strategische visie is. Ze geven niet een concreet plan of ontwerp weer voor een specifieke wijk, buurt of straat.

Voor het goed verstaan van de strategische visie in deze RSU 2040 is het van belang om de kaarten, legenda's en teksten telkens in samenhang te lezen. Bij de uitwerking van de deelgebieden worden afwijkingen van de kwantificering van de RSU 2040 gewogen op de stedelijke doorwerking, in het bijzonder door een toets aan de integrale barcode (zie hoofdstuk 5). De barcode is geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.

# Samenvatting

Utrecht is relatief gezien de snelst groeiende stad van Nederland. De stad groeit in de komende twintig jaar van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. Bovendien veranderen steden onder invloed van diverse internationale en nationale trends en ontwikkelingen. De samenleving verandert, de manier waarop mensen aankijken tegen wonen, werken en ontspannen verandert en ook de manier waarop mensen om willen gaan met de natuur verandert. Het heeft allemaal effect op de ruimtelijke inrichting en de ontwikkeling van steden.

**Belangrijke (inter)nationale trends en ontwikkelingen staan beschreven in hoofdstuk 4**

Utrecht is in haar rijke historie altijd gegroeid en veranderd. De gemeente ziet dit dan ook niet als een bedreiging, maar als een kans om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken. Met deze Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 zorgt de gemeente ervoor dat de groei van het aantal inwoners en woningen in balans blijft met een toename van groen in de stad, met een groei van banen en voorzieningen, met een passende infrastructuur voor verkeer en vervoer en met de ambities op basis van de energietransitie. Waar in dit document gesproken wordt over verstedelijking, wordt dus nadrukkelijk niet alleen woningbouw bedoeld, maar ook de bijkomende groei van stedelijke functies, zoals groen, werklocaties en verkeer.

**Status en doorwerking van de RSU**

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) is één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht. Daarmee maakt de RSU 2040 deel uit van één van de instrumenten van de Omgevingswet, die op 1 januari 2022 in werking treedt (en die op grond van het overgangsrecht nu al geldt als Omgevingsvisie). Dat betekent dat de ambities uit de RSU 2040 doorwerken in de regels die vanaf 1 januari 2022 in het Omgevingsplan Utrecht zullen worden vastgelegd (zie ook paragraaf 7.3.2). Kortom: de RSU 2040 helpt om de groei in goede banen te leiden, om kwaliteit aan de stad toe te voegen en om sturing te geven aan het tempo, de locaties en de condities voor de groei.

Om op een gezonde manier te kunnen groeien, heeft de gemeenteraad in juni 2020 een elftal uitgangspunten geformuleerd die centraal staan bij de verdere ontwikkeling van de stad. In deze uitgangspunten is een belangrijk vertrekpunt dat Utrecht een stad van iedereen moet blijven. Een inclusieve stad, waarin alle inwoners mee kunnen doen en waarin de openbare ruimte, de woningen, de stedelijke functies en de voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn en uitnodigen tot verbinding tussen inwoners. Een ander belangrijk vertrekpunt is dat de stad groener moet worden. Het groen, het landschap en het water in en rondom de stad zijn belangrijk voor mensen, voor klimaatadaptatie en voor de biodiversiteit.
Utrechters zijn trots op hun historie en cultureel erfgoed. De gemeente wil dat beschermen en meer herkenbaar en zichtbaar maken. Ook de veelkleurigheid van Utrecht koestert de gemeente; wijken en bewoners mogen (blijven) verschillen en hun eigen identiteit hebben. Zolang maar sprake blijft van gelijke kansen voor iedereen en segregatie en sociale en ruimtelijke barrières worden voorkomen.

**In hoofdstuk 2 zijn de uitgangspunten van de gemeenteraad terug te vinden**

Naast de uitgangspunten voor een gezonde ontwikkeling van de stad, kijkt de gemeente ook naar de huidige specifieke kwaliteiten van Utrecht. Bij de verdere verstedelijking wil de gemeente deze kwaliteiten natuurlijk behouden en waar mogelijk versterken. Het cultureel erfgoed is al genoemd. Het gaat daarnaast ook om de compactheid van de stad met een rijke schakering aan landschappen rondom de stad. Verder is Utrecht hét nationale knooppunt; veel bedrijven en instellingen vestigen zich in het centrum van het land of organiseren er bijeenkomsten. De centrale ligging maakt Utrecht ook populair voor bezoekers, forenzen en studenten.
De regio Utrecht is snel en zeer goed bereikbaar en vormt daardoor het economische middelpunt van een veel groter stedelijk netwerk. De regio scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking.
Tenslotte is de menselijke maat van Utrecht een specifieke kwaliteit. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad - ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert - prettig aanvoelt. Inwoners waarderen de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden.

**De specifieke kwaliteiten van het huidige Utrecht staan beschreven in hoofdstuk 3**

Om bij de groei de specifieke kwaliteiten van de stad te behouden, kiest Utrecht voor een stad waarin alle belangrijke functies voor dagelijks gebruik dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht dichtbij, de tien-minuten stad!
Overal in Utrecht wil de gemeente dat woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en groen dichtbij bij elkaar liggen, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken.
Om dat te bereiken kiest de gemeente er voor twee hoofdstructuren voorop te stellen, namelijk de

**De visie ‘Utrecht dichtbij’ is uitgewerkt in hoofdstuk 1**

groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking. De groenstructuur en de mobiliteitsstructuur zijn leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad en voor de bestaande stad. Daarmee wordt de bestaande stad ook versterkt; er worden functies toegevoegd en de kwaliteit van de stad wordt verbeterd. Ook maakt de gemeente de keuze om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd (hoogstedelijk, hoge dichtheden). Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum, naar een stad met meerdere centra. Op deze nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal vervoersbewegingen.

Zo krijgt Utrecht verschillende verschijningsvormen. Hoogstedelijke centra met hoge dichtheden woningen en werklocaties, naast bestaande wijken die ook groeien maar minder ingrijpend. En waarbij de veelkleurigheid en diversiteit behouden blijft, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan verschillende stadsprofielen; de kenmerken van deze profielen zullen in 2040 overal in Utrecht herkenbaar zijn:

- *De groene stad*; een stad die innig verbonden is met het rijke landschap eromheen. En die groen kleurt op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. Het vergroenen van de stad op alle schaalniveaus betekent onder andere dat in honderden straten in de bestaande stad opgeteld 200 hectare groen wordt toegevoegd. Ook dichtbij huis wordt gezond stedelijk leven voor iedereen dus versterkt. Daarnaast wordt 250 hectare groen toegevoegd in de vorm van parken, routes en scheggen en nog 250 hectare landschap om de stad.
- *De verbonden stad*; een stad waarin sprake is van goede sociale, mentale en fysieke verbindingen. Waarin de openbare ruimte niet alleen wordt benut om te verplaatsen, maar ook uitnodigt tot verblijven. En waarin het mobiliteitsnetwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer uitstekend is en geen nieuwe barrières opwerpt.
  Een belangrijke voorwaarde voor de nieuwe stedelijke knooppunten is dat ze uitstekend bereikbaar zijn. Daarom wil Utrecht een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk, dat deze knooppunten aan elkaar verbindt. Dat wordt het wiel met spaken genoemd: een OV-ring waarmee iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel kan reizen. En waarmee reizen via Utrecht Centraal niet meer altijd nodig is.
- *De compacte stad*; een stad met meerdere kernen, die compact blijft door de ruimte multifunctioneel te benutten en door te zorgen dat wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid

**De stadsprofielen zijn uitgewerkt aan het eind van hoofdstuk 1**

liggen. Een stad, die de groei opvangt rondom meerdere centra, aan elkaar verbonden via de OV-ring.
Utrecht ontwikkelt zich door binnenstedelijk te verdichten. Daarmee behoudt Utrecht zo veel mogelijk het landschap rondom de stad en kunnen de bestaande voorzieningen in de stad efficiënter worden benut. De gemeenteraad heeft hierbij een specifieke volgorde vastgesteld voor het bouwen van nieuwe woningen: eerst rondom binnenstedelijke knooppunten, daarna (en deels gelijktijdig) bij knooppunten aan de rand van de stad en in de bestaande stad (waarbij openbare ruimte en groen ontzien worden) en tenslotte buiten de huidige stad.

- *De inclusieve stad*; een stad waarin economische waarde, groei en efficiëntie van belang zijn, maar ook de maatschappelijke en culturele ontwikkeling, innovatie, creativiteit en de zorg voor inwoners. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Waar woningen, onderwijs, banen en voorzieningen betaalbaar en toegankelijk zijn. Waarin zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding.
- *De toekomstbestendige stad*; een stad waarin de ruimtelijke structuur robuust is en daarmee kan anticiperen op klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data.
  De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels houdt in het verleden en haar omgeving en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst.
- *De vertraagde stad*; naast dynamische plekken met reuring, zijn ook voldoende plekken nodig waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht wil de stad samen met inwoners organisch en geleidelijk ontwikkelen.

Het daadwerkelijk realiseren van de visie ‘Utrecht dichtbij’ stelt de gemeente voor omvangrijke opgaven op het gebied van groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit en energie. Maar ook rond duurzame leefomgeving, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit. Voor al deze thema’s zijn in deze RSU 2040 de belangrijkste ambities richting 2040 uitgewerkt. Deze ambities en de condities op basis waarvan ze te realiseren zijn, vormen een richtinggevend kader voor de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht in de komende 20 jaar. Bij keuzes richting de toekomst gelden deze principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer

**De thematische opgaven en ambities zijn uitgewerkt in paragraaf 5.2**

- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

De RSU 2040 beschrijft hoe de ambities en principes hun uitwerking hebben op de verschillende gebieden in Utrecht. De kwantitatieve ruimtevraag is in beeld gebracht met behulp van de 'Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen' en waar de ruimteclaim kan landen in de stad is verkend op basis van 'pixelstudies'. Voor het verder ontwikkelen van gebieden, wijken en buurten zijn vier hoofdrichtingen denkbaar: het gebied koesteren, het gebied inbreiden, het gebied transformeren of uitleggen buiten het gebied.

De nieuwe stedelijke knooppunten zullen hun plek vinden in Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Voor deze knopen is in beeld gebracht welke programma's tenminste gerealiseerd kunnen en moeten worden om de uitgangspunten, die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld, waar te maken. Als vervolg op deze RSU 2040 worden de knooppunten nader uitgewerkt; daarin zal blijken wat het gewenste programma en de optimale ontwikkeling van de verschillende knooppunten is. Daarbij wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt. Het bouwen van meer woningen dan wat nu als ondergrens is omschreven, biedt meer draagvlak voor voorzieningen en meer vervoerswaarde voor de beoogde mobiliteitstransitie (het wiel met spaken). Bij de besluitvorming over de uitwerkingsplannen geldt wel altijd als randvoorwaarde dat recht wordt gedaan aan de integrale barcode als maat voor evenwichtige ruimtelijke ontwikkeling die gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk maakt. Deze toets vindt primair plaats per gebied (met het oog op het principe 'Utrecht dichtbij'), maar kan ook op een hoger schaalniveau worden toegepast, waarbij ontoereikende barcode-functies in andere gebieden gecompenseerd kunnen worden.

Op basis van de huidige programmering zijn de belangrijkste aandachtspunten voor het mogelijk zwaarder laden van de knooppunten de extra benodigde ruimte voor sportvelden en energieopwekking.

In andere gebieden dan de nieuwe knooppunten vinden ook veranderingen plaats, maar die zullen minder ingrijpend zijn.

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

**De methodiek (barcode en pixelstudies) wordt uitgelegd in paragraaf 5.1**

**De uitwerking van de Utrechtse gebieden op basis van de RSU 2040 is te vinden in hoofdstuk 6**

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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

Utrecht ontwikkelt zich de komende twintig jaar langs de lijnen die in deze RSU 2040 zijn uitgewerkt. Daar hoort een uitvoeringsstrategie bij, waarin duidelijk wordt welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 verder ontwikkelt. Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het gaat vooral om bestaande plannen over waar en hoeveel woningen worden gebouwd.
In deze RSU 2040 zijn aan deze plannen extra ambities toegevoegd op het gebied van groen, werk, voorzieningen, energie en dergelijke. Daarna worden de nieuwe stedelijke knooppunten ontwikkeld. Daarvoor is nodig dat al veel eerder wordt gestart met de grootschalige aanpak van de mobiliteits-infrastructuur, die begint met de Merwedelijn en de Papendorplijn.
In de uitvoeringsstrategie is ook beschreven hoe de gemeente wil samenwerken met partners in de stad en hoe de gemeente de ontwikkelingen wil sturen en monitoren. De gemeente Utrecht heeft een samenwerkingsverband met de regio, de provincie Utrecht en het Rijk (U Ned) voor overleg over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de regio Utrecht vastgesteld met de naam 'Utrecht Nabij'. Als vervolg daarop zullen in dit samenwerkingsverband drie gebiedsonderzoeken worden uitgevoerd (A12-zone, Lunetten/Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de andere nieuwe knooppunten in Utrecht (Overvecht en Rijnenburg) doet de gemeente Utrecht dit zelf. In deze gebiedsonderzoeken gaat de gemeente op zoek naar de optimale programmering om de knooppunten tot bloei te laten komen.
Samen met aangrenzende gemeenten en de provincie Utrecht worden daarnaast landschapsvisies uitgewerkt per stadsrand/scheg om integrale (ontwerp-)oplossingen te vinden voor het mogelijk samengaan van groen om de stad, (veld-)sport, stadslandbouw en grootschalige energieopwekking. Het realiseren van een hoogwaardige stadsrand en het voldoen aan de stedelijke barcode moeten hierin samenkomen.

**De uitvoeringsstrategie is uitgewerkt in hoofdstuk 7**

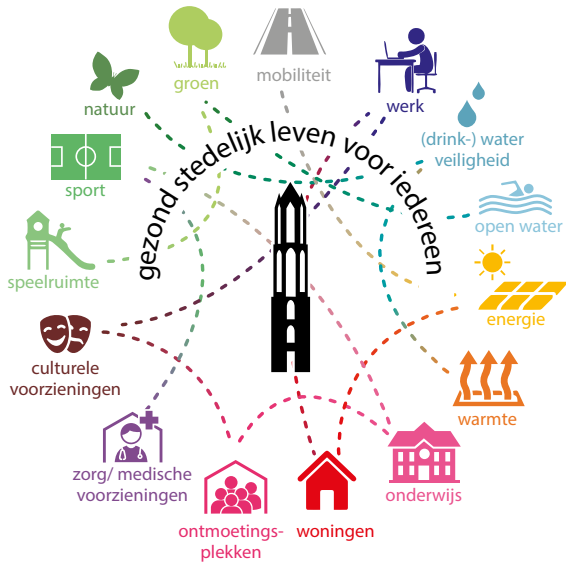
Het realiseren van de opgaven en ambities in deze RSU 2040 brengt een investering met zich mee van circa 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie ontwikkeld. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Voor de bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.

**De Investeringsstrategie is te vinden in hoofdstuk 8**



# Inleiding
# De ruimtelijke opgave voor Utrecht

In het hart van Nederland ligt één van de aantrekkelijkste steden van Nederland om te wonen, werken en verblijven. De ontwikkeling van Utrecht kent zijn weerga niet in ons land. De relatief snelst groeiende stad van Nederland gaat in de periode van 2020 tot 2040 van ruim 350.000 naar ongeveer 455.000 inwoners. En daarmee groeit ook de vraag naar woningen, groen, voorzieningen, banen, mobiliteit en (duurzame) energie. Utrecht omarmt die groei en wil deze benutten om gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken.



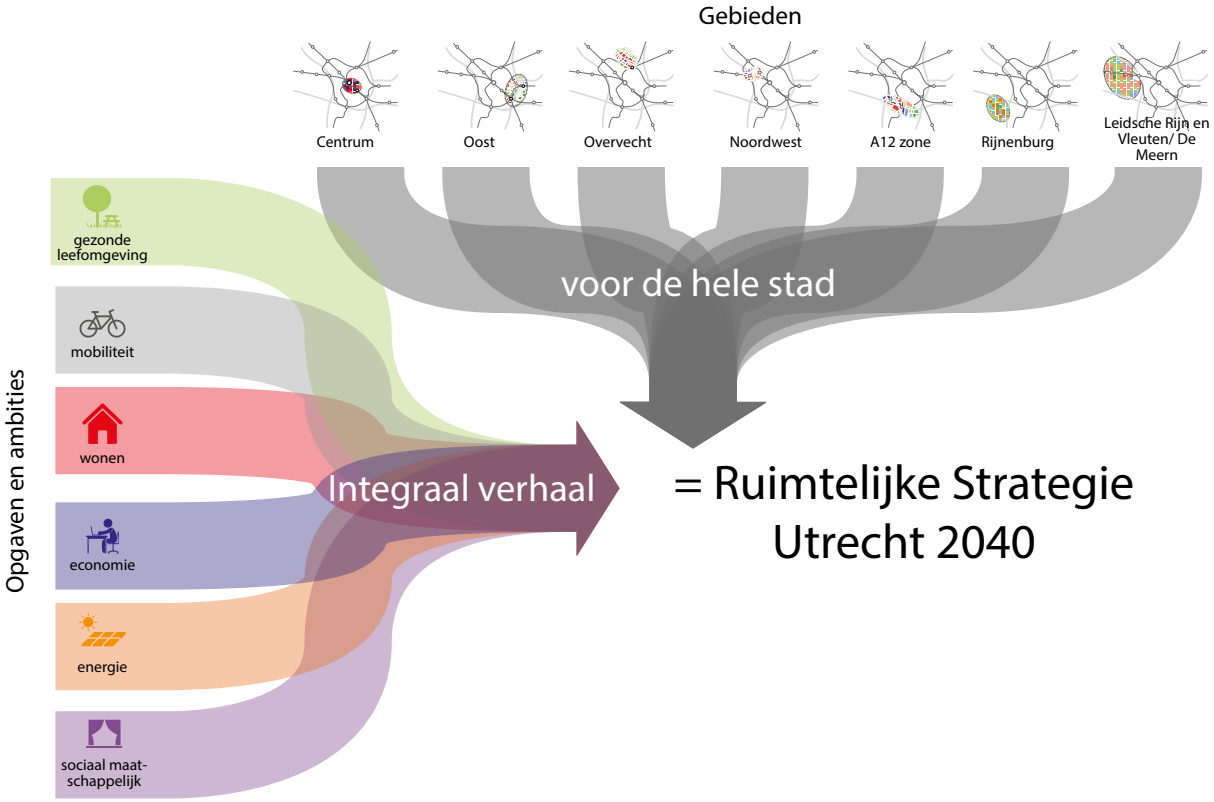

*Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen*

## De Utrechtse opgave

De ontwikkeling van de stad brengt een enorme opgave met zich mee! De stad telt momenteel circa 157.000 woningen. Met de toename van het aantal inwoners, ontstaat een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen met een navenante groei aan maatschappelijke voorzieningen en groen in de stad voor ontspanning en klimaatadaptatie. Ook zullen er ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen nodig zijn. Ook wil Utrecht uiterlijk in 2050 klimaatneutraal zijn en dus zijn investeringen nodig om de energietransitie te realiseren. En last but not least staat Utrecht voor grote uitdagingen op het gebied van mobiliteit. De verdere verdichting van de stad maakt het noodzakelijk de beschikbare ruimte anders te gebruiken. Er zal minder ruimte zijn voor rijdende en stilstaande auto's; het stimuleren van wandelen, fietsen en openbaar vervoer en deelmobiliteit is daarom noodzakelijk en dat zal forse investeringen vragen in de mobiliteitsinfrastructuur.

## Een nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU)

De RSU 2040 is – als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht - de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving. Als één van de koersdocumenten van de Omgevingsvisie Utrecht geeft de RSU 2040 een kaderstellende toekomstvisie op alle beleidsterreinen van de fysieke leefomgeving. Het geeft voor de stad Utrecht richting aan de verdere verstedelijking. Op basis van de RSU 2040 is verdere uitwerking nodig voor de concrete gebiedsontwikkelingen. De RSU 2040 is geen blauwdruk; het bevat dan ook geen plattegrond waarin alle functies van de stad tot in detail zijn ingetekend, maar het geeft de condities voor het toekomstperspectief van de stedelijke ontwikkeling. In deze RSU 2040 staan richtinggevende keuzes voor gebiedsontwikkeling en voor de ruimtelijke consequenties van ambities op het gebied van wonen, groen, maatschappelijke voorzieningen, gezondheid, werk, mobiliteit en energie. Dit is de verbreding en de verdieping ten opzichte van de bestaande ruimtelijke strategie uit 2016, die vooruit keek naar 2030. In deze nieuwe RSU 2040 kijkt de gemeente verder vooruit en wordt een meer integrale blik op de stedelijke ontwikkeling geschetst.
Ook bevat de RSU 2040 een investeringsstrategie (met instrumentarium), op basis waarvan de gemeente de ruimtelijke ontwikkeling tot 2040, samen met bijdragen van publieke en private partners, kan realiseren.
Deze RSU 2040 bouwt voort op de vorige RSU uit 2016, die hiermee wordt herijkt (verlenging, verdieping en verbreding); Het verschil tussen de vorige en de nieuwe RSU is uitgebreider uitgewerkt in de Nota van Uitgangspunten van de gemeenteraad (juni 2020).



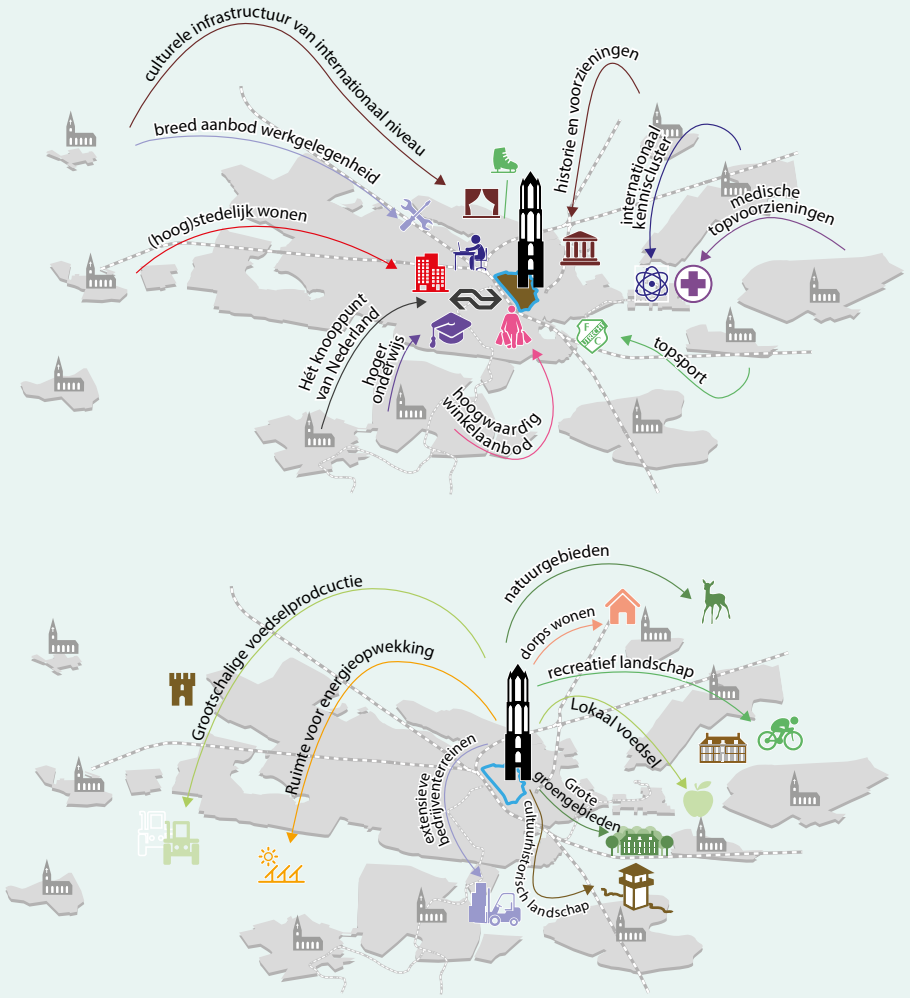

*De RSU 2040 is de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.*

## Utrecht dichtbij de rest van Nederland

In het hart van Nederland ligt de Metropoolregio Utrecht (MRU), een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie.[1,2] De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.[3] De economie staat wat betreft competitiviteit in de top-drie van Europa.[4] De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van snel-, spoor- en vaarwegen. Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Naar verwachting zal deze groei tot 2040 onverminderd doorzetten.[5]

Utrecht ligt midden in het Stedelijk Netwerk Nederland, zoals dit in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt genoemd. In internationale context heet dit de 'Holland Metropole'. Dit is het netwerk van groeiende steden met een goede bereikbaarheid in het gebied Randstad-Amersfoort-Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Brabantse stedenrij.

De ontwikkeling van Utrecht is daarom bepalend voor de toekomstige concurrentiekracht van Nederland. Tegelijk kan de ontwikkeling van de stad niet los gezien worden van de ontwikkelingen om ons heen: ook Utrecht profiteert van de internationale sterke handelspositie met de haven van Rotterdam en luchthaven Schiphol, ook Utrecht vaart wel bij kwalitatief sterke landschappen zoals het Groene Hart en de Utrechtse Heuvelrug en ook Utrecht heeft belang bij de kennisontwikkelingen in Eindhoven, Enschede en Groningen.




*Eén Daily Urban System van de Regio Utrecht*

# Utrecht Nabij

## Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid MRU 2040, met doorkijk naar 2050

U Ned

**LEGENDA**
(Aanduidingen op de kaart zijn indicatief)

**Principe 1 - Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten**

- Stedelijk kerngebied
- Regionaal ov-knooppunt
- Vitale kern
- Verkenning integrale ontwikkeling

**Principe 2 – Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk**

- Utrechtse Heuvelrug
- Veenweidegebied, droogmakerij, etc.
- Rivierengebied
- Waterliniezone
- Groene Parel
- Blauw/groene landschapsverbinding (Landschappelijke scheg)
- Groene Poort
- Zoeklocatie energielandschap

**Principe 3 - Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden**

- De Grote U

**Principe 4 - Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten**

- Internationaal knooppunt
- Metropoolpoort
- Regiopoort

**Principe 5 - Focus op het versterken van de economische clusters**

- Dienstverlening
- Onderzoek en innovatie
- Maakindustrie
- Distributie
- Wonen

**Principe 6 - Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit**

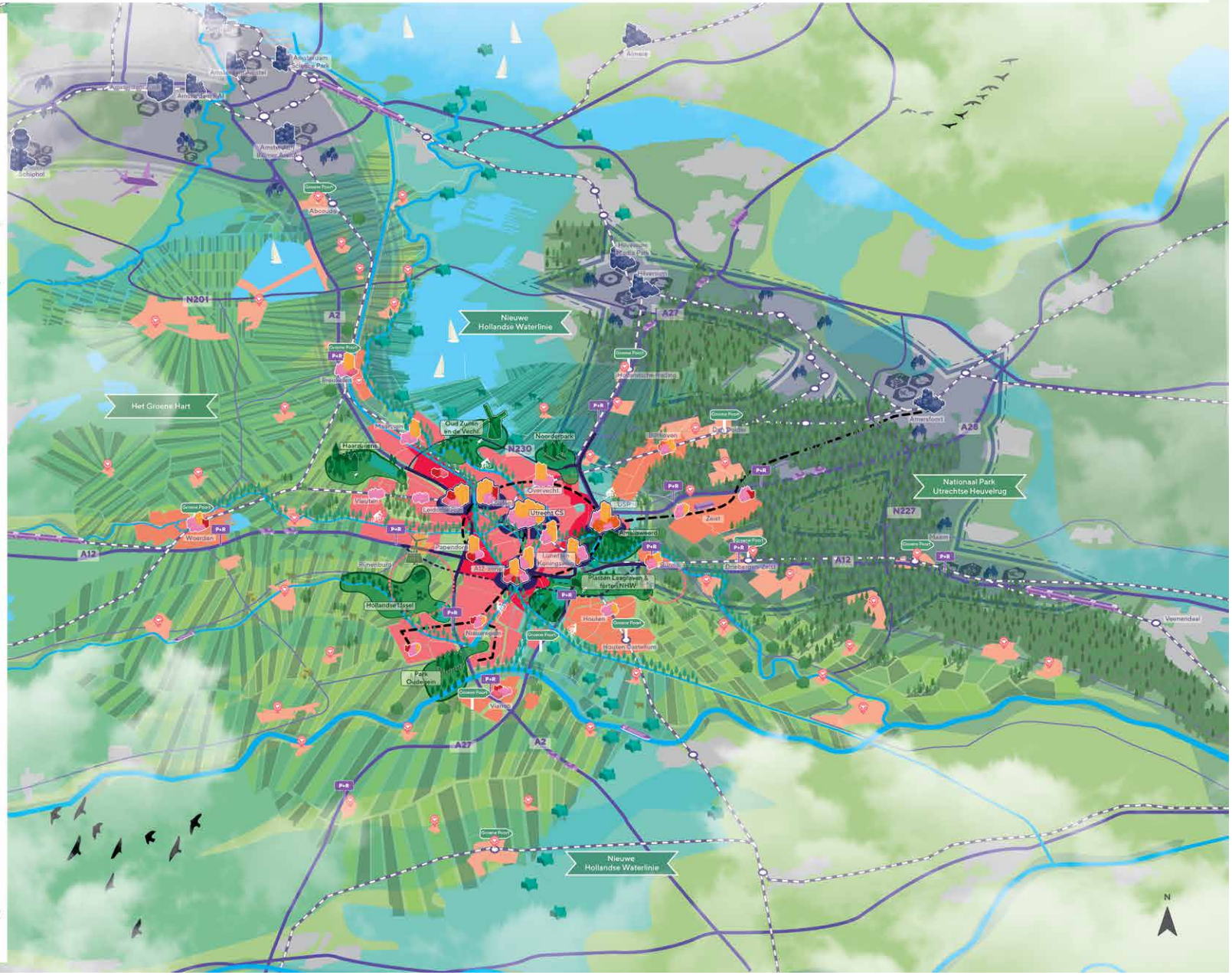
- HOV-netwerk
- P+R-locatie op afstand
- Non-stopfiets en fietssnelweg

**Principe 7 - Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles**

- Borgen doorstroming HWN-ring Utrecht
- Regionale ontsluitingsweg A12-zone
- Bovenregionale corridor Amsterdam
- Bovenregionale corridor Heuvelrug
- Bovenregionale samenhang

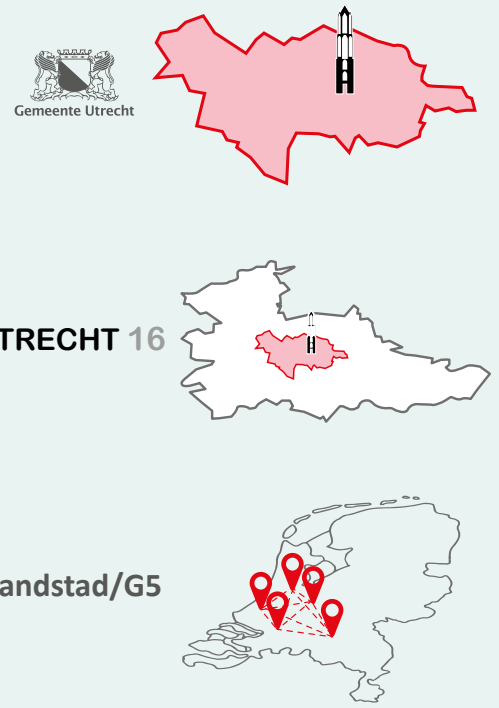
**Context**

- Snelweg
- Spoor
- Regionale weg
- Stedelijk gebied buiten de MRU
- Water



Dezelfde wisselwerking is te zien op de woningmarkt. Kijk naar de verhuisstromen die niet alleen een patroon binnen een stad of regio laten zien, maar in heel Nederland. Als een goed verbonden stad, voelt ook Utrecht het als de woningmarkten van Amsterdam, Rotterdam, Amersfoort of Den Bosch vastlopen. Zo heeft de rest van Nederland er ook baat bij als de woningmarkt in Utrecht soepel loopt met voldoende aanbod tegen de juiste prijs.

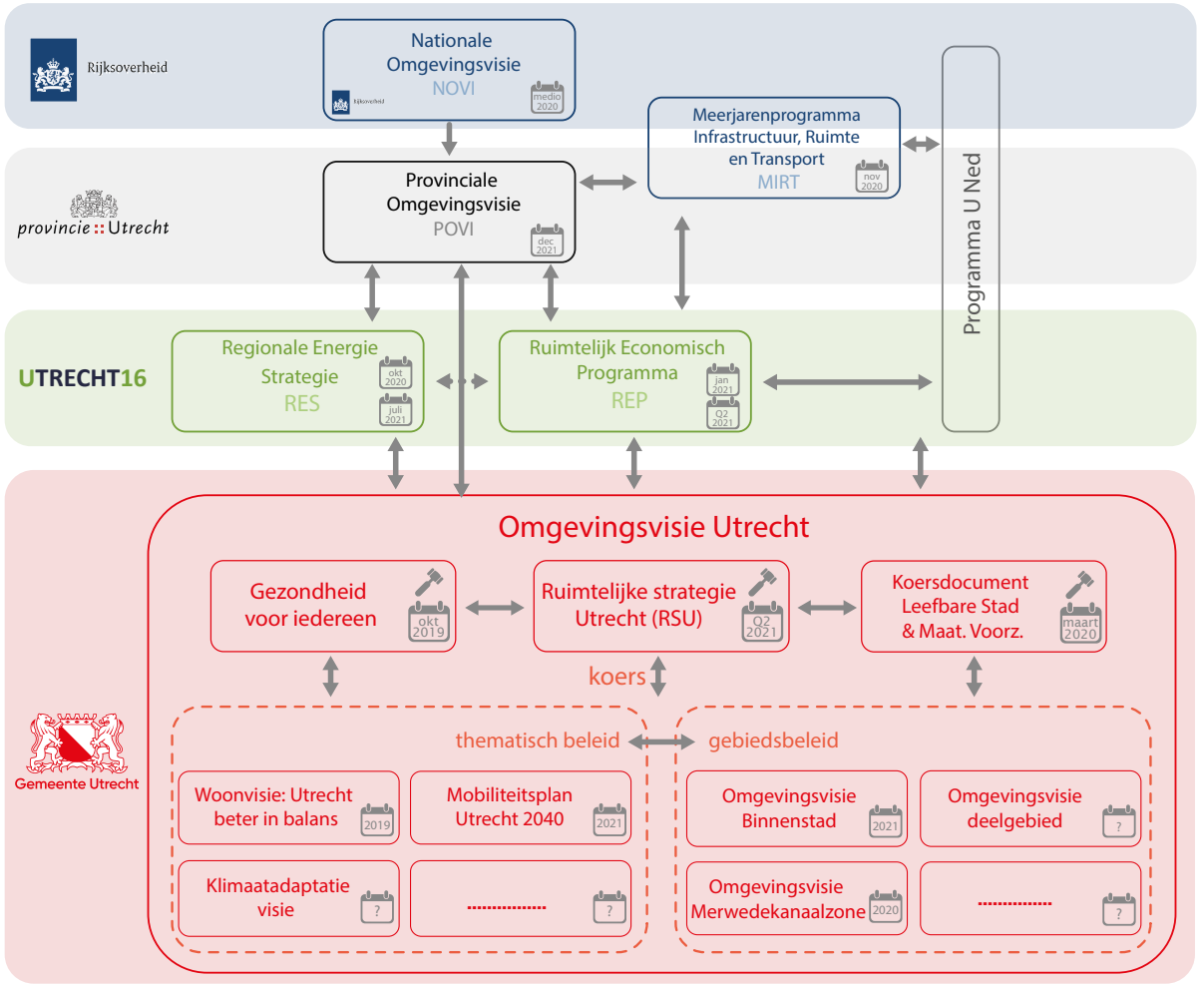
'Gezond (stedelijk) leven voor iedereen' is niet alleen de leidraad voor de stad, maar voor de hele regio.[6] Dit is dan ook de rode draad in deze gemeentelijke strategie, maar ook in de regionale strategie (Integraal Ruimtelijk Perspectief) en het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' [7] waarin Rijk, provincie Utrecht, U16 en gemeente een gedeeld toekomstbeeld schetsen voor de Metropoolregio Utrecht.




*Utrecht in de regio en de Randstad*

De RSU 2040 is – samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht – ook de Utrechtse inzet in strategische trajecten op regionaal, provinciaal en nationaal niveau. Zo heeft Utrecht meegedacht bij de totstandkoming van de Nationale en Provinciale Omgevingsvisie (NOVI en POVI) en overlegt Utrecht in U Ned-verband met het Rijk, provincie Utrecht en regio U16 over de grote investeringen op het gebied van verstedelijking en mobiliteit. In U Ned is een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht (MRU) vastgesteld: Utrecht Nabij.

Met de regiogemeenten werkt Utrecht aan een verstedelijkingsperspectief. Dit Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) – tot voor kort bekend als Regionaal Economisch Perspectief (REP) - voldoet aan de behoeften van stad en regio op het gebied van wonen, economie, mobiliteit, landschap en groen en energie. Daarnaast werkt Utrecht met de regio aan een Regionale Energie Strategie (RES) met reserveringen voor grootschalige duurzame elektriciteitsopwekking door zon en wind en is in breed regionaal verband (provincie Utrecht, gemeenten Amersfoort en Hilversum en de regio's Amersfoort, Gooi en Vechtstreek en U10/U16) een Regionale Economische Agenda (REA) vastgesteld, op basis waarvan gezamenlijk wordt gewerkt aan economische ambitie.

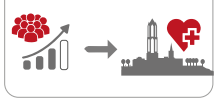



*Ruimtelijke Strategie 2040 in relatie tot gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk beleid*

# Leeswijzer

## Inleiding

aanleiding



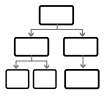
wat is de RSU 2040?




intermezzo
Utrecht dichtbij de rest van Nederland



leeswijzer



## Hoofdstuk 1

visie op de stad



Utrecht Dichtbij
de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

stadsprofielen

groene stad



verbonden stad



compacte stad



inclusieve stad



toekomst bestendige stad



## Hoofdstuk 2, 3 en 4

kaders

uitgangspunten voor de groei van de stad



intermezzo
historische stedelijke ontwikkeling van Utrecht



kwaliteiten van Utrecht



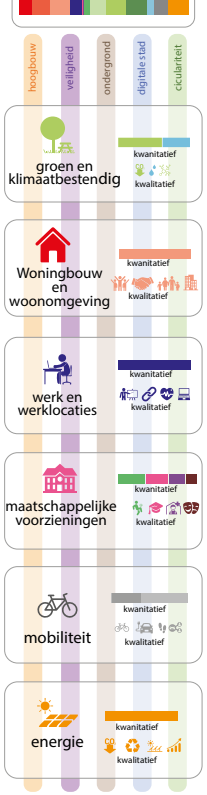

de stad verandert




## Hoofdstuk 5

opgaven en ambities

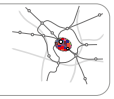
methodiek: de Utrechtse Barcode



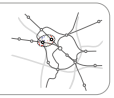

## Hoofdstuk 6

gebieden

Centrum



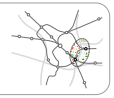
Noordwest



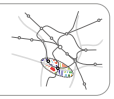
Overvecht



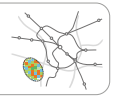
Oost



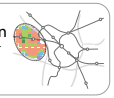
A12 zone



Rijnenburg



Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern



## Hoofdstuk 7 en 8

uitvoering

uitvoerings strategie

investerings strategie

Dit document is als volgt opgebouwd. Het verhaal begint met de visie op Utrecht in 2040 (**hoofdstuk 1**). Wat voor stad wil Utrecht over twintig jaar zijn en hoe kan de stad omgaan met de verwachte groei? De gemeenteraad heeft daar in 2020 al belangrijke richting aan gegeven met het vaststellen van een Nota van Uitgangspunten[8]. In **hoofdstuk 2** staan deze uitgangspunten genoemd en wordt aangegeven wat 'gezond stedelijk leven voor iedereen' betekent voor ruimtelijke ontwikkelingen.

Naast de ontwikkelrichting die de gemeenteraad heeft meegegeven, vormen ook de specifieke ruimtelijke kwaliteiten van de stad een belangrijke basis voor de verdere verstedelijking. Het gaat dan om de rijke historie en het erfgoed, om de compactheid te midden van diverse landschappen, om het feit dat de stad het centrale knooppunt vormt in een nationaal netwerk, om het hoogontwikkelde kenniscluster in de stad en om de menselijke maat die Utrecht ondanks haar omvang altijd heeft weten te behouden.
In **hoofdstuk 3** worden deze kwaliteiten van de stad beschreven.

Naast de uitgangspunten en bestaande kwaliteiten van de stad, wordt de verstedelijking beïnvloed door diverse regionale, nationale en internationale ontwikkelingen. **Hoofdstuk 4** beschrijft belangrijke trends en ontwikkelingen waarmee de gemeente rekening houdt bij de ruimtelijke ontwikkeling.

**Hoofdstuk 5** beschrijft hoe de opgave voor Utrecht richting 2040 eruit ziet en welke ambities in de komende jaren centraal staan rond de thema's wonen, werken, groen, mobiliteit, maatschappelijke voorzieningen, energie, veiligheid, ondergrond, digitalisering van de stad en circulariteit. Dat wordt in **hoofdstuk 6** vertaald naar de diverse gebieden in de stad.

In **hoofdstuk 7** en **8** staan tenslotte de uitvoeringsstrategie en de investeringsstrategie centraal. De uitvoeringsstrategie geeft een indicatie van de fasering bij de uitvoering van de RSU 2040, gaat in op de status van de RSU 2040 en hoe de gemeente Utrecht de RSU 2040 samen met haar partners wil gaan realiseren. Bij de investeringsstrategie gaat het om de vraag hoe de gemeente het realiseren van de RSU 2040 financieel haalbaar wil maken. Het beschrijft de omvang van het investeringsvolume en welke dekkingsbronnen daarvoor ingezet kunnen worden.



# 1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

## De ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040

De aantrekkingskracht van Utrecht om te wonen, te werken en te verblijven is enorm. De stad ligt centraal, is compact en kent een enorme rijkdom aan erfgoed, voorzieningen, cultuur en groen. Al deze kwaliteiten bij elkaar hebben er voor gezorgd dat Utrecht al eeuwen groeit en blijft groeien. Met de toename van ruim 100.000 inwoners tot 2040 groeit ook de vraag naar woningen, groen, water, voorzieningen (onderwijs, cultuur, sport), banen, mobiliteit, en (duurzame) energie.

De bestaande stad en haar kwaliteiten koesteren en versterken staat op één bij de ontwikkeling van de stad. Denk aan de singels, landschappen, parken, hofjes en monumenten of aan de diverse bevolkingssamenstelling en het brede onderwijsaanbod. Het maakt de stad tot de stad van vandaag. Met de RSU 2040 wil de gemeente deze kwaliteiten niet onder druk zetten, maar juist benutten en versterken als identiteitsdragers die de oude en de nieuwe stad met elkaar verbinden. De rol van de openbare en publieke ruimte wordt daarbij belangrijker dan ooit. Door de verdichtingsopgave zijn er in 2040 in Utrecht meer mensen op hetzelfde moment op dezelfde plekken. Om een gezonde woon- en werkomgeving te creëren is daarom voldoende openbare en publieke ruimte nodig voor ontmoeting, ontspanning en verplaatsing, maar ook voor de energietransitie en het veranderende klimaat.
In deze RSU 2040 worden de condities vastgelegd die de ontwikkeling van de stad mogelijk maken.

De stad ontwikkelen is meer dan alleen het stapelen van stenen en het toevoegen van wegen. Het richt zich op alles wat inwoners aantreffen



*De Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen*

als zij over straat lopen: het park, de winkel om de hoek, het station, de fietsenmaker, de crèche, het werk en de school. Deze en veel meer onderdelen van de stad hebben ruimte nodig. Om deze ruimtevraag in beeld te brengen introduceert de gemeente de Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen; dit wordt uitgelegd in hoofdstuk 5. Deze methodiek helpt de gemeente om te zorgen voor een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Het voorkomt dat nieuwe woningen en nieuwe bewoners een schaarste teweegbrengen in de stad, omdat de druk op onder andere scholen, groen of arbeidsplaatsen te groot wordt. Daarmee blijft de stad toegankelijk en leefbaar voor iedereen.

Met de prognoses voor 2040 is de vraag naar ruimte in de stad groter dan er beschikbaar is. Dat vraagt om keuzes en focus. Het vraagt ook om slimmer omgaan met de ruimte. Menging van functies levert niet alleen ruimtewinst op, maar ook meer kwaliteit en levendigheid in en om de stad. Sport, cultuurhistorie, stadslandbouw en recreatie kunnen bijvoorbeeld prima samengaan en daardoor meer interacties krijgen. Als er minder barrières in de stad zijn, worden de reisafstanden korter. Hierdoor zullen verplaatsingen over grote afstanden minder plaatsvinden en neemt de druk op en in stad af. Dit vraagt een integrale visie en een samenhangende aanpak en afstemming om dit te bereiken. Het antwoord daarop is: Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad.

## Utrecht dichtbij, de tien-minutenstad

Binnen tien minuten breng je je kinderen naar het kinderdag-verblijf of de school. In de stad zijn voldoende arbeidsplekken beschikbaar, of dat nu een baan op kantoor is, in de detailhandel of in een fabriek. Mogelijkheden voor vrijetijdsbesteding zijn er ook voldoende in de buurt. Het landschap begint bij de voordeur waar je via een groene laan naar een park en vervolgens het bos loopt. Ook sporten kan in de nabijheid. Utrecht heeft voldoende mogelijkheden voor sporten in de wijk en direct daarbuiten. De school, het werk, de sportclub, de dokter, het grote park, de supermarkt en vele andere voorzieningen vind je in de buurt en vaak in je eigen wijk. Ook de vele grootstedelijke voorzieningen die de stad rijk is, zijn goed bereikbaar: de Jaarbeurs, de historische binnenstad, theater, ziekenhuis, universiteit, middelbare school en culturele (publieks)voorzieningen. En voor de mensen die toch verder weg werken of plekken in het land willen bezoeken, is er binnen tien minuten de mogelijkheid om op de bus, tram of trein te stappen en naar elders in het land te reizen. Grote steden en Luchthaven Schiphol zijn vanaf Utrecht Centraal binnen drie kwartier te bereiken. Van monofunctionele woon- of werkgebieden verandert de stad in steeds meer gemengde wijken. Tegelijkertijd koestert de gemeente op bepaalde plekken de milieucontouren; op bepaalde bedrijventerreinen is een mix met wonen niet wenselijk.




*De tien-minutenstad*

## 1.1 Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

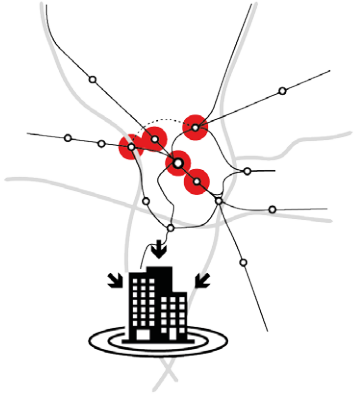
De kracht van Utrecht nu - en ook straks - is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- werkomgeving. Het dichtbij organiseren van de dagelijkse behoeften van de Utrechters is de ruimtelijke bijdrage aan gezond stedelijk leven voor iedereen.

De groei van de stad zet de gemeente in om de bestaande stad te versterken. Dat gaat verder dan het bouwen van woningen. Door te kiezen voor nabijheid kijkt de gemeente bij de toekomstige verstedelijking integraal naar woninglocaties, dagelijkse bestemmingen (zoals voorzieningen, groen, bedrijven, kantoren en winkels) en de routes ertussen. De gemeente zorgt voor een fijnmazig, divers, aantrekkelijk en robuust routenetwerk voor wandelaars, fietsers en reizigers per openbaar vervoer.

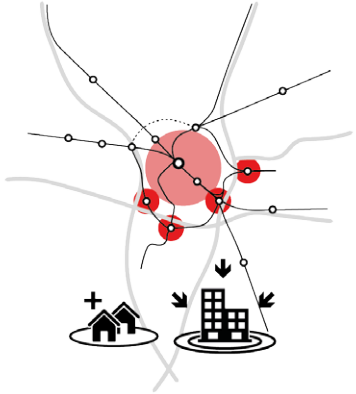
Daarom kiest de gemeente voor een prioriteitsvolgorde voor de stedelijke ontwikkeling, vastgesteld door de gemeenteraad in de Nota van Uitgangspunten RSU 2040:

1 Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten
2 Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is
3 Buiten de stad

Deze drie stappen zullen elkaar in de tijd natuurlijk overlappen. De huidige manier van bouwen – vanuit en naar het hart van de stad (binnenstad en stationsgebied) – heeft zijn grenzen. Stedelijke functies zoals maatschappelijke voorzieningen, groen en de infrastructuur voor mobiliteit, komen onevenredig onder druk te staan. De logische vervolgstap is een oriëntatie op nieuwe stedelijke knooppunten en zodra daar de grens in beeld komt op verdere ontwikkeling buiten de stad.



**1** *Verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten*



**2** *Verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is*

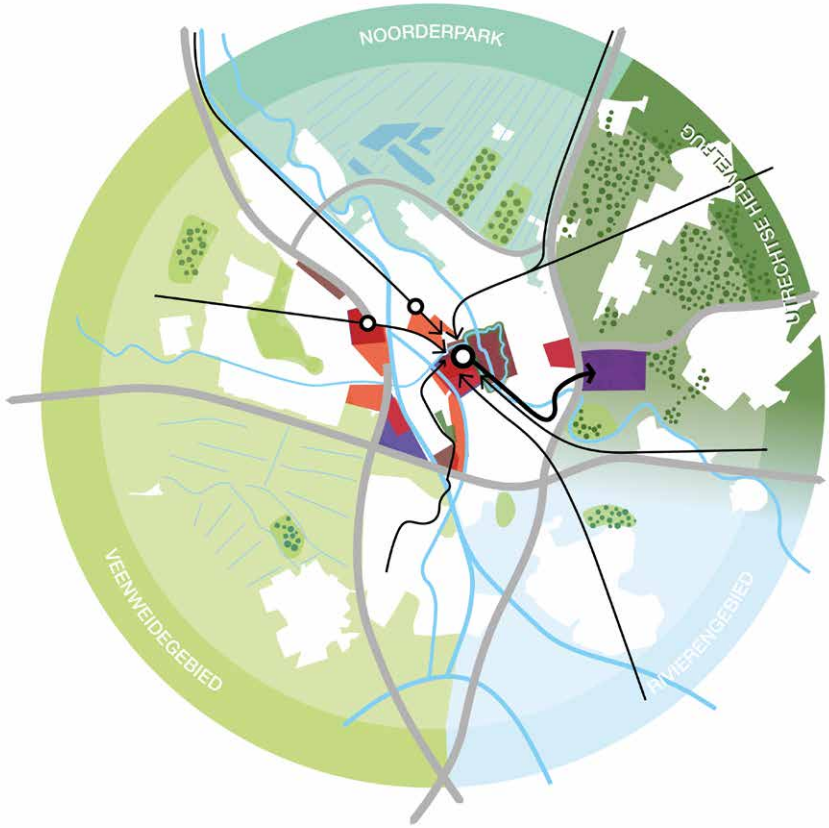


**3** *Buiten de stad*

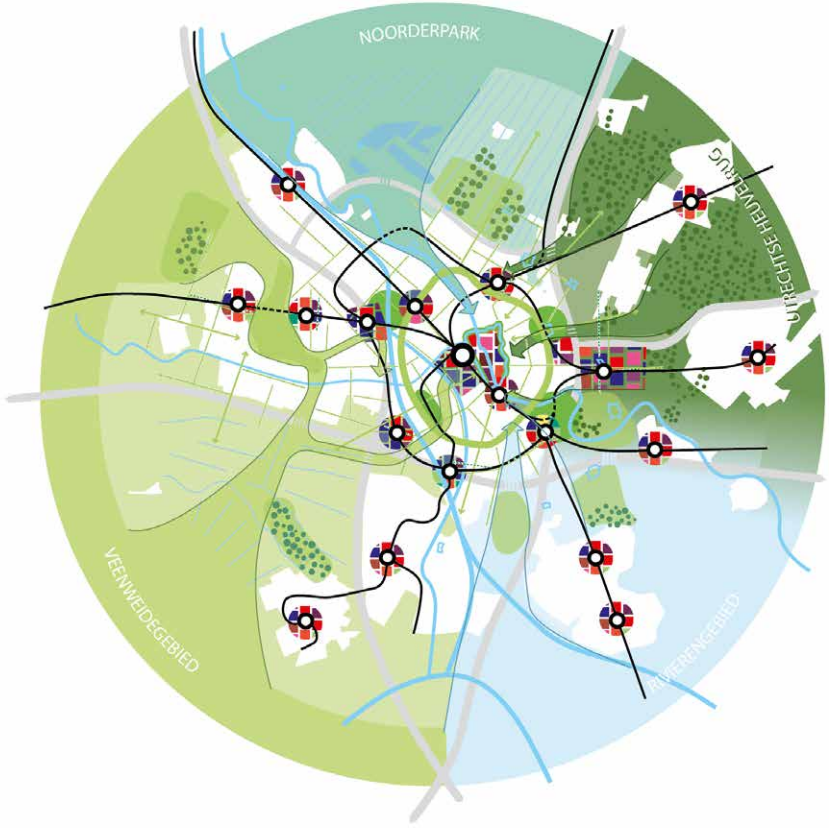
*Prioriteitsvolgorde stedelijke ontwikkeling*

## Nieuwe stedelijke knooppunten

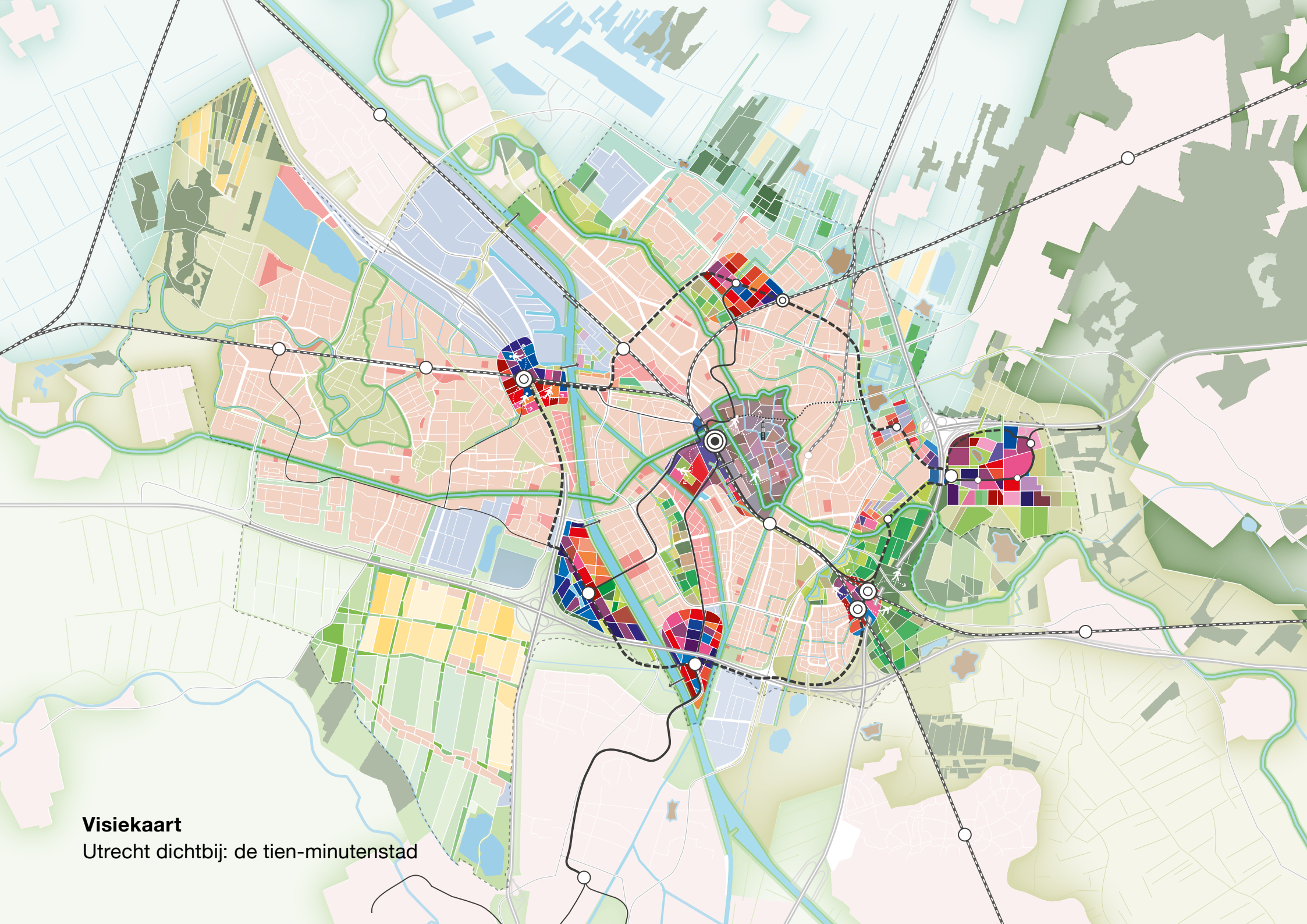
Om de gewenste nabijheid te bereiken kiest de gemeente ervoor om op meerdere plekken in de stad de stedelijke groei te verdelen. Op deze plekken wordt een mix toegevoegd van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor maakt Utrecht een transitie door van een stad waarin alles is gericht op het centrum naar een stad met meerdere centra die de druk op het centrum verminderen en een nieuwe laag aan de stad toevoegen. Op deze stedelijke knooppunten komen veel stedelijke functies samen. De nieuwe stedelijke knooppunten zijn gekoppeld aan een hoogwaardig mobiliteitsnetwerk en groenblauw raamwerk die als ruimtelijke structuurdragers randvoorwaardelijk zijn voor de ontwikkeling van de stad. De ontwikkeling van deze nieuwe knooppunten is stevig verbonden met de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven. Die zorgt ervoor dat de stad in balans groeit en dat de kwaliteiten van de bestaande stad door de groei niet onevenredig onder druk komen te staan.
Bij de verdere uitwerking wordt ingezet op het optimaliseren van de dichtheden van de knooppunten die een hoogwaardige uitvoering van het wiel met spaken (lightrail) mogelijk maken, waarbij op stedelijk niveau de barcode toetsingskader vormt




*Van een stad in het landschap met één centrum ....*




*... naar een landschap in de stad met meerdere centra.*



**Visiekaart**
Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad

## De compacte stad



Bestaande stad
Versterken bestaande stad



Bestaande werkterreinen
Intensiveren en verduurzamen



Nieuwe verstedelijking tot 2030 (MPR)
Realiseren van harde planvoorraad



Nieuwe werklocatie(s) tot 2030 (MPR)



Centrum



(Nieuwe) stedelijke knooppunten
Elke afzonderlijk knooppunt heeft een eigen identiteit en programmering

## De verbonden stad



Rijksweg



Hoofdweg



Spoorweg
Nationale en regionale spoorinfrastructuur



HOV-verbinding - wiel
Snelle verbinding tussen de stedelijke knooppunten, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding - spaak
Verbinding tussen een stedelijk knooppunt en Centraal station, tracékeuze nog niet bepaald



HOV-verbinding – speciale spaak
HOV-verbinding binnenstad



Utrecht Centraal
Hoofdknooppunt in (inter)nationaal spoornetwerk



Voorstadstation
Treinstation met overstapfunctie tussen spaak- en wielverbindingen



HOV-halte/station
Overstaphalte/station van wiel naar spaak en vice versa



HOV-halte
Halte aan wiel of spaak



Langzaam verkeersverbinding
(Zoeklocatie) nieuwe verbinding voor voetgangers en fietsers



Prioriteit voor de voetganger
De voetganger is hoofdgebruiker van de publieke ruimte

## De groene stad



Utrechtse Heuvelrug



Rivierengebied



Veenweidegebied



Komgronden



Fort Nieuwe Hollandse Waterlinie



Bestaand stadspark



Vergroenen openbare en private ruimte
In bestaande stad en bij nieuwe ontwikkelingen meer (gebouwd en onbebouwd) groen in de openbare en private ruimte



Nieuw stadspark



Nieuw landschapspark/groene scheg



Groenblauwe structuurdragers



Groene verbinding
(Zoek)locatie(s) voor slechten van infrastructuur



Energielandschap

## 1.2 Zes stadsprofielen

Om meer invulling te geven aan ‘Utrecht dichtbij’ heeft de gemeente Utrecht zes stadsprofielen ontworpen die van toepassing zijn voor het Utrecht van 2040. Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. Die variatie behoudt en versterkt Utrecht, ook in de ontwikkeling naar 2040. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan deze verschillende stadsprofielen.



**de groene stad**



**de verbonden stad**



**de compacte stad**



**de inclusieve stad**



**de toekomstbestendige stad**

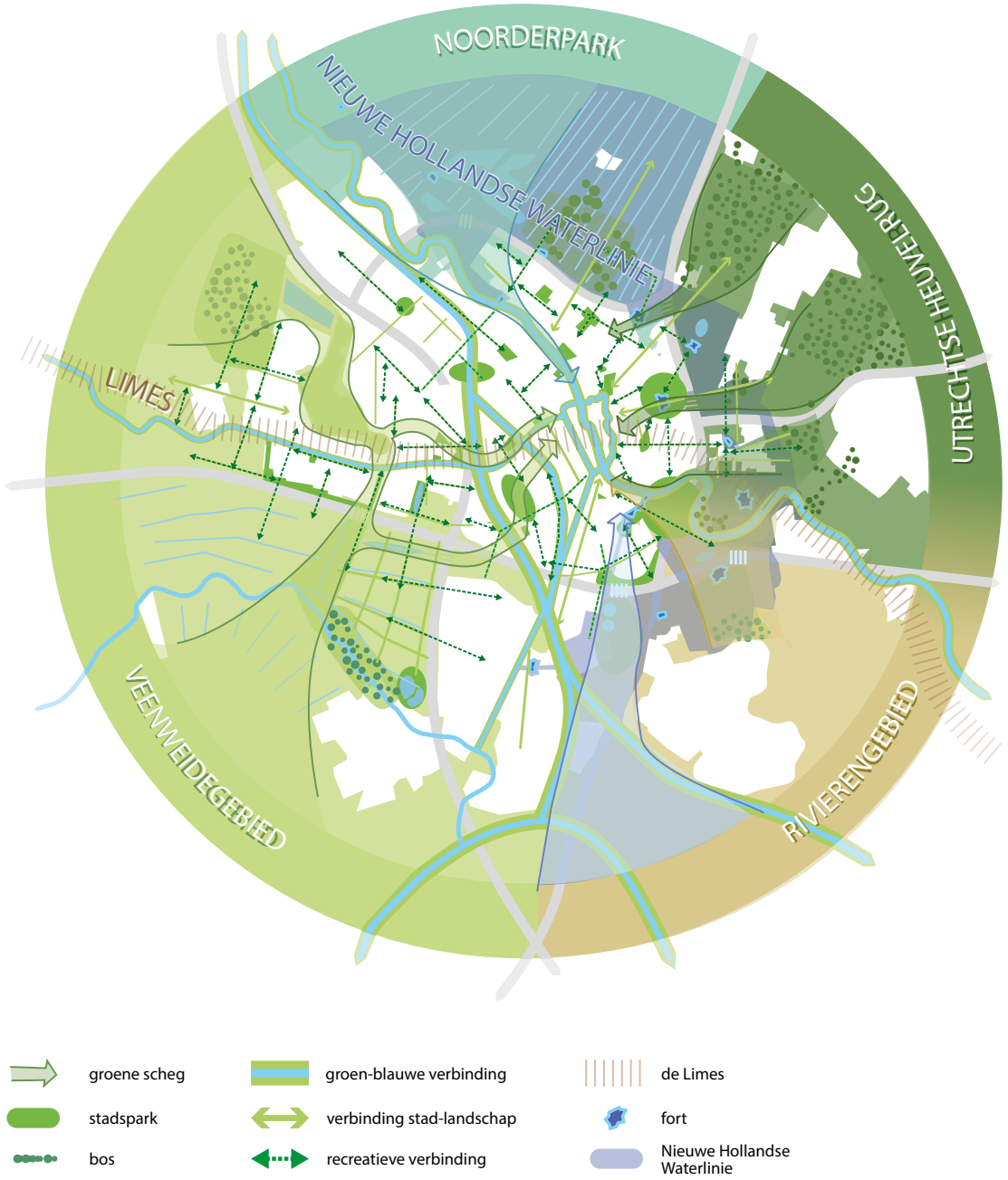


**de vertraagde stad**

## De groene stad

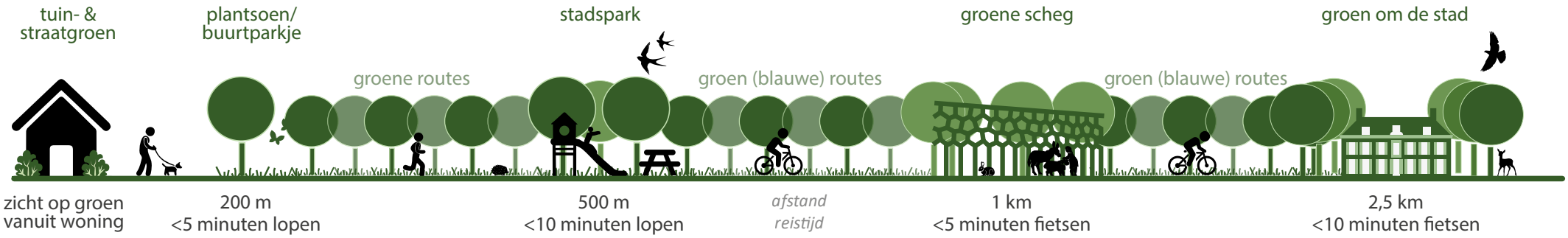
Utrecht is omringd door verschillende landschappen met een rijke cultuurhistorie, elk met een eigen kwaliteit en identiteit. Niet alleen om de stad maar ook in de stad heeft Utrecht prachtige water- en groenstructuren, parken en groene buurten. Deze kwaliteiten zijn een belangrijke reden om in Utrecht te werken, te wonen of de stad te bezoeken. Door de groei van de stad komt het landschap en met name het binnenstedelijke groen, zoals parken, onder druk te staan. Meer mensen zullen en willen hier gebruik van maken op hetzelfde moment. Los van de groeiende stad, kan ook in de huidige stad op sommige plekken het groen worden uitgebreid en verbeterd.

Daarom kiest Utrecht voor verdichten en vergroenen in balans. Het landschap vormt de basis als raamwerk/onderlegger voor de verstedelijking van de stad en geeft een belangrijk antwoord op de invulling van gezond stedelijk leven. De gemeente zorgt dat Utrecht haar stedelijke en landschappelijke kwaliteiten behoudt en zet ontwikkelingen in gang om deze te versterken en te vergroten.



Dat betekent dat het publieke en private domein anders wordt ingericht. Er komt meer groen in de openbare ruimte, zowel in nieuwe ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (groen tenzij). Er zijn meer recreatieve mogelijkheden om de hoek, zoals een park om in te sporten of speelpleinen in de buurt. De gemeente vraagt ook aan de partijen in de stad (bewoners, corporaties, marktpartijen, beleggers, bedrijven) om hun eigendom te vergroenen en zo bij te dragen aan de groene ambities. In 2040 wil de gemeente een divers landschap op alle schaalniveaus: het landschap begint bij de voordeur en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de diverse landschappen om de stad. De niveaus zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en ze zijn ook als netwerk nodig om tot een goed functionerende groene stad te komen. Waar flora en fauna floreren en de biodiversiteit toeneemt.

Het landschap in en om de stad heeft niet langer een enkelvoudige functie maar dient meerdere doelen. In het groen wordt gesport, gespeeld en ontmoeten Utrechters elkaar. Dit gaat samen met (langzaam) verkeer. De vergroening in de stad zorgt er tevens voor dat het in de zomer minder warm is en hevige regenbuien opgevangen kunnen worden.




*Een divers landschap op alle schaalniveaus*

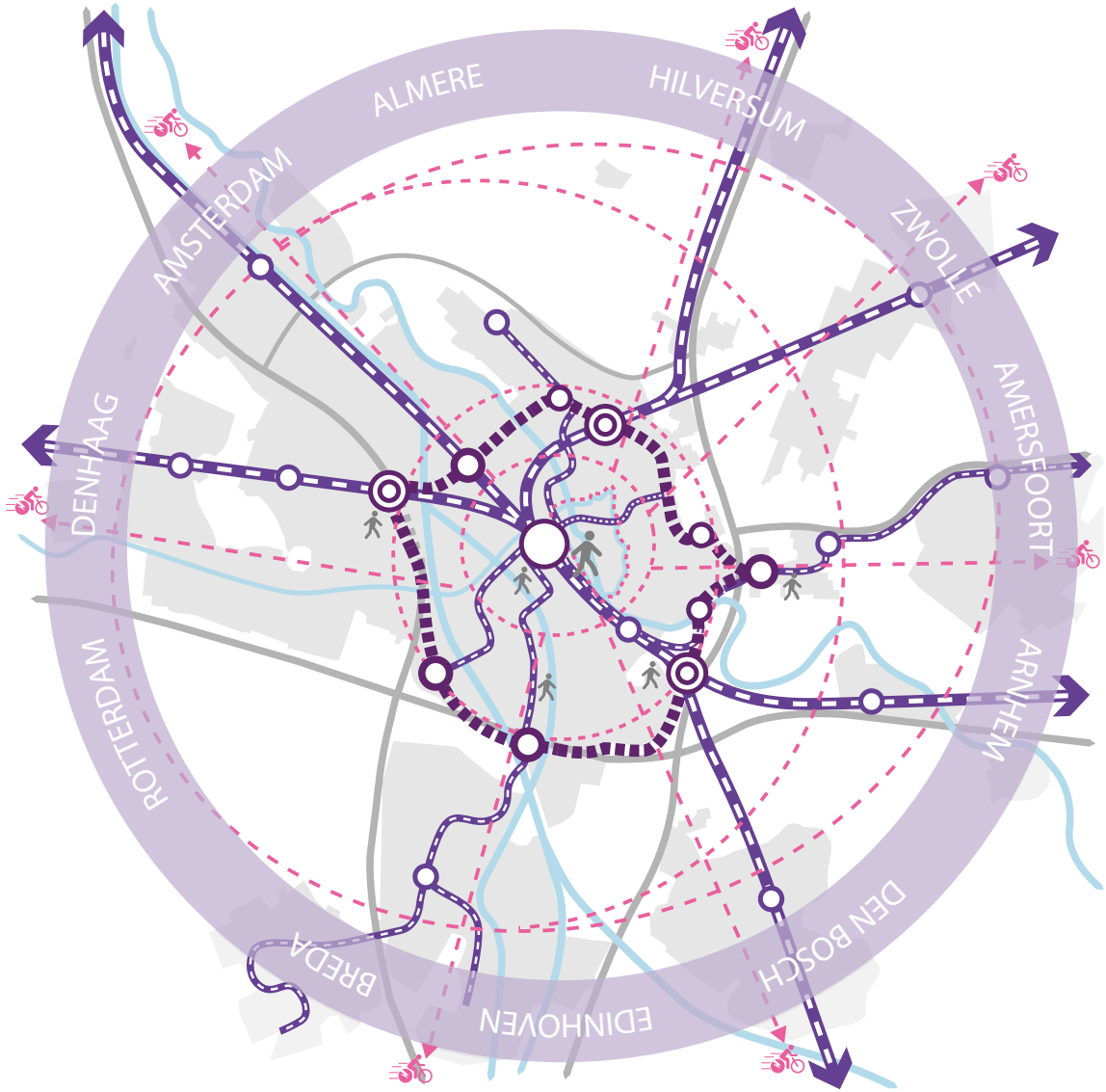


## De verbonden stad

In een stad waar alles dichtbij is, zijn verbindingen cruciaal, zowel sociaal, mentaal als fysiek. En op alle schalen van de stad. De dagelijkse voorzieningen dichtbij organiseren voorkomt lange reisafstanden. Utrechters zullen in 2040 veel vaker te voet gaan, de fiets of openbaar vervoer gebruiken om op hun bestemming te komen. In de openbare ruimte vindt een accentverschuiving plaats; van ruimte om voornamelijk te verplaatsen naar een ruimte om ook te verblijven. Daarvoor is het noodzakelijk om te investeren in een netwerk voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer dat veilig, gezond, toegankelijk en ruimte-efficiënt is.

Op Utrecht CS komt lokaal, regionaal, nationaal en internationaal verkeer samen. Dit is een absolute kracht van de stad maar geeft druk op de (bestaande) infrastructuur. Dat brengt meerdere barrières in de stad met zich mee die de verbondenheid en eenheid van de stad niet ten goede komen. Bij de ontwikkeling die Utrecht doormaakt, is dat niet meer vol te houden.

De gemeente investeert daarom in een nieuw OV-netwerk: het Wiel met spaken (OV-ring). Met deze schaalsprong in het OV worden verschillende gebieden in de stad direct met elkaar verbonden (via hoogwaardig openbaar vervoer) en is een reis via Utrecht Centraal niet meer noodzakelijk. Hiermee wordt niet alleen de druk



op Utrecht Centraal verminderd, maar ook de leefbaarheid in de buurten verhoogd waar de bereikbaarheid toeneemt. De OV-ring zorgt ervoor dat iedereen die in de regio Utrecht woont, werkt of de stad bezoekt, snel en comfortabel gebruik kan maken van openbaar vervoer om op de plaats van bestemming te komen.

De nieuwe haltes van de OV-ring zijn multimodaal: er komen diverse verkeerssoorten bij elkaar. Overstap tussen voet, fiets, OV en auto is goed en comfortabel georganiseerd en is daardoor een aantrekkelijk alternatief. Naast overstappunten zijn de knooppunten van de OV-ring ook zelf een belangrijke bestemming: hier wordt gewoond, geleefd, gewerkt, gerecreeerd, gesport en ontmoet in een (hoog) stedelijk milieu. Met name rondom deze knooppunten vindt in de openbare ruimte de genoemde accentverschuiving plaats; van ruimte om te verplaatsen naar een ruimte om te verblijven, elkaar te ontmoeten en dingen te ondernemen.

Een fijnmazig netwerk van hoofdfietsroutes verbindt de knooppunten met de wijken in de stad en de omliggende regio. Logische, directe en mooie routes vormen samen met stallingsmogelijkheden een fietsnetwerk, dat er voor zorgt dat fietsen een gezonde en aantrekkelijke wijze van verplaatsen is voor afstanden tot 15 kilometer. Ook voor de wandelaars is er een fijnmazig netwerk van groene paden en aantrekkelijke routes.

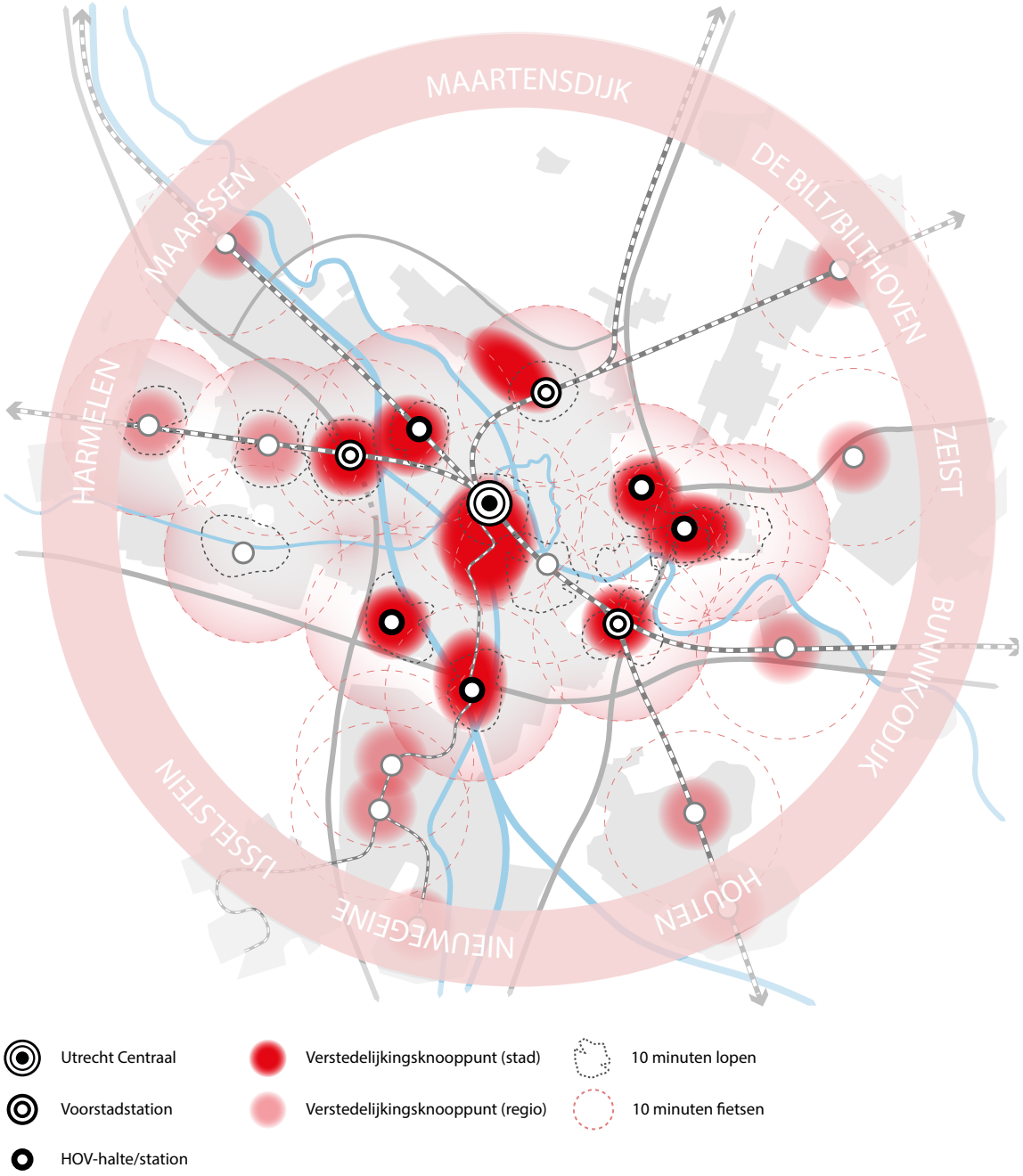
De omvangrijke infrastructuur die Utrecht kenmerkt, verbindt de stad met de rest van het land, maar zorgt lokaal voor veel barrières in het stedelijk weefsel. Juist wanneer de nabijheid van de dagelijkse functies zo belangrijk is, heeft een goede doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van de stad prioriteit. Daarom wil de gemeente door verstedelijking en de bijbehorende nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrières introduceren, maar juist oude opheffen zodat de voorzieningen in de buurten, de wijken en in het omliggende landschap op tien minuten afstand bereikbaar blijven.



## De compacte stad

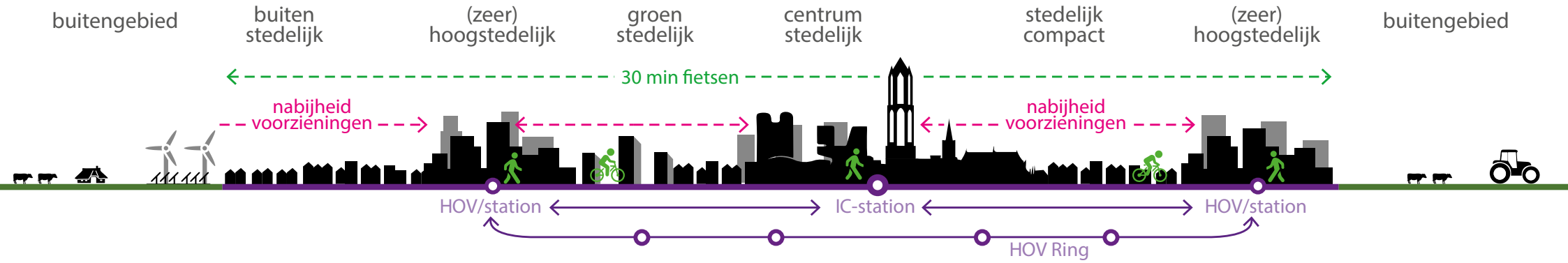
De nabijheid van dagelijkse functies en het omliggende landschap op fietsafstand heeft een directe relatie met een compacte stad. De gemeente kiest ervoor de groei van de stad allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad op te vangen. Verouderde terreinen en ongebruikte gebouwen worden getransformeerd en braakliggende kavels bebouwd. Utrecht borduurt voort op de bestaande stad en genereert daarmee middelen om een kwalitatieve impuls te geven aan de openbare ruimte, voorzieningen en infrastructuur in de bestaande wijken.

Aan deze verdichting zit een grens. De beschikbare ruimte is schaars en ook de druk die ontstaat op andere onderdelen van de barcode neemt toe, zoals scholen, infrastructuur, sport, groen of arbeidsplaatsen. Om een verdere groei van de stad te accommoderen, maakt Utrecht een verstedelijkingssprong waarin Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met meerdere kernen gaat. Door te kiezen voor meer knooppunten vermindert de druk op de bestaande wijken en ontstaat er ruimte om de kwaliteit van de bestaande wijken te verbeteren.



De (nieuwe) knooppunten liggen aan de OV-ring: Leidsche Rijn Centrum, Papendorp, Westraven, Lunetten Koningsweg, het USP en Overvecht. Elk afzonderlijk knooppunt heeft zijn eigen identiteit en programmering. Een aantal daarvan gaat een flinke schaalsprong maken: in aantallen, dichtheden en in bouwvolumes. Hoogbouw is dan één van de middelen die bij deze knopen ingezet kan worden om in hoge dichtheden te bouwen. Maar hoogbouw is geen doel op zich. Veel belangrijker is het waarborgen van de menselijke maat: nabijheid, de beleving van de stad op ooghoogte, levendigheid op straat, functiemenging, buitenruimtes en de mate van publieke toegankelijkheid. De menselijke maat en het pallet aan verschillende gebieden in de bestaande stad en bij de nieuwe knopen met verschillende functies, identiteiten en dichtheden maken de stad interessant en sterk. In paragraaf 5.1.2 is met tegels visueel gemaakt hoe daar op verschillende manieren vorm aan gegeven kan worden.

Omdat de ruimte schaars is - en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad - is het de uitdaging om de ruimte zo efficiënt, adaptief en duurzaam mogelijk te gebruiken. Hierbij maakt de gemeente slim gebruik van de dimensies in ruimte, tijd, gebruik en afstand. De gemeente kiest ervoor om niet langer monofunctionele wijken te ontwikkelen, maar maakt waar mogelijk gemengde gebieden waar wonen, werken, voorzieningen en groen in elkaars nabijheid liggen. Grote vervoersbewegingen blijven hierdoor beperkt. Ook op lager schaalniveau betekent dit dat Utrecht investeert in de wijkeconomie en wijkvoorzieningen, zodat de fysiotherapeut, het buurthuis en de gezamenlijke werkplek bereikbaar blijven binnen tien minuten wandelen of fietsen. Daarnaast zoekt de gemeente naar slimme oplossingen voor multifunctioneel ruimtegebruik en stapeling van verschillende functies. Dit levert naast ruimtewinst ook een interessantere en meer levendige stad op waarin veel gebeurt en waarin ruimte is voor creativiteit, toevallige ontmoetingen en uitwisselingen tussen verschillende groepen en functies.
Het ondersteunt de transformatie naar nieuwe economieën en de aansluiting van de maakindustrie met onderwijs en beroepsbevolking die nodig zijn om een diverse stad te zijn en te blijven. Daarom wijst de gemeente ook specifieke werkgebieden aan waar geen menging plaatsvindt met andere functies die deze werkgelegenheid onmogelijk kunnen maken.




*Nieuwe silhouet van de stad*



## De inclusieve stad

De nabije stad geldt voor iedereen. Dit vraagt om een inclusieve stad en dat betekent dat de gemeente bij de verstedelijking niet alleen handelt in het belang van economische waarde, groei en efficiëntie. De gemeente hecht ook waarde aan maatschappelijke en culturele ontwikkeling, aan innovatie en creativiteit en aan zorg en het voorkomen van sociale uitsluiting. Voor de stad als geheel en voor de afzonderlijke wijken wil de gemeente dat de stad groen, verbonden, compact en toekomstbestendig is. Een stad waarin iedereen welkom is en zich welkom moet voelen. Een stad met rijke contrasten en een grote diversiteit aan (betaalbare) woonmilieus, werkmilieus voor alle doelgroepen met voldoende voorzieningen die voor iedereen bereikbaar zijn.

Een stad voor iedereen vraagt in eerste instantie om een betaalbare woning voor iedereen. Omdat de woningvraag en het woningaanbod in Utrecht sterk uiteen lopen, staat deze betaalbaarheid erg onder druk. Dat is ook de voornaamste reden waarom de gemeente tot 2040 60.000 nieuwe woningen wil bouwen. Hierbij kijkt de gemeente niet alleen naar het aantal woningen, maar ook naar de kwaliteit van woningen, naar woonmilieus en naar het realiseren van gemengde wijken. Niet iedereen is hetzelfde, niet iedereen heeft dezelfde woonwensen en niet elke wijk hoeft hetzelfde te zijn.



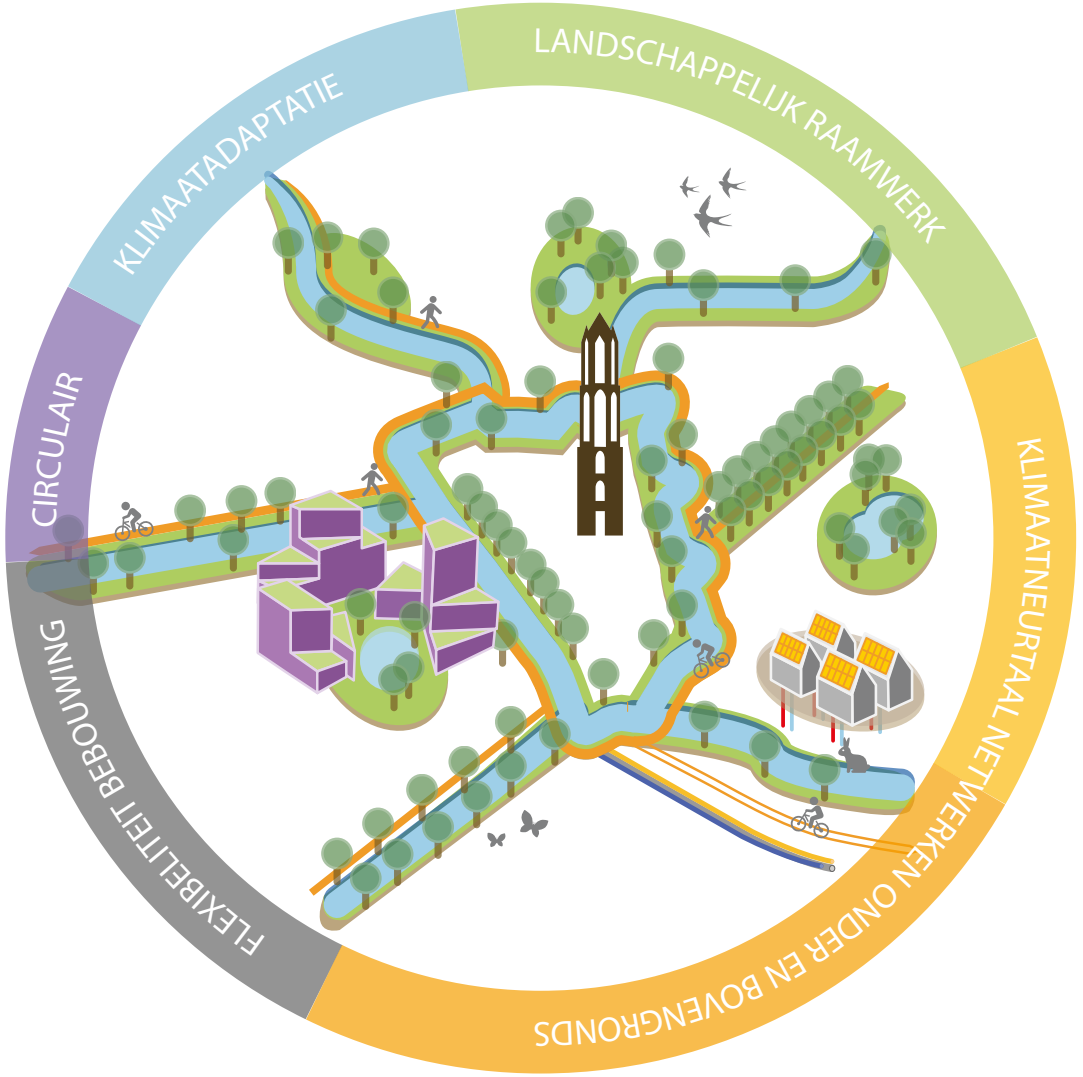
Naast een woning is werk voor velen een belangrijke conditie voor een inclusieve stad. Met de toename van het aantal inwoners, wil de gemeente dat het aantal banen in gelijke tred meegroeit. Daarmee zorgt de gemeente dat de vraag op de arbeidsmarkt in verhouding blijft met het aanbod werkenden uit Utrecht en omgeving. Dit vraagt om ruimte voor een breed scala bedrijven: van startups tot hoofdkantoren voor grote multinationals, van creatieve broedplaatsen tot zware industrie en van werkplaatsen tot winkels en kantoren.
De aard van de werkgelegenheid verandert. De circulaire economie en de creatieve maakindustrie zijn in opkomst. Mensen gaan steeds meer producten hergebruiken en er wordt vaker in de nabijheid geproduceerd. Dit vraagt om andere werklocaties. Het vraagt bovendien om passend onderwijs dat aansluit op deze ontwikkelingen.

Het is belangrijk dat mensen zich thuis voelen in de stad en een goed sociaal netwerk hebben of kunnen opbouwen. Een stad waar ontmoeting vanzelfsprekend is. Ontmoetingen versterken sociale verbanden en stimuleren onderlinge verdraagzaamheid en respect voor elkaar. In een tijd waarin er veel eenzaamheid is, wil Utrecht een stad zijn die mensen uitnodigt om elkaar te ontmoeten en zich met elkaar te verbinden. Hiervoor is het belangrijk dat zowel de gebouwde voorzieningen als de openbare ruimte uitnodigen tot ontmoeting en verbinding. Naast deze sociale voorzieningen zijn ook voldoende toegankelijke voorzieningen op het gebied van onderwijs, cultuur, zorg en sport van cruciaal belang in een inclusieve stad.
Tenslotte moet iedereen van de woning naar het werk of voorziening kunnen komen. Dit vraagt naast de nabijheid van deze functies ook om betaalbaar en toegankelijk vervoer voor iedereen.



## De toekomstbestendige stad

De toekomst is onvoorspelbaar, maar wel voorstelbaar. En dat maakt het mogelijk om erop te anticiperen. Klimaatverandering, epidemieën, economische schommelingen, technologische vernieuwing, geopolitieke ontwikkelingen en de invloed van data beïnvloeden ons leven. De gemeente wil ervoor zorgen dat Utrecht zoveel mogelijk klaar is voor de toekomst. Keuzes van nu moeten in de toekomst van waarde zijn. Een robuuste ruimtelijke structuur helpt daarbij. Ongeacht de ontwikkelingen blijft deze structuur altijd overeind en draagt het altijd bij aan gezond stedelijk leven voor iedereen. De belangrijkste dragers van deze structuur zijn het landschappelijk raamwerk van groen, water en cultuurhistorie en het netwerk van onder- en bovengrondse infrastructuur. Samen zorgen zij ervoor dat de stad haar wortels in het verleden en haar omgeving houdt en tegelijkertijd ook klaar is om te groeien naar een nieuwe toekomst. Utrecht kiest voor een robuuste ruimtelijke structuur, specifiek op het gebied van mobiliteit (OV-ring) en groen.
Ook is het van belang de flexibiliteit in de directe gebouwde omgeving te versterken. Circulaire ontwikkelingen waarbij materialen waardevast en waarde-vermeerderend zijn en daarmee flexibel in aanpassing. Dit draagt bij aan een betere leefomgeving voor iedereen in de gezonde stad van nu en de toekomst. Dit vraagt wel een andere vorm van samenwerken,



vernieuwing van processen en afspraken maken.

Er is sprake van klimaatverandering en daar wil de gemeente op anticiperen. De gemeente werkt aan een klimaatneutrale stad. Dat gaat niet vanzelf. De inzet om verdichten, vergroenen en het water in balans te houden, vraagt een enorme inspanning. Het beeld van de openbare ruimte moet groen gaan kleuren.
In de bestaande stad worden woningen geïsoleerd en worden woningeigenaren gestimuleerd om zelf energie op te wekken. Nieuwe woningen realiseert de gemeente energieneutraal. Maar dit is (voorlopig) niet genoeg. Er is ruimte nodig voor de opwekking van energie uit zon en wind.

De energietransitie, klimaatverandering, digitalisering maar ook de schaarse ruimte boven de grond vragen steeds meer ruimte onder de grond. Er is echter ook ondergronds een zeer beperkte ruimte beschikbaar. Daarom gaat de gemeente regie voeren op de ordening van en de omgang met de ondergrond (zie paragraaf 5.2.9). Een inhoudelijke en procesmatige integrale aanpak is hierbij van cruciaal belang. Zo kan de gemeente de verschillende ambities tegen elkaar afwegen en waar mogelijk combineren. Zo ontstaat er ruimte die hard nodig is in de toekomst.



## De vertraagde stad

Een gezonde stad maakt naast dynamische plekken met reuring ook ruimte voor plekken om tot rust te komen. Utrecht heeft dus niet alleen levendige centra en buurtkernen, maar ook voldoende plekken waar mensen even in de luwte kunnen zijn. Groene openbare plekken voor stilte, verkoeling, ontmoeting en ontspanning. Utrecht beschouwt lopen en fietsen niet alleen als een praktische vorm van (woon-werk) verkeer, maar ook als een manier van verblijven en dwalen door de stad. Dit is niet alleen gezond, maar daarmee krijgen lopen en fietsen ook een sociale component, zodat iedereen mee kan doen.

Een vertraagde stad betekent ook dat er ruimte is om plekken geleidelijk te laten groeien samen met de gebruikers. De bestaande stad is nooit af en maken we samen zodat deze als organisch geheel verder ontwikkelt. Bij plekken die niet tot op de laatste steen zijn ontworpen of plekken die bewust (nog) niet ontwikkeld worden, zijn er meer mogelijkheden voor bewoners of gebruikers om zelf invulling te geven aan de plek. Utrecht houdt daarom ook ruimte voor avontuurlijke plekken waar ruimte is voor struiken, hoger gras, plekken waar je nog moet klimmen en klauteren of waar de industriële uitstraling rondom erfgoed oorspronkelijk blijft.



# 2 **Uitgangspunten** voor de groei van de stad

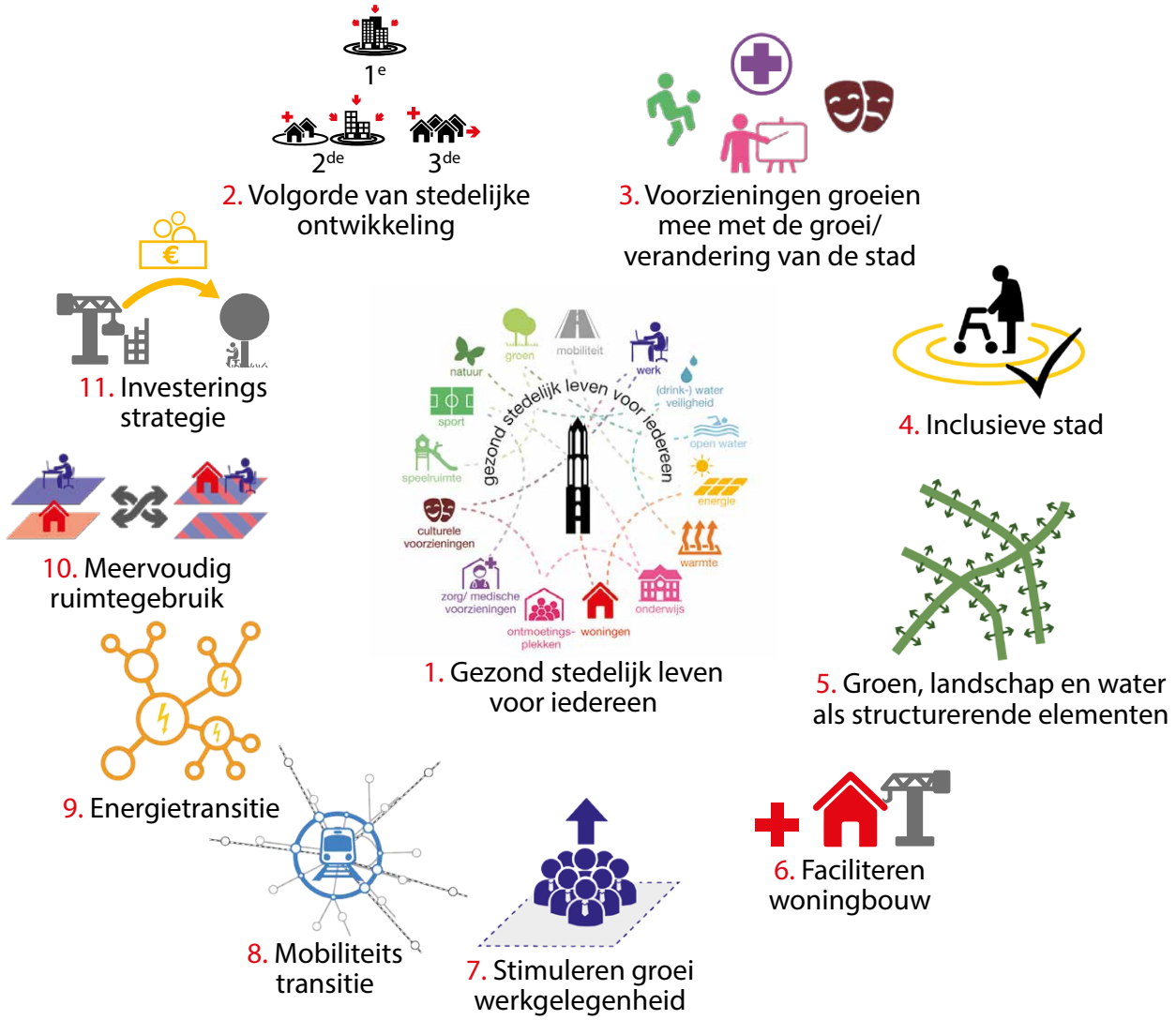
Gezond stedelijk leven voor iedereen is erop gericht kwaliteiten te versterken, kansen te benutten, bedreigingen af te wenden en mensen in een kwetsbare positie gelijke kansen te bieden. De uitdaging voor de ruimtelijke ontwikkeling is ervoor te zorgen dat de stad en al haar voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. Om daar richting aan te geven heeft de gemeenteraad in juni 2020 een Nota van Uitgangspunten vastgesteld.[9] Daarin zijn 11 uitgangspunten benoemd die de basis vormen voor de ruimtelijke visie op 2040.




*Het gemeentebestuur heeft de ambitie* Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen *vertaald naar tien opgaven voor de stad*

## Omgevingswet

Naast deze Utrechtse uitgangspunten schrijft de Omgevingswet (artikel 3.3) voor dat rekening moet worden gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Ook kan de gemeente op grond van de zorgplicht (artikel 1.6 en 1.7 Omgevingswet) ontwikkelingen die de opgaven van de stad nadelig kunnen beïnvloeden, voorkomen, beperken of staken. Het is van belang dat zowel de beginselen als de zorgplicht nader worden uitgewerkt in thematisch en gebiedsgericht beleid, dat op grond van de RSU 2040 wordt gemaakt (zie verder hoofdstuk 7).




*11 uitgangspunten uit 'Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040'*

De 11 uitgangspunten geven invulling aan de ambitie ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ voor de verdere verstedelijking van de stad. Voor de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende twintig jaar betekent ‘gezond stedelijk leven voor iedereen’ in de eerste plaats het bewaken van de balans tussen verdichten en vergroenen. Daar waar Utrecht groeit door te verdichten, blijft de stad leefbaar door voldoende groen toe te voegen. Groen, landschap en water in en rond de stad zijn een voorwaarde voor gezonde stedelijke ontwikkeling. Niet alleen voor groenbeleving en recreatie, maar ook voor bijvoorbeeld klimaatadaptatie en biodiversiteit. Daarom is als uitgangspunt gekozen dat groen, landschap en water niet het sluitstuk maar de start in het denken vormen bij de verstedelijking, bijvoorbeeld die van de openbare / publieke ruimte. De ruimte voor groen en water wordt multifunctioneel benut; als plek om te rusten en te ontspannen; voor ontmoeten, recreëren, bewegen, verplaatsen/mobiliteit, energie en klimaatadaptatie. Er is meer dan voorheen aandacht voor nieuwe vormen van groen, zoals groen op daken en gevelgroen. Er wordt ook bekeken of nieuwe waterverbindingen mogelijk zijn.
Ook betekent gezonde verstedelijking dat de stad van iedereen moet blijven, dus het inclusieve karakter behoudt. Denk aan gemengd en betaalbaar wonen, gemengde wijken en voldoende, diverse en hoogwaardige voorzieningen die aansluiten op de behoefte van de (toekomstige) bewoners en gebruikers. Het is de verantwoordelijkheid van de gemeente om samen met publieke en private partijen deze voorzieningen zodanig te realiseren, dat deze toegankelijk zijn voor iedereen, uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners. En leidt tot optimaal gebruik van, in sommige buurten, letterlijk schaarse ruimte.

Gezond stedelijk leven voor iedereen houdt ook in dat de gemeente goed wil zorgen voor het cultureel erfgoed en de unieke landschappelijke en natuurlijke kwaliteiten van de stad en dat de gemeente wil bewaken dat Utrecht een stad blijft die ruimtelijk, functioneel en sociaal-maatschappelijk veelkleurig en contrastrijk is. De gemeente koestert de verschillende wijken, de bewoners en hun eigen identiteit. Het onlangs vastgestelde Koersdocument ‘Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen’ geeft richting voor gebiedsontwikkeling vanuit een sociaal-maatschappelijk perspectief. Het gaat over de beschikbaarheid, bereikbaarheid, spreiding en inrichting van maatschappelijke voorzieningen. Het is geen blauwdruk, maar helpt bij het maken van afwegingen door het benoemen van enkele uitgangpunten en richtlijnen. Het vraagt maatwerk om dit te laten landen in de stad, wijk of buurt.
De gemeente wil scheidslijnen en segregatie voorkomen en beperken en streeft naar kansengelijkheid. Dat vraagt om een sociaal en ruimtelijk ongedeelde stad en het wegnemen van scheidslijnen en barrières. Kortom: maatwerk. Niet voor iedereen hetzelfde, maar ieder het zijne. Daarom is het onder andere van belang om in te zetten op bestaanszekerheid, voldoende kwaliteit van leven, goed onderwijs, een plek om te wonen, kansen op werk, zinvolle dagbesteding, toegang tot zorg en een groene en gezonde leefomgeving.

De gemeente kiest voor binnenstedelijke verdichting, omdat het meerdere voordelen met zich meebrengt, zoals: het behoud van het rijke landschap rondom de stad, het beter benutten of uitbreiden van bestaande economische en sociaal-maatschappelijke voorzieningen, energie-efficiency, minder (auto)mobiliteit en menging van functies. Niet elk gebied binnen de stad Utrecht zal in gelijke mate bijdragen aan de ontwikkeling van de stad. De ruimtelijke strategie zal per gebied verschillen en zo doet de gemeente recht aan bestaande wijken, hun kwaliteiten en ontwikkelmogelijkheden.
Bij de beoogde binnenstedelijke verdichting wil de gemeente de kansen benutten van meervoudig gebruik van ruimte en gebouwen en het combineren van functies. Dat maakt de stad veerkrachtiger en het zorgt voor efficiënter gebruik van onder andere energie en grondstoffen. Bovendien biedt meervoudig gebruik van de ruimte de mogelijkheid om meerdere van de hier genoemde uitgangspunten in dezelfde ruimte te realiseren zonder dat deze elkaar verdringen of beperken. Naar verwachting lost meervoudig gebruik niet alle ruimteclaims op. De gemeente moet keuzes maken en prioriteren om de groei van de stad in goede banen te leiden. De vastgestelde uitgangspunten geven houvast bij het maken van die keuzes.

**De gemeenteraad heeft een elftal uitgangspunten voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vastgesteld:**

1 Gezond stedelijk leven voor iedereen is het ijkpunt voor de groei van de stad; Utrecht kiest voor een balans tussen de bestaande stad en de groei van de stad.

2 De gemeente Utrecht vangt de groei van de stad op in de volgende prioriteitsvolgorde: (1) verdichten rondom binnenstedelijke knooppunten, (2) verdichten bij knooppunten aan de rand van de stad en verdichten binnenstedelijk waarbij groen (inclusief klein groen) en openbare ruimte (specifiek pleintjes) waar mogelijk ontzien worden; waarbij hier niet pas op ingezet wordt als (1) volledig benut is, (3) buiten de stad.

3 De gemeente Utrecht gebruikt vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden: Koesteren, Inbreiden, Transformeren en Uitleg en gebruikt hierbij de barcode-methodiek als instrument om de ruimtevraag inzichtelijk te maken. (Maatschappelijke) Voorzieningen groeien mee met de groei of verandering van de stad.

4 De gemeente Utrecht bouwt aan een inclusieve stad, waar plek is voor iedereen en waarin scheidslijnen en barrières worden geslecht; menging van verschillende woonvormen (huur-koop; prijsklassen; etc) is een belangrijk basisprincipe voor ruimtelijke inrichting.

5 De gemeente Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen en werkt aan een klimaatbestendige stad. Uitgangspunten zijn:
- Groene buitenruimte binnen 300 meter vanaf elk huis in Utrecht. Waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes).
- Groene recreatiegebieden rondom de hele stad, die goed bereikbaar zijn via een groene fiets- of wandelroute.
- De gemeente Utrecht kiest bij ruimtelijke ontwikkelingen voor behoud en versterking van de lokale biodiversiteit, gebruikmakend van de Utrechtse soortenlijst, en werkt daarmee aan een natuurinclusieve stad.

6 De gemeente Utrecht faciliteert de woningbouw (in balans met de regionale opgave) om te voorzien in de woningbehoefte.

7 De gemeente Utrecht stimuleert een groei van de werkgelegenheid die in aard en omvang aansluit bij de groei van de (beroeps)bevolking. Waarbij er een focus zal zijn op zoveel mogelijk werknemers per hectare bedrijvigheid binnen sectoren waarop Utrecht zich profileert waaronder circulaire economie en de maakindustrie, om zo werk voor iedereen bereikbaar te houden.

8 De gemeente Utrecht kiest voor een mobiliteitstransitie: de voetganger, de fiets, het openbaar vervoer en de deelmobiliteit krijgen prioriteit boven de auto.

9 De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad en biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie, en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Naast duurzame energieopwekking wordt hierbij ook ingezet op energiebesparing, door het (versneld) aanpakken van de woningen met de slechtste energielabels.

10 De gemeente Utrecht kiest voor meervoudig ruimtegebruik en functiemening boven enkelvoudig ruimtegebruik, zodat de beperkte ruimte optimaal wordt benut.

11 De gemeente Utrecht ontwikkelt als integraal onderdeel van de RSU 2040 een investeringsstrategie die een indicatieve investeringsopgave biedt verbonden aan de realisatie van de RSU 2040.

# Intermezzo

## Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts Cultureel erfgoed

In dit document blikt de gemeente vooruit naar 2040. In de komende twintig jaar zal de stad zich verder ontwikkelen. Groei en verandering van de stad is van alle tijden! Utrecht bouwt voort en kan daarbij teruggrijpen op een rijke historie. De stad beschikt over uniek cultureel erfgoed, waar de Utrechters trots op zijn; de gemeente wil dat koesteren.

Historische steden zoals Utrecht kenmerken zich door pré-stedelijke topografische en landschappelijke kenmerken. Nederzettingen ontwikkelden zich in een constante wisselwerking met de mogelijkheden en veranderingen die het land en water boden. Sommige nederzettingen ontwikkelden zich tot stad, vele niet. Nederland kent een groot aantal historische steden, maar het zijn slechts enkele die zo een lange staat van dienst hebben als Utrecht. Ruim tweeduizend jaar van bewoning heeft stukje bij beetje vorm gegeven aan het rijke mozaïek van het huidige Utrecht.



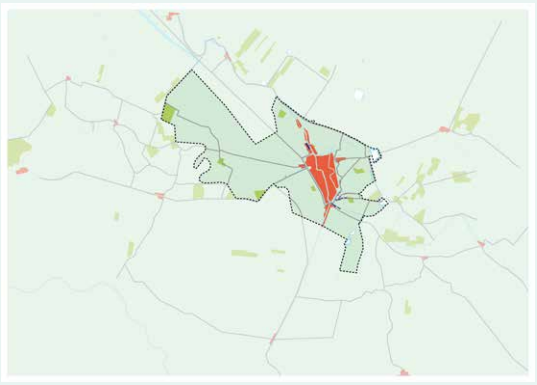
*Paardentam Domplein, circa 1900*

**Bijlage 1 geeft een beschrijving van de historie van de stedelijke ontwikkeling in Utrecht, waaraan de stad haar cultureel erfgoed te danken heeft. Dit zijn enkele opvallende elementen uit die rijke historie:**

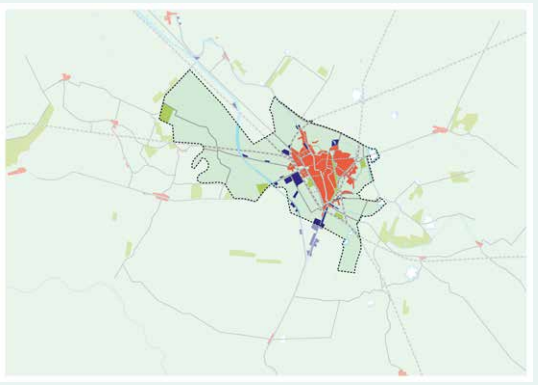
- Utrecht behoort tot de oudste bewoonde gebieden van ons land. De oudste resten van bewoning stammen uit de prehistorie.
- De eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen ontstonden in de Romeinse tijd. Omstreeks 800 jaar voor onze jaartelling splitste de Vecht zich af van de Rijn en ontstonden meerdere nederzettingen in de buurt van het water. De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute. Ter bewaking van de grens (Limes) werden forten gebouwd, waaronder het Domplein en de Hoge Woerd. Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
- In de Middeleeuwen groeide het oude fort uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
- Begin 11e eeuw werd het kerkelijk centrum grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde zijn paleis aan de burcht en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zijn daar nu nog restanten van te zien.
- In de 11e en 12e eeuw werden de veenmoerassen ten zuiden en ten noordwesten van Utrecht ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden.
- In 1122 kreeg Utrecht als één van de eerste steden in de Noordelijke Nederlanden stadsrechten; in 2022 viert Utrecht haar 900-jarig bestaan.
- In 1275 werd de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.
- In 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, nog altijd het belangrijkste icoon van de stad. De volledige bouw van kerk en toren duurde 200 jaar.
- Halverwege de 16e eeuw was de stad al uitgegroeid tot 30.000 inwoners; de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. Ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was toen de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald.
- Drie eeuwen lang stabiliseerde het aantal inwoners rond de 30.000, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De middeleeuwse stadsmuren waren niet meer functioneel; de stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie.
- Ook buiten de stadsmuren werd de stad uitgebreid. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

- Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland.
- In de eerste helft van de 20e eeuw nam het aantal inwoners opnieuw flink toe en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae (zelf auteur van 'De Heedendaagsche Stedenbouw', een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen avant la lettre) schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.
- In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. Vanaf de jaren zestig werd de binnenstad grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel.
- Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de toenmalige gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.
- Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd – na een grenscorrectie met de buurgemeente - aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018.
- Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn.
- Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.

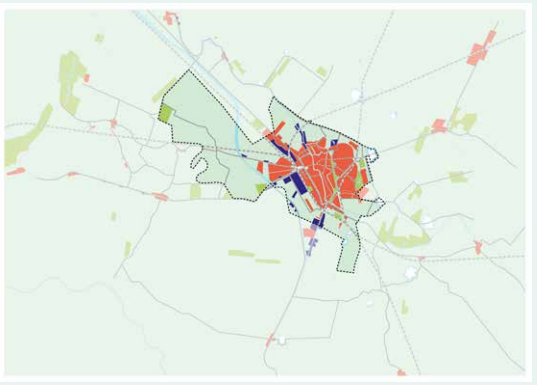
1800



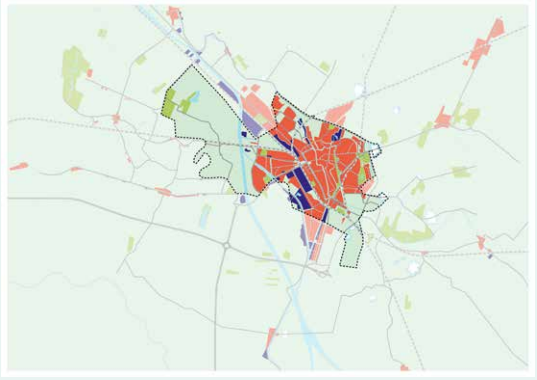
1900



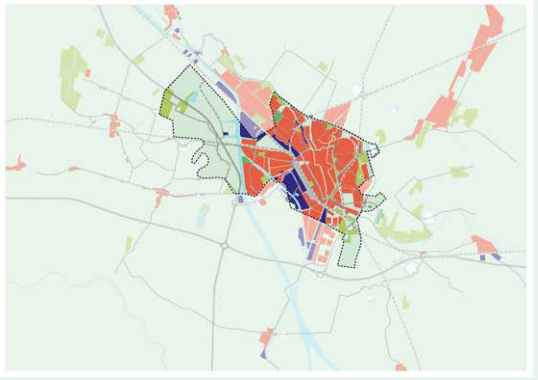
1920



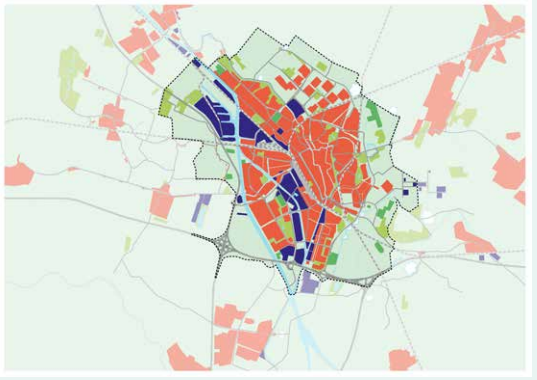
1940



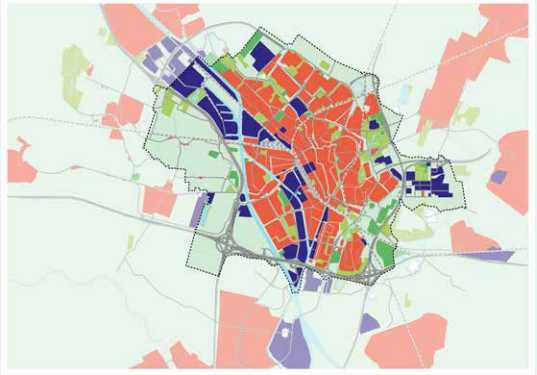
1960



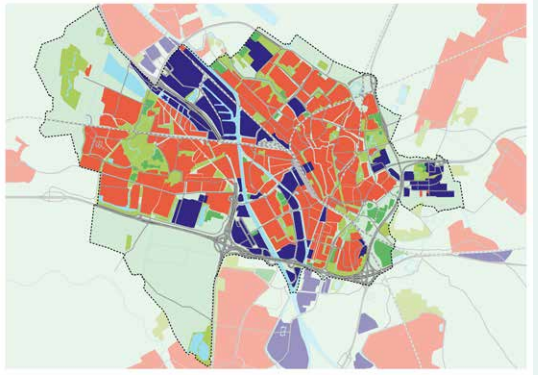
1980



2000



2020



Historische ontwikkeling van Utrecht

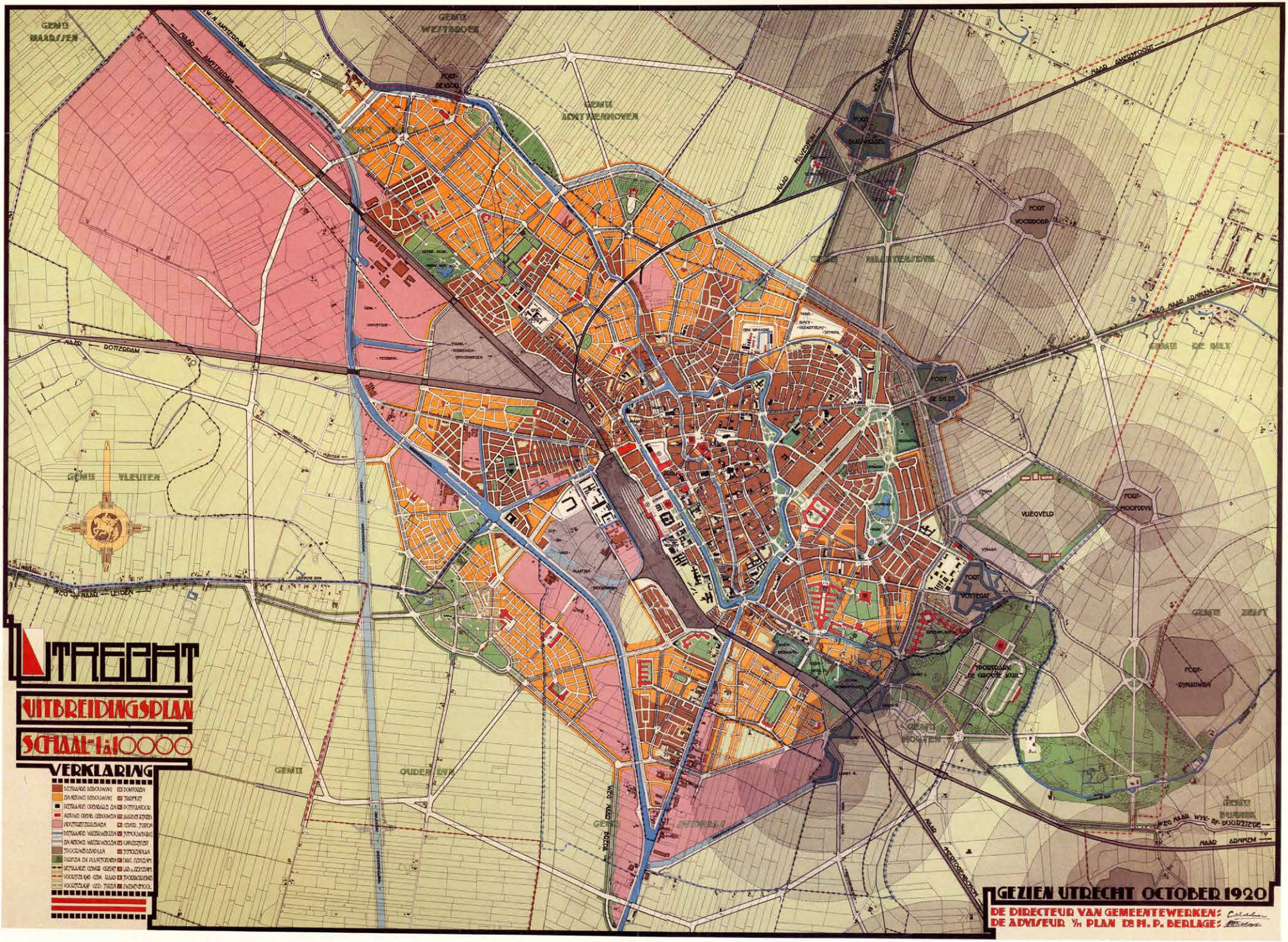
- Wonen
- Werken
- Recreatief groen
- Wegen
- Tramwegen
- Spoorwegen
- Sport
- Landschap
- Water
- Snelwegen
- Gemeentegrens

## De historische betekenis voor de huidige ruimtelijke ontwikkelingen

Utrecht heeft van oudsher een traditie in ‘gezond stedelijk leven’, zowel fysiek als mentaal. Er is in Utrecht een eeuwenlange overtuiging de stedelijke ontwikkeling gezond vorm te geven. Verschillende burgemeesters, onder wie Moreelse, Asch van Wijck en Fokkema-Andreae, gaven het vorm vanuit die overtuiging. In Fokkema- Andreae’s tijd groeide Utrecht spectaculair hard, maar dat verliep onsamenhangend. Hij zag noodzaak om het integraal aan te pakken, waarbij gezondheid een groot thema was. Hij liet Berlage het beroemde plan maken, kocht de landgoederen van Amelisweerd voor recreatie en ontwikkelde Maarschalkerweerd tot sportgebied. ‘Ongezond levende’ Utrechters konden sporten en recreëren in een groene aantrekkelijk omgeving met schone lucht. Bij alle burgemeesters waren stedenbouwkundige plannen met veel aandacht voor groen en blauw vertrekpunt voor de groei.
De RSU 2040 bouwt voort op die traditie. De stad is geen ‘tabula rasa’, een leeg vel waarop ongestoord kan worden gepland. Het is belangrijk dat de gemeente bij stedelijke ontwikkeling rekenschap geeft van het erfgoed dat er is, de betekenis ervan voor de stad herkent en er opnieuw waarde aan toevoegt. Dat is meer dan alleen behoud van grotere en kleinere monumenten; het erfgoed geldt als basis voor onze verdere verstedelijking.
De gemeente zorgt hiervoor door het erfgoed herkenbaar te houden en zichtbaar te maken. Bij het herkenbaar houden gaat het om het gebruiken van bestaande verkavelingen en hoofdstructuren. Een 13de-eeuwse ontginning die een continu agrarisch gebruik heeft, is nog steeds goed herkenbaar als 13de-eeuwse verkaveling. Datzelfde geldt ook voor typisch 20ste-eeuwse vormen van stedelijke ontwikkeling. Bij het zichtbaar maken gaat het er om dat erfgoed een ieder blijft herinneren aan de rijke historie van de stad. Een deel van het (religieus) erfgoed heeft waarde omdat het een specifiek verhaal vertelt, een verhaal dat in een bepaald tijdvak is begonnen, zich in de loop der tijd heeft ontwikkeld en nog lang niet is afgelopen. In de negentiende eeuw heeft bijvoorbeeld de Nieuwe Hollandse Waterlinie gebruik gemaakt van de landschappelijke (ontginnings)structuren ten oosten van de Vecht. Hier is duidelijk sprake van onderlinge samenhang van bodem, landschap en bebouwingswijze. Soms is dat verhaal ‘verstopt’ en kan dat met ruimtelijke ingrepen weer zichtbaar worden gemaakt.

Bij het zichtbaar en herkenbaar maken van het cultureel erfgoed maakt de gemeente de volgende strategische keuzes:

- Via het (religieus) erfgoed wordt waarde toegevoegd op verschillende niveaus: van locatie- tot stadsniveau. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is steeds aandacht voor dit erfgoed en behoudt dit waar mogelijk een plek.
- Voor de ruimtelijke ontwikkeling vormen de historische groenstructuur en waterlopen de basis. Die worden duidelijker zichtbaar en herkenbaar gemaakt. Het Merwedekanaal, de Vaartsche Rijn en het Amsterdam-Rijnkanaal worden de ‘nieuwe Nieuwegrachten’: binnenstedelijk water, oorspronkelijk bedoeld als transportas en langzamerhand getransformeerd naar woon/werk milieus.
- Op vergelijkbare wijze krijgt de Nieuwe Hollandse Waterlinie een plek in de stad als ‘nieuwe stadswal’, oorspronkelijk een verdedigingsstructuur en nu opgenomen als groenblauwe buitenruimte.
- Ook wordt er gezocht naar een nieuwe mix van stedelijk programma en groen op de forten.
- De Dom is al eeuwen een belangrijk oriëntatiepunt voor Utrecht en blijft dat vanzelfsprekend. In de komende twintig jaar zullen nieuwe oriëntatiepunten worden toegevoegd.


UTRECHT
UITBREIDINGSPLAN
SCHAAL 1:10000
VERKLARING
GEZIEN UTRECHT OCTOBER 1920
DE DIRECTEUR VAN GEMEENTEWERKEN:
DE ADVISEUR V/H PLAN DR H. P. BERLAGE:
GEMEENTE MAARSSEN
GEMEENTE WESTBROEK
GEMEENTE ZUILEN
GEMEENTE VLEUTEN
GEMEENTE DE BILT
GEMEENTE HOUTEN
GEMEENTE ZEIST
FORT DE KOCK
FORT VOORBERG
FORT BLAUWKAPEL
FORT DE BILDT
FORT HOOFDDIJK
FORT VOSTEGAT
FORT RIJNAUWEN
VLIEGVELD
PARK DE GROENE HEUVEL
WEG NAAR AMSTERDAM
WEG NAAR ROTTERDAM
WEG NAAR ARNHEM
WEG NAAR WIJK EN DUURSTEDE
WEG NAAR AMERSFOORT
WEG NAAR HILVERSUM

# 3 De kwaliteiten van de stad Utrecht

De Atlas voor Gemeenten beschrijft dat een aantrekkelijke stad bestaat uit acht factoren: bereikbaarheid van werk, het culturele aanbod, veiligheid, het aanbod van woningen, de nabijheid van natuurgebieden, aanwezigheid van hoger onderwijs, het historische karakter van de stad en het aanbod cafés en restaurants. Dit overziend, mag Utrecht zich rijk rekenen! Utrecht scoort al jaren hoog in de Atlas voor Gemeenten. Specifiek heeft Utrecht bovendien enkele ruimtelijke kwaliteiten waar de inwoners van Utrecht zich in herkennen en trots op zijn.

De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 koestert vijf belangrijke ruimtelijke kwaliteiten:

- Rijke historie en erfgoed
- Compacte stad te midden van diverse landschappen
- Knooppunt in nationaal netwerk
- Hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau
- Een grote stad met een menselijke maat, een stad voor iedereen

Utrechters zijn trots op deze kwaliteiten van hun stad en daarom wil de gemeente deze beschermen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen toetst de gemeente of deze bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en waar oog is voor de menselijke maat.





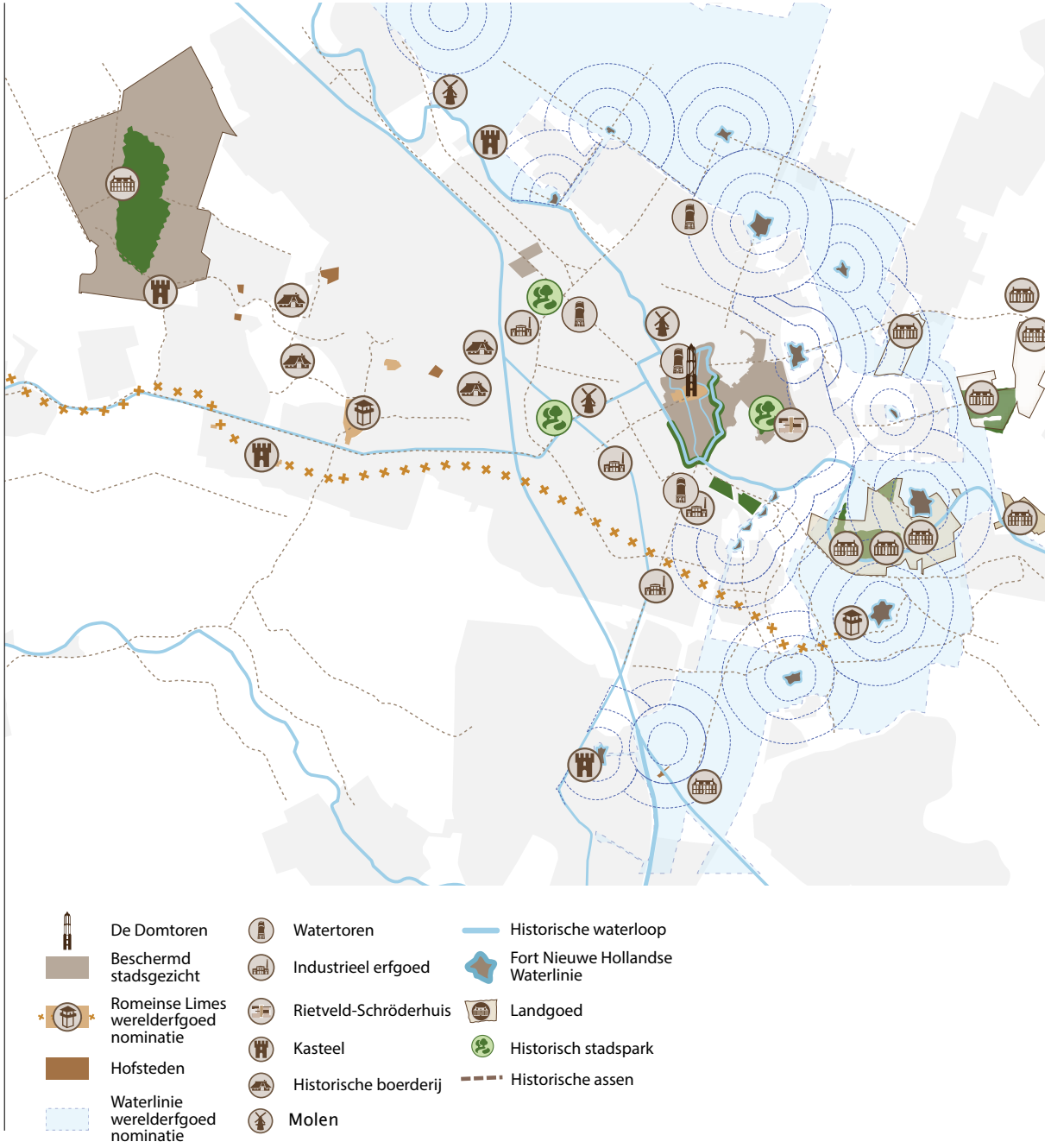






## Rijke historie en erfgoed

De Utrechter is trots op de historie en het waardevolle cultureel erfgoed vanuit verschillende tijdsperioden. Dit maakt de stad veelzijdig en geeft de stad identiteit. Met nieuwe ontwikkelingen wil Utrecht daar op voortbouwen. Denk aan de Dom en de waterlinie met de forten. De Romeinse Limes en de Nieuwe Hollandse Waterlinie staan op de nominatie om UNESCO-werelderfgoed te worden. Het Rietveld-Schröderhuis is dat al. Ook de oude stedelijke structuur met de kanalen, de grachten en de stedelijke assen, de vele monumenten in de stad en het industrieel erfgoed herinneren de Utrechters aan het rijke verleden van hun stad.



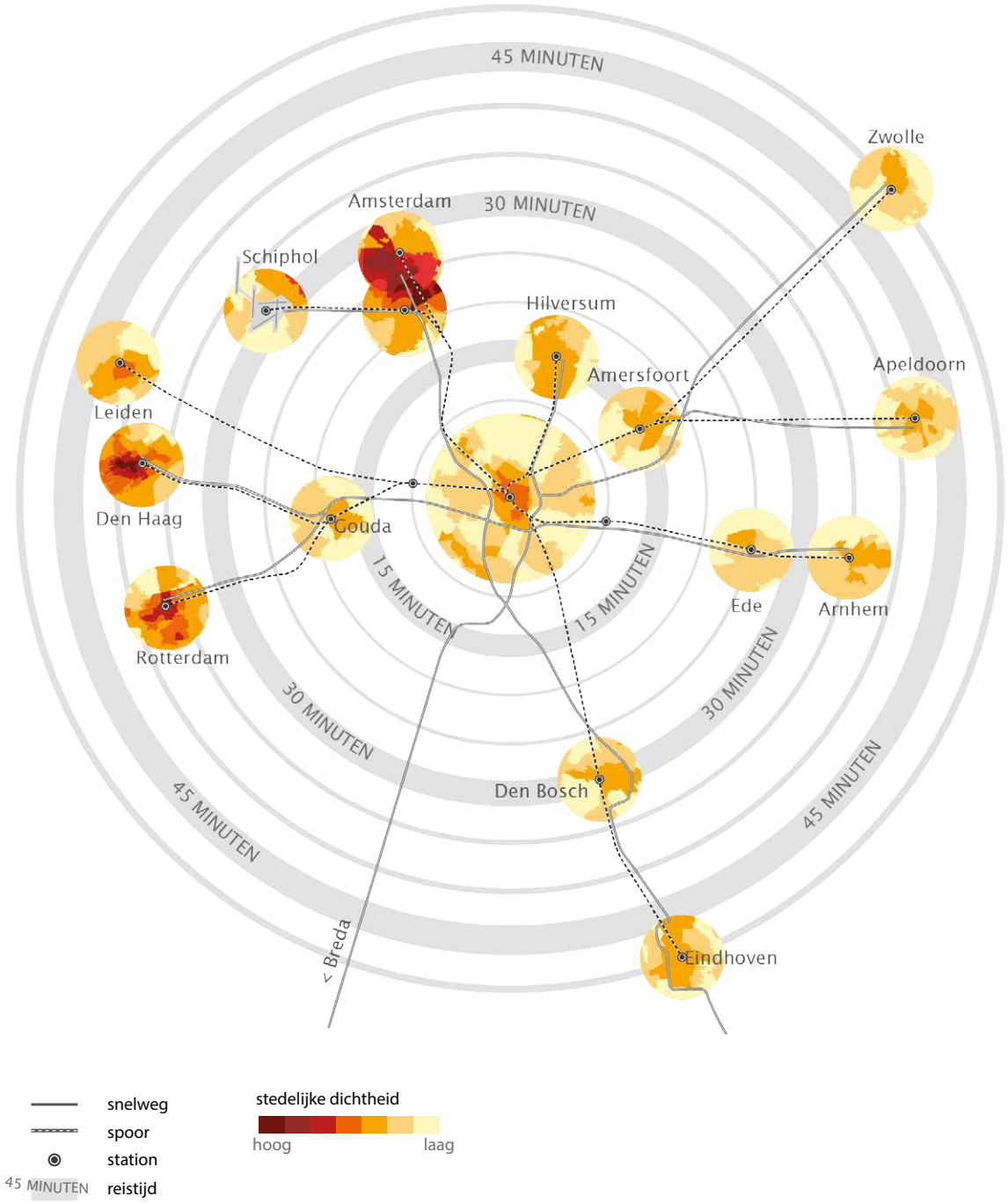
## Compacte stad te midden van diverse landschappen

Utrecht is omringd met verschillende landschappen: de Utrechtse Heuvelrug, het stroomgebied van de Kromme Rijn, de komgronden en het veenweidegebied. Dat is bijzonder, maar ook logisch gezien de goede condities van bodem en water om hier een stad te stichten. Utrecht is een compacte stad waardoor het omliggende landschap altijd op fietsafstand bereikbaar is. Het uitgebreide netwerk aan fiets- en wandelpaden speelt hierbij een belangrijke rol. Niet alleen buiten maar ook in de stad zelf zien inwoners veel landschappelijke structuren die een grote diversiteit aan omliggende landschappen de stad inhalen. De rivieren, kanalen, grachten en vaarten, maar ook parken, bomenlanen en plantsoenen zorgen ervoor dat inwoners het landschap ook in de stad kunnen beleven en gebruiken. Dit levert de Utrechters niet alleen een aantrekkelijke leefomgeving op, maar ook een leefomgeving die gezond is, ecologisch waardevol is, verkoeling biedt en uitnodigt tot beweging.



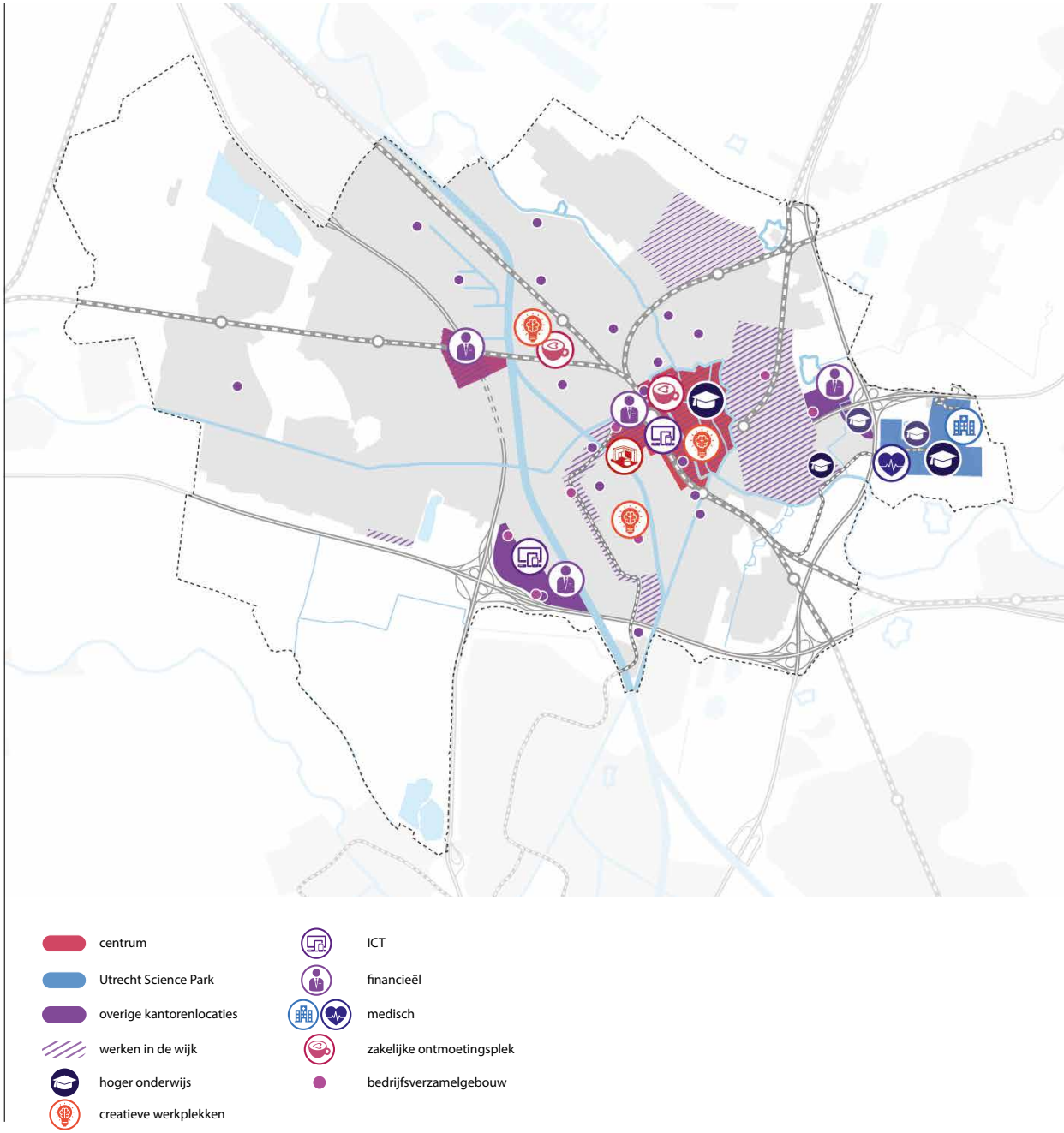
## Knooppunt in nationaal netwerk

Utrecht is een grote stad in het centrum van Nederland, vanuit alle windstreken snel en gemakkelijk te bereiken. Veel grote steden en luchthaven Schiphol zijn binnen een uur te bereiken met het openbaar vervoer. Ook autosnelwegen kruisen elkaar bij Utrecht en verbinden de stad met alle windrichtingen. Over het water speelt het Amsterdam Rijnkanaal een belangrijke rol. De haven op Lage Weide is één van de grootste binnenhavens van Nederland. De centrale ligging maakt Utrecht populair voor zowel bezoekers, forenzen, studenten als bedrijven. De regio Utrecht is het economische brandpunt van een veel groter stedelijk net-werk. Financiële dienstverleners en bedrijven gerelateerd aan de zorgeconomie concentreren zich in Utrecht. Utrecht fungeert bovendien steeds meer als nationale ontmoetingsplaats met vele congres- en vergadercentra, bedrijfs-verzamelcentra en vestigingen van koepels, bonden en verenigingen.



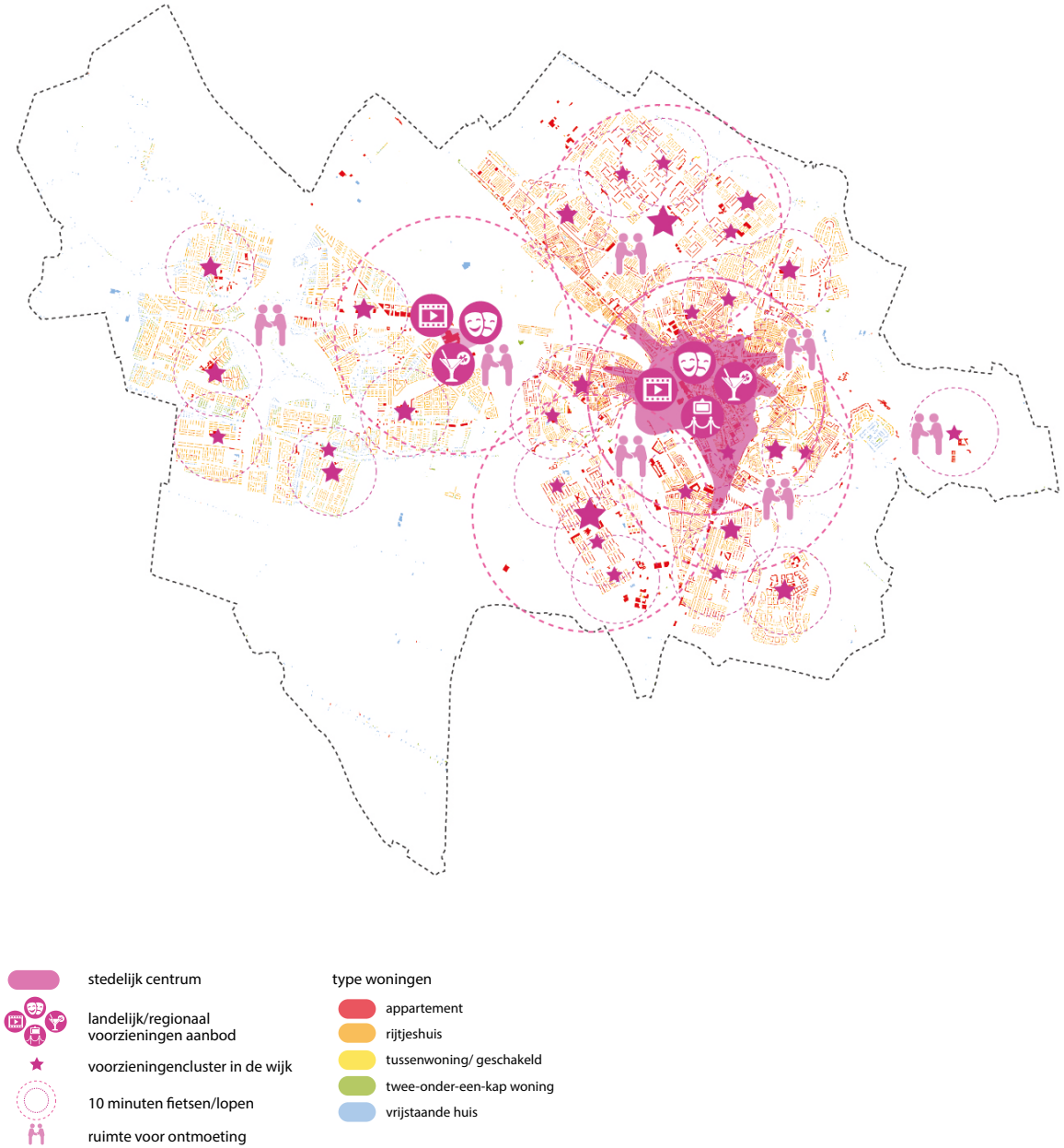
## Hoogontwikkeld kenniscluster

(De regio) Utrecht scoort hoog als het gaat om economische concurrentiekracht, onder andere door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's.
Het Utrecht Science Park (USP), het grootste sciencepark van Nederland, met name op het gebied van life sciences en health, vormt het hart van de Utrechtse kenniseconomie en is een broedplaats voor innovatie. Daarnaast kent Utrecht een hoge concentratie aan ICT, bouw en zakelijke dienstverlening. Het midden- en kleinbedrijf speelt een belangrijke rol in de stad en is cruciaal voor de doorontwikkeling van kennis, producten en diensten. De samenwerking tussen kennisinstituten, onderwijsinstellingen en het bedrijfsleven is sterk ontwikkeld, hetgeen innovatie stimuleert.
De strategische ligging van Utrecht in het hart van het Nederlandse stedennetwerk krijgt extra betekenis, nu ontmoeten steeds belangrijker wordt in de nieuwe economie. Het hoogwaardige voorzieningenniveau van Utrecht draagt bij aan de economische concurrentiekracht. Naast formele plekken zoals de Jaarbeurs, hotels, bedrijfsverzamelgebouwen en nationale hoofdkantoren, zijn ook informele locaties zoals koffiebars en culturele (publieks)voorzieningen, de plekken die uitnodigen tot ontmoeten en sociale interactie.



## Een grote stad met een menselijke maat; een stad voor iedereen

Utrecht is een compacte stad, alles is dichtbij. Elke wijk in de stad heeft een rechtstreekse busverbinding naar de binnenstad. De stedelijke structuren en de bebouwingsschaal maken dat de stad ook op plekken waar grootstedelijkheid zich manifesteert prettig aanvoelt. Inwoners ervaren de menselijke maat, waarin nog ruimte is om in de eigen woonomgeving bekenden te ontmoeten en groen te vinden. Overal in Utrecht zijn commerciële en publieke voorzieningen dichtbij. En er is voor elk wat wils: van filmhuis tot megabioscoop, van buurtwinkel tot shopping mall, van huisarts tot academisch ziekenhuis, van moskee en kerk tot humanistisch centrum.
Utrecht is een stad waarin je je thuis mag voelen, je mee kan doen en waar je buiten de deur terecht komt in een fijne omgeving. Utrecht is voor iedereen. Dat betekent niet dat iedereen hetzelfde hoeft te zijn. Utrechters waarderen ook dat mensen verschillen. Sommige inwoners maken zich zorgen over de groei van de stad, maar het ijkpunt voor de verdere verstedelijking is uiteindelijk het behouden van de menselijke maat.



© Ballast Nedam Development & MRP - Alle getoonde artist impressions van Cartesius Utrecht dienen slechts ter indicatie.

# 4 De stad verandert, (inter)nationale trends beïnvloeden de ruimtelijke strategie

Utrecht is verbonden met de regio, Nederland en de wereld. Regionale, nationale en internationale ontwikkelingen beïnvloeden de stad en zullen dit ook blijven doen. Dit hoofdstuk beschrijft de trends en ontwikkelingen die relevant zijn voor de ruimtelijke ontwikkelingen van de stad. Daarbij is gekozen voor drie invalshoeken: samenleving (rondom inwoners), gebruik (rondom functies) en natuurlijk kapitaal (rondom natuur en milieu).

## 4.1 Samenleving

### 4.1.1 Prominentere rol voor steden bij duurzaamheids-vraagstukken

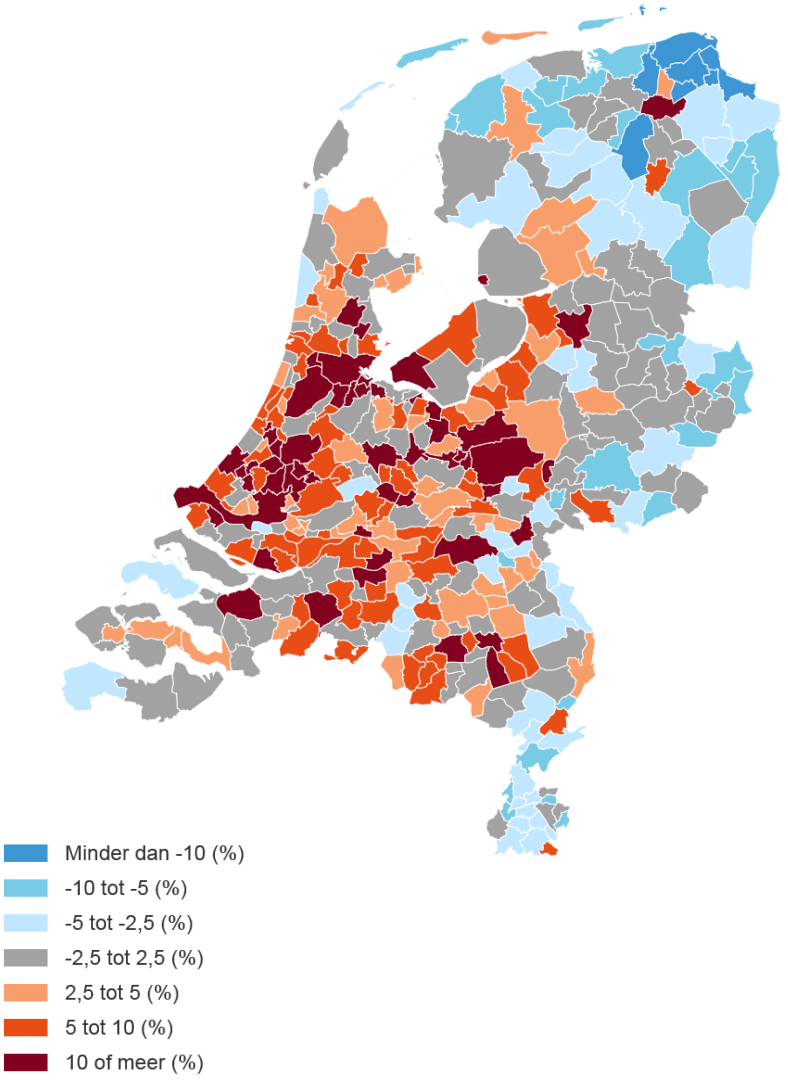
In 2015 hebben de Verenigde Naties 17 ambitieuze doelen voor duurzame ontwikkeling vastgesteld. Deze Global Goals for Sustainable Development vormen voor alle lidstaten tot 2030 een belangrijke gezamenlijke agenda. Doelstelling 11, ‘Maak steden en dorpen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam’, erkent dat lokale overheden van onderaf een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan duurzame ontwikkeling. Utrecht is een Global Goals gemeente en verbindt zich daarmee aan de duurzaamheidsdoelen. Naast bovengenoemd doel werkt de gemeente in deze ruimtelijke strategie ook aan andere Global Goals: 7. Toegang tot betaalbare en duurzame energie voor iedereen, 8. Infrastructuur voor duurzame industrie, 13. Aanpak van klimaatverandering en 15. Beschermen en duurzaam gebruiken van ecosystemen, bossen en biodiversiteit.




*De 17 sustainable development goals van de VN*

### 4.1.2 Groei wereldbevolking en trek naar de stad

De wereldbevolking neemt verder toe. Van 7,7 miljard mensen in 2019 tot een bevolkingspiek met 9,7 miljard mensen in 2064.[10] Twee derde van de wereldbevolking woont dan in steden of stedelijke regio's.[11] Tegelijkertijd is wereldwijd een verdubbeling van het aandeel 60-plussers zichtbaar.[12]
Ook in Nederland neemt de bevolking toe, met name in de steden en randgemeenten[13]. Na 2035 zet deze trend door in de grote steden van de Randstad. Vooral jongeren en buitenlandse migranten trekken naar de stad vanwege opleidingsmogelijkheden en de kans op een baan[14]. Het aandeel buitenlandse migranten stijgt de komende jaren met 30-40 procent tot 2050.
Er zijn ook groepen mensen die de stad verlaten. De samenstelling van deze groep laat een genuanceerd beeld zien en varieert per stad. Dertigers vormen de grootste groep die de stad verlaten door de behoefte aan een ander type woning en woonomgeving. Terwijl er ook hoogopgeleiden zijn die graag in steden wonen, zelfs na gezinsuitbreiding.[15] Het aandeel vertrekkende dertig-minners neemt toe, mogelijk door de woningprijzen in combinatie met het nog relatief beperkte inkomen. Studiemigranten verlaten het land nadat zij hun opleiding hebben afgerond.[16]
Utrecht groeit tot 2040 naar ongeveer 455.000 inwoners.[17] Utrecht is een jonge stad met veel studenten en starters en blijft dat ook. Met het gevolg dat meer dan de helft van de Utrechtse huishoudens een alleenstaand huishouden betreft. De procentueel sterkste groei vindt plaats in de groep 65-plussers. Tussen wijken en subwijken zijn er grote verschillen in het aandeel 65- en 75-plussers. Het grootste deel van de groei komt voor rekening van één- en tweepersoonshuishoudens.
De bevolkingsgroei in Utrecht en de samenstelling daarvan vragen om een toename van het aantal woningen passend bij de vraag. Tegelijkertijd vragen deze ook om een inrichting van de woonomgevingen die rekening houdt met de diverse wensen en behoeften van toekomstige bewoners zoals studenten, ouderen en kleine huishoudens. Om aan de vraag en verschillende behoeften te kunnen voldoen moet de gemeente een diversiteit aan woonmilieus behouden en versterken.




*Prognose bevolkingsgroei in Nederland tussen 2018 en 2035 (CBS en PBL, 2018)*

### 4.1.3 Gezondheid



De levensverwachting in Nederland stijgt. In 2040 worden Nederlanders bijna 86 jaar. Ter vergelijking: in 2015 was dat 81,5 jaar. De kans om heel oud te worden neemt flink toe. Het percentage mensen met een lage sociaaleconomische status (SES) dat zich gezond voelt, neemt af tot 2040, terwijl dit percentage voor mensen met een hoge sociaaleconomische status onveranderd blijft. Tot 2040 is er een groei van het aantal eenzamen. Eenzaamheid neemt over het algemeen toe met het ouder en eenzaamheid komt bij alleenwonenden meer voor dan bij samenwonenden.
In de toekomst worden Nederlanders steeds zwaarder. In 2040 heeft 62 procent van de volwassen Nederlanders overgewicht. De toename in overgewicht geldt voor alle leeftijdsgroepen vanaf 18 jaar en bij alle sociaaleconomische groepen. Het percentage mensen met ernstig overgewicht neemt tot 2040 meer toe onder mensen met een lage sociaaleconomische status. Het overgewicht neemt toe ondanks dat Nederlanders steeds vaker voldoen aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen.[18]
Het ligt in de lijn der verwachting dat bovengenoemde trends zich door vertalen naar Utrecht. Ondanks dat Utrecht in vergelijking met andere grote steden een gunstig gezondheidsbeeld heeft,[19] is niet duidelijk of de trends positief voor Utrecht uitpakken.

## 4.2 Gebruik

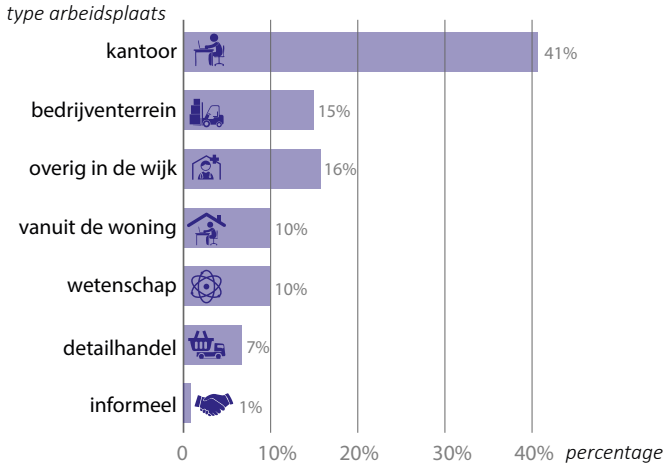
### 4.2.1 Wonen



De bevolking groeit en de stad is een populaire woonbestemming. Tegelijkertijd stijgen de prijzen (zowel koop als huur), sluit het aanbod niet aan op de vraag en is er sprake van een afnemende inkomenszekerheid[20]. Woningen worden vaker door particuliere beleggers als investeringsobject gezien en opgekocht. De druk op de woningmarkt voor lage en middeninkomens is hoog; vooral mensen met middeninkomens gaan de stad verlaten. Deze ontwikkelingen dragen bij aan kansenongelijkheid [21] en het risico is dat bepaalde groepen het steeds moeilijker krijgen op de woningmarkt. Het gaat dan naast kwetsbare mensen met bijvoorbeeld een laag inkomen of een lichamelijke of geestelijke beperking om mensen met middeninkomens die zelfredzaam zijn als bijvoorbeeld flexwerkers, zorgpersoneel en politieagenten[22]. Naast (markt)ontwikkelingen is leefbaarheid ook een onderdeel van kansengelijkheid. Deze kan in bepaalde wijken onder druk komen te staan. Dit heeft te maken met een concentratie van kwetsbare groepen in verschillende wijken van de stad. De leefbaarheid wordt onder druk gezet doordat mensen zich onveiliger voelen en de overlast toeneemt.
Een antwoord op toenemende kansenongelijkheid is het realiseren van gemengde en leefbare wijken. Daarbij is het van belang dat gemengd bouwen alleen niet voldoende is. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

### 4.2.2 Voorzieningen

In een aantrekkelijke stad zijn er voldoende en toegankelijke (maatschappelijke) voorzieningen. Er is ruimte nodig voor scholen, sportvoorzieningen, buurtcentra, theaters, wijkcultuurhuizen, gezondheidszorgvoorzieningen etc. Voorzieningen zorgen ervoor dat mensen elkaar tegenkomen en nodigen uit tot ontmoeting. Uit onderzoek blijkt dat de toegang tot voorzieningen onder druk staat door verschraling van het aanbod, schaalvergroting, vercommercialisering en de dringende behoefte aan bouwlocaties. De plekken die er wel zijn veranderen zo dat de meer welvarende bewoners zich daar beter thuis voelen. Dit gaat ten koste van de woonomgeving van andere (groepen) bewoners en kan leiden tot marginalisatie, uitsluiting en vermijding.[23]
Bij de groei van de stad is het van belang dat de gemeente naast het realiseren van woningen en diverse woonmilieus ook zorgt voor het realiseren van voldoende en hoogwaardige maatschappelijke voorzieningen die toegankelijk zijn voor iedereen.




*Banenbehoefte per sector (Stec Groep, 2020)*

### 4.2.3 Werken en werkgelegenheid

De regio Utrecht scoort hoog als het gaat om concurrentiekracht, o.a. door de concentratie van kennisinstellingen en hoogopgeleide beroepsbevolking: Utrecht staat sinds 2010 in de top 3 van de Europese ranglijst van sterke regio's. Mede dankzij haar gunstige vestigingsklimaat en centrale ligging is Utrecht één van Nederlands snelst groeiende economische regio's in Nederland.[24] Utrecht is goed voor ruim 9% van het BBP en vormt zowel voor personen- als goederenvervoer de draaischijf van Nederland. De werkgelegenheid in de regio Utrecht groeit in de zorg gemiddeld het sterkst, gevolgd door ICT, vervoer en opslag (logistiek), bouwnijverheid, groot- en detailhandel- en voedings- en genotmiddelenindustrie (Uit lange termijn verkenning Utrecht+, 2020). De banen van de toekomst worden beïnvloed door digitalisering, robotisering en de deeleconomie.[25] (Future motions). In haar economische beleid koppelt de regio Utrecht de maatschappelijke opgaven (toekomstbestendige leefomgeving, gezonde mensen en waardevolle digitalisering) aan economische kansen (Regionale Economische Agenda, 2020). Vanuit deze maatschappelijke opgaven ziet de stad Utrecht voor de toekomst de meeste vraag naar werkgelegenheid ontstaan in de marktgroepen Zorg, ICT, Bouw- en Energie en Onderwijs.
Door digitale technologie is werken flexibeler geworden qua plek en tijdstip. Werken op afstand lijkt een impuls te krijgen door de coronacrisis. Een aanzienlijk deel (ruwweg 40-60%) van de thuiswerkers tijdens de crisis verwacht na de coronacrisis vaker parttime thuis te werken.
Een landelijke trend is dat online winkelen blijft doorgroeien. Dat betekent dat de behoefte aan vierkante meters voor detailhandel afneemt en voor distributiecentra toeneemt. Utrecht wijkt af van deze trend. Door de inwonersgroei, de goede uitgangspositie en trends onder consumenten zal het aantal vierkante meters detailhandel stabiel blijven (Stec Groep, 2020).

### 4.2.4 Mobiliteit



Het aantal verplaatsingen stijgt. Mensen zijn de afgelopen decennia steeds mobieler geworden en bewegen zich in complexere patronen dan vroeger. Het bevolkingsaantal in Nederland neemt toe. Dit leidt ertoe dat het nationale mobiliteitssysteem tegen zijn grenzen aanloopt, vooral in en tussen stedelijke gebieden.[27]

Het aantal online-bestellingen van pakketten en maaltijden blijft stijgen. Dit gaat gepaard met een stijging van de bijbehorende vervoersmiddelen zoals bestelbussen[28], scooters en elektrische fietsen.

Door de noodzaak om de CO2-uitstoot drastisch te verminderen wordt het verkeer schoner en neemt het elektrisch vervoer toe. Meer mensen nemen de fiets in plaats van de auto, waarmee het gebruik van de openbare ruimte verandert. Ook komt autodelen steeds meer voor.

Snellere reistijden in het openbaar vervoer zijn positief voor de bereikbaarheid van banen[29], zeker als de werklocaties dichtbij OV-stations worden gesitueerd.

Thuis werken leidt tot minder verkeer en spreiding van verkeer over de dag. Door de corona-maatregelen zijn meer mensen thuis gaan werken, waardoor het OV minder gebruikt wordt en ook het aantal autoritten is verminderd. Het is nog onduidelijk wat de structurele effecten van deze pandemie zijn op het aantal verplaatsingen en het gebruik van verschillende vervoersmiddelen.

Technologische ontwikkelingen bieden door nieuwe toepassingen van datagebruik kansen. Zo worden nieuwe mobiliteitsdiensten zoals ‘Mobility as a Service’ ingericht. De eerste hubs, waar verschillende mobiliteitsdiensten zoals auto- en fietsverhuur of taxidiensten worden aangeboden, zijn een feit. In stedelijk gebied zijn in toenemende mate nieuwe vervoermiddelen te zien, zoals elektrische steps. Het gebruik van autonome voertuigen wordt door nieuwe technologie ook mogelijk. Wat de impact op de stad van deze (en nog niet bekende) innovaties zal zijn, is nog niet te duiden.

Hoewel het vervoersysteem in Nederlandse steden is ingericht op het zo efficiënt mogelijk verplaatsen van grote groepen mensen, blijkt tegelijkertijd dat sommige groepen mensen hun bestemmingen in de stad moeilijk kunnen bereiken. Niet iedereen heeft in gelijke mate toegang tot vervoer of is in staat om zich door complexe verkeerssituaties te bewegen. Het is te duur, te tijdrovend en sommige mensen zijn niet (digitaal) vaardig genoeg[30].

Het aantal verkeersongevallen is in de afgelopen jaren stapsgewijs afgenomen. Verkeersveiligheid is één van de meest genoemde buurtproblemen die inwoners opgelost willen zien. Van de Utrechters is 40% tevreden over de verkeersveiligheid in de eigen buurt.

Door de groei van de stad en de toenemende druk op de bestaande infrastructuur in brede zin (wegen, spoorwegen, fietspaden) is een verschuiving tussen de verschillende vervoersmodaliteiten nodig. De gemeente moet daarom sterker inzetten op duurzame en ruimte-efficiente vormen van mobiliteit. Tegelijkertijd is het van belang om fysieke en niet fysieke barrières en belemmeringen te beperken of te verwijderen, zodat het vervoerssysteem voor iedereen toegankelijk is. In woonstraten is meer verblijfsruimte nodig en zijn snelheidslimieten van 30 km per uur nodig om de verkeersveiligheid te vergroten. In het gemeentelijk Mobiliteitsplan 2040 wordt het verbeteren van de verkeersveiligheid nader uitgewerkt.

### 4.2.5 Sporten en bewegen



Sporten is populair in Utrecht; in de recent gepubliceerde Atlas voor gemeenten komt Utrecht uit de bus als tweede stad in Nederland als het gaat om sportparticipatie. Utrechters blijven lid van verenigingen, terwijl landelijk het verenigingslidmaatschap voor sport onder volwassenen afneemt. Vooral voor hockey en voetbal is dit duidelijk, daar is de lidmaatschapsgroei groter dan landelijk en hoger dan je mag verwachten gezien de bevolkingsgroei.[31] Ook neemt het ongeorganiseerd (alleen) sporten of anders georganiseerde sport in de openbare ruimte toe, zoals yoga, bootcamp, freerun parcours, calisthenicspark, etc.[32]
Wandelen voor het plezier staat in Nederland bovenaan de lijst van meest ondernomen vrijetijdsactiviteiten.[33] Door de bevolkingsgroei, en met name de vergrijzing, zal dit verder toenemen[34]. Door een toename van het thuiswerken worden er meer ommetjes in de buurt gemaakt.
Kinderen spelen minder vaak en minder lang buiten: 18% speelde in 2006 minder dan 1 uur per dag buiten. In 2014 is dit aandeel gestegen tot 24%. Kinderen spelen in stedelijk gebied gemiddeld twee uur minder lang buiten dan kinderen in niet-stedelijke gebieden.[35] Wanneer er steeds minder ruimte overblijft voor speel- en verblijfsruimte in de eigen buurt, bestaat het risico dat deze trend zich verder doorzet. Mogelijkheden om laagdrempelig, dicht bij huis te kunnen spelen zijn essentieel om dagelijks buiten spelen voor alle kinderen mogelijk te maken.
Om georganiseerd sporten te kunnen faciliteren is het nodig dat de gemeente voldoende ruimte reserveert voor sportfaciliteiten, goed verspreid over de stad en toegankelijk voor iedereen. Voor ongeorganiseerd sporten is het van belang dat de openbare ruimte zo wordt ingericht dat deze uitnodigt tot bewegen en sporten. Om te voorkomen dat de trend van minder buiten spelen zich doorzet, is het essentieel dat in de stad laagdrempelig en dicht bij huis voldoende mogelijkheden zijn, zodat kinderen dagelijks buiten kunnen spelen.[36]

### 4.2.6 Verduurzamen energie



Om de opwarming van de aarde te beperken tot 2 graden Celsius, zo mogelijk 1,5 graad, moet Nederland overstappen van fossiele brandstoffen op duurzame energiebronnen zoals zon en wind. Alleen zo kan Nederland bijdragen aan de klimaatdoelen van Parijs (2015). In het nationale Klimaatakkoord (2019) liggen de maatregelen en afspraken voor de energietransitie vast. Zo is het de bedoeling dat in 2050 de gebouwde omgeving een CO2-arme energievoorziening heeft. Dat kan alleen door het energieverbruik van woningen en gebouwen drastisch te verlagen, de energie die gebruikt wordt duurzaam op te wekken en de energie-infrastructuur aan te passen op gebruik van elektriciteit en warmtenetten in plaats van aardgas. Energiebesparing is een belangrijk onderdeel en richt zich op het isoleren en verduurzamen van gebouwen en op elektrisch vervoer. Daarnaast is in het Klimaatakkoord afgesproken dat in 2021 alle gemeenten in regionaal verband een strategie opstellen om tot meer opwekking en gebruik van duurzame elektriciteit en van duurzame warmtebronnen te komen. Bij de ontwikkeling van de stad is het nodig dat de gemeente zich er rekenschap van geeft dat voor het opwekken, opslaan en leveren van zonne- en windenergie fysieke ruimte nodig is, zowel boven als onder de grond. Denk aan zonnepanelen, warmtebuffers, windmolens en oplaadpalen. In een verdichtende stad, waar de ruimte schaars is, zal de gemeente de ruimte slim moeten gebruiken (multifunctioneel).
Ook een circulaire economie draagt bij aan de benodigde CO2-reductie. Door hergebruik wordt de economie afvalvrij, worden er minder nieuwe grondstoffen gebruikt en is er minder afval om te verbranden. Het vraagt om een radicale verandering van zowel economie als ruimte, ook van governance en financiering. De ambitie van het Rijk is om in 2050 een volledig circulaire economie te hebben. En om in 2030 een (tussen)doelstelling te realiseren van 50% minder gebruik van primaire grondstoffen (mineraal, fossiel en metalen)[37]. Een circulaire economie heeft een directe (ruimtelijke) invloed op de trends van wonen, mobiliteit, werken en groen.

### 4.2.7 Digitalisering



Digitalisering verandert onze samenleving. Technologische ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Verschillende digitale platforms zorgen ervoor dat vraag en aanbod op een andere manier in de stad samenkomen, zoals Snappcar, Ticketswap, AirBnb en Uber. Nieuwe technologieën voor vervoersmogelijkheden zorgen ervoor dat de buitenruimte anders gebruikt gaat worden door bijvoorbeeld zelfrijdende auto's en drones die pakketjes bezorgen. Dat kan betekenen dat het beheer van de buitenruimte zich uitbreidt naar 'de lucht'.
Naast verschillende apps voor inwoners en bezoekers zorgen ook opkomende technologieën als sensoren, Internet of Things en kunstmatige intelligentie ervoor dat de stad op een andere manier gebruikt wordt. Dit biedt kansen om de stad beter in te richten, diensten te verbeteren en bedrijvigheid en banengroei verder te stimuleren. Tegelijkertijd brengt digitalisering ook uitdagingen met zich mee om dit op een juiste, veilige en eerlijke manier te doen. Het gebruik van sensoren in de buitenruimte vraagt van de gemeente als beheerder om nieuwe kennis, vaardigheden en processen.
Digitalisering heeft ook in Utrecht ruimte nodig, boven- en ondergronds. Ruimte voor bekabelde en draadloze netwerken, uitrol van 5G, lokale datacenters en opstellingen voor sensoren (passantentellingen, luchtkwaliteit). De gemeente moet inspelen op een ander beheer van de buitenruimte dat aansluit bij de technologische ontwikkelingen.

## 4.3 Natuurlijk kapitaal

### 4.3.1 Klimaatverandering

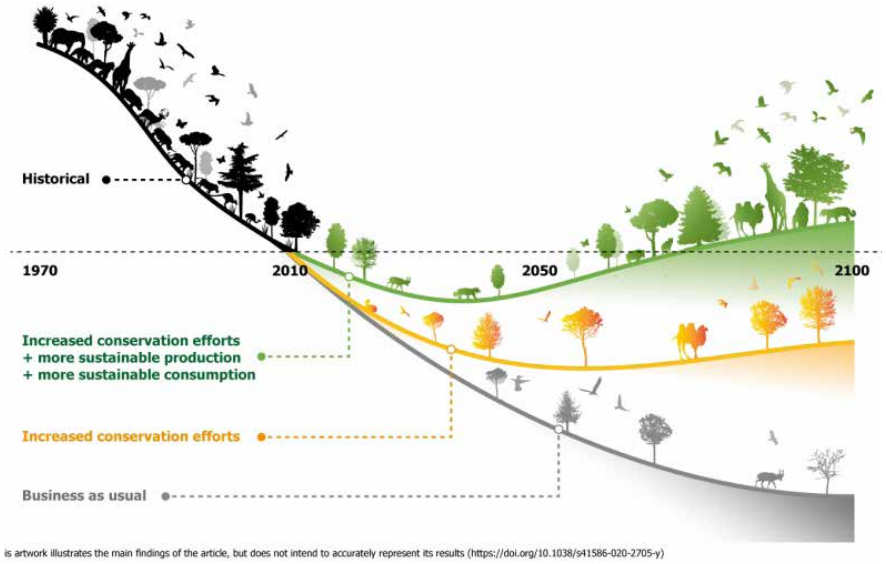


Het klimaat verandert. Het effect daarvan is overal zichtbaar: drukke parken, wateroverlast op straat en minder gladde wegen. De verwachting is dat de gemiddelde temperatuur stijgt en dat warme en tropische dagen steeds vaker voor komen. Hittegolven gaan vaker voorkomen, worden intenser en zullen langer duren. De hoge temperaturen hebben een negatieve invloed op de gezondheid, de nachtrust en de arbeidsproductiviteit.
De veranderende temperatuur heeft ook gevolgen voor de neerslag: nattere winters, hevige buien en een grotere kans op drogere lentes en zomers. Dit heeft gevolgen voor flora en fauna. Het groei- en bloeiseizoen begint bijvoorbeeld eerder, vogels nestelen eerder en hebben meer legsels.[38]

### 4.3.2 Biodiversiteit

Wereldwijd neemt de biodiversiteit af. Steeds meer inheemse planten- en diersoorten sterven in een hoog tempo uit. Dit komt door het verdwijnen van natuurgebieden, vervuiling, infrastructuur en klimaatverandering.[39] Ondanks dat intensivering van de landbouw en de verstedelijking in de 20e eeuw al zijn begonnen en ondanks de aanleg van nieuwe natuurgebieden, is er in Nederland nog maar 15 procent over van de inheemse planten- en diersoorten die in 1900 in ons land aanwezig waren. Het Europese gemiddelde ligt op 40 procent[40]. Door vermesting, verzuring, verdroging en versnippering van het leefgebied gaat in Nederland de biodiversiteit nog steeds achter uit.[41] Dit heeft gevolgen voor de natuurwaarde, onze gezondheid, voedselvoorziening, geneeskunde en bescherming tegen klimaatverandering. Een afname van de biodiversiteit heeft ook impact op de financiële sector, waar leningen uitstaan bij bedrijven die een hoog of zeer hoog risico lopen als bepaalde ecosystemen verdwijnen.

Klimaatverandering en afname biodiversiteit leiden er toe dat de gemeente bij de groei van de stad moet inzetten op meer en gevarieerder groen, waarbij ruimte is om extreme buien op te vangen.




*Deze grafiek laat zien dat de wereldwijde afname van biodiversiteit kan worden gestopt met een geïntegreerd pakket van maatregelen gericht op natuurbescherming enerzijds en transformatie van het voedselsysteem anderzijds.*
*(IIASA in Planbureau voor de Leefomgeving)*


2,5

# 5 De opgaven en ambities voor de komende twintig jaar

Met een groeiend aantal inwoners in het vooruitzicht en de trends en ontwikkelingen die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn, staat de gemeente Utrecht de komende twintig jaar met de samenwerkingspartners voor een aantal fikse opgaven. Een behoefte aan ruim 60.000 extra woningen, toevoeging van groen in de stad, meer maatschappelijke voorzieningen, ruim 70.000 extra arbeidsplaatsen en een aantal stevige maatregelen op het gebied van het verkeer en de bijbehorende infrastructuur. Denk aan meer hoogwaardig OV, meer voetgangers- en fietsverbindingen, minder autoverkeer, systemen van autodelen en parkeren aan de rand van de stad. Daarbij heeft Utrecht de ambitie om uiterlijk in 2050 klimaatneutraal te zijn. En dat alles met oog voor behoud van de Utrechtse kwaliteiten zoals erfgoed, compactheid en de menselijke maat.
Kortom: de ontwikkeling van de stad gaat veel verder dan alleen de woningbouwopgave. Om die opgaven in beeld te brengen, zijn specifieke methodieken ontwikkeld: de Utrechts barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen, de pixelstudie en de 3D-tegel. In dit hoofdstuk worden in paragraaf 1 deze methodieken uitgelegd. Vervolgens staan in paragraaf 2 de opgaven en ambities voor de komende twintig jaar beschreven. Hoe de gemeente aan de ruimtevraag van al die ambities zo veel mogelijk kan voldoen, staat in paragraaf 3.



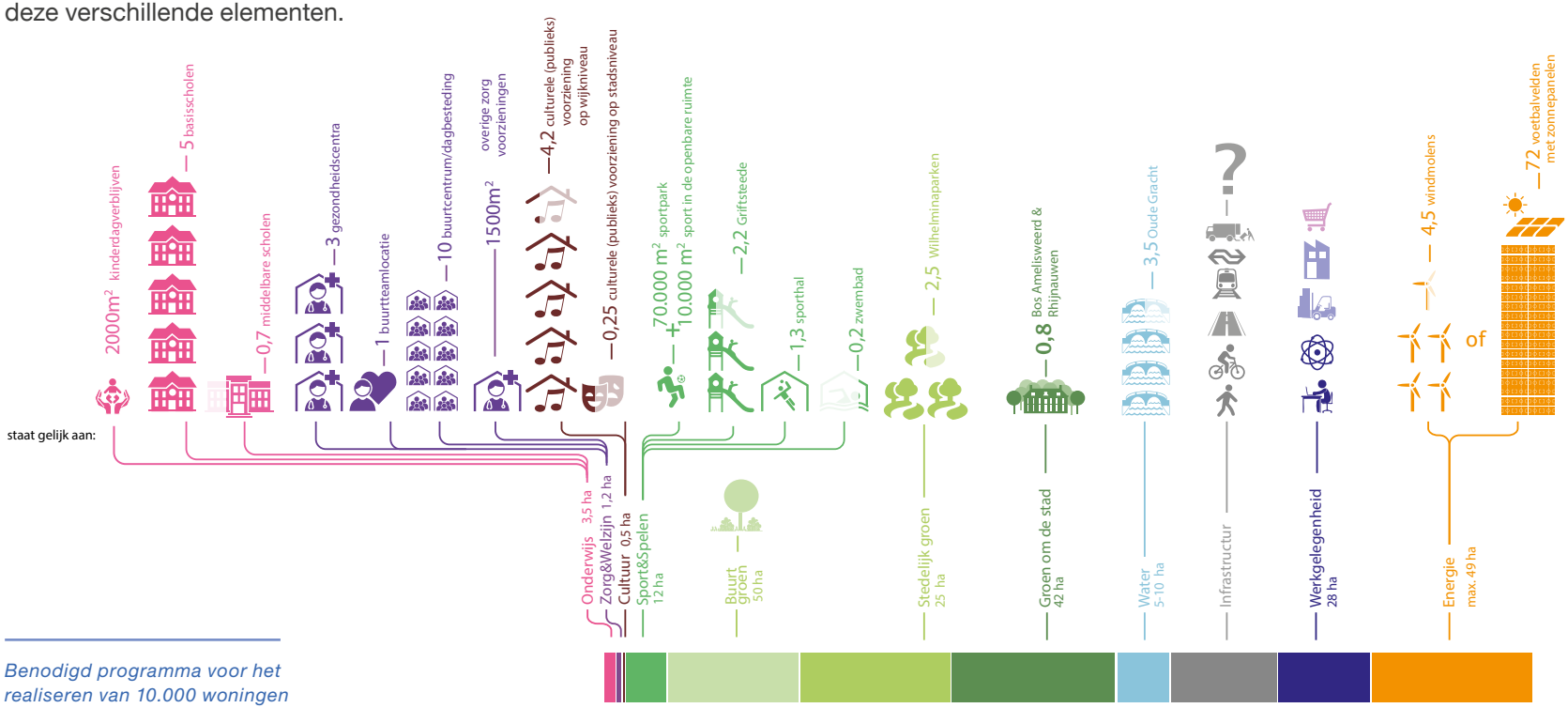
*Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen*

## 5.1 Methodiek bij de ontwikkeling van de RSU 2040

### 5.1.1 De Utrechtse Barcode

De Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen geeft schematisch weer wat de ruimtevraag is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle (programma)elementen die de stad vormen: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. De barcode is per functie opgebouwd uit normen, gebaseerd op het bestaande beleid, aangevuld met trends en ontwikkelingen. Deze elementen staan in een directe afhankelijkheid van elkaar. Meer van het één, betekent vaak ook meer van het ander. Zo betekent meer woningen dat ook meer banen en meer groen moeten worden toegevoegd. De barcode laat in één oogopslag de onderlinge verhoudingen zien tussen deze verschillende elementen.

De barcode geeft een kwantitatief beeld van de hoeveelheid ruimte die nodig zou zijn voor de groei van de stad. Op basis van de barcode wordt zichtbaar dat 10.000 woningen circa 180-220 hectare extra ruimtevraag met zich meebrengt voor andere functies, zoals groen, werklocaties, infrastructuur, energie, etc. Door op deze manier naar de ruimte te kijken, werkt Utrecht aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad en wordt voorkomen dat extra woningbouw zorgt voor te hoge druk op bijvoorbeeld scholen of groenvoorzieningen. In paragraaf 5.3 staat beschreven hoe Utrecht de barcode op intelligente wijze toepast, door functies met elkaar te combineren en op die manier ruimte te winnen.




*Benodigd programma voor het realiseren van 10.000 woningen*

Zoals gezegd brengt de barcode de kwantitatieve opgave in beeld; die in alle ruimtelijke ontwikkelingen verrijkt moet worden met de kwalitatieve opgave. Zoals in hoofdstuk 2 beschreven moeten ruimtelijke ontwikkelingen altijd bijdragen aan de historische, compacte en bereikbare stad, omringd door diverse landschappen, met een hoogontwikkeld kenniscluster en voorzieningenniveau en met oog voor de menselijke maat.

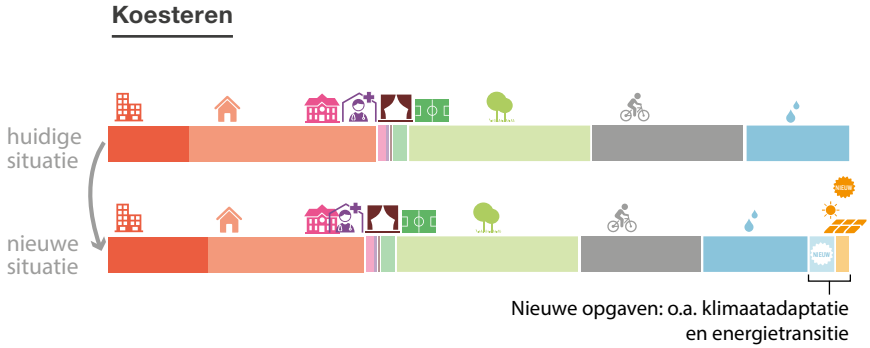
### Vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden

Voor de groei van de stad en het verder ontwikkelen van de gebieden in de stad zijn vier hoofdrichtingen gekozen: koesteren, inbreiden, transformeren en uitleggen. De barcode is voor elk van deze perspectieven anders.



In de delen van de stad waar geen grote groeimogelijkheden zijn, is *koesteren* en versterken van bestaande kwaliteiten het belangrijkste. Dit betekent dat de barcode die daar op dit moment aanwezig is vooral zal verkleuren als gevolg van transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar die voortkomen uit de ambitie om alle gebieden een bepaald gezond leefbaarheidsniveau mee te geven. Daarin zijn grofweg twee varianten te onderscheiden:

1 Actualisatie: meenemen van deze bestaande gebieden naar een actueel niveau van bijvoorbeeld groenvoorziening en mobiliteitssysteem die bij de staat van de stad passen, zoals deze nu is en zoals deze binnenkort zal worden. De huidige voorzieningen zijn soms niet meer toereikend bij de schaal van de stad en de verwachtingen van de huidige tijd. Dat niveau moet worden aangepast om ook in bestaande gebieden een gezonde, leefbare stad te kunnen cultiveren waar mogelijk en ontwikkelen waar nodig.
2 Adaptatie: transities die niet direct gelinkt zijn aan de groei van de stad, maar aan moderne elementen voor een gezonde, leefbare stad, zoals klimaat en energie.



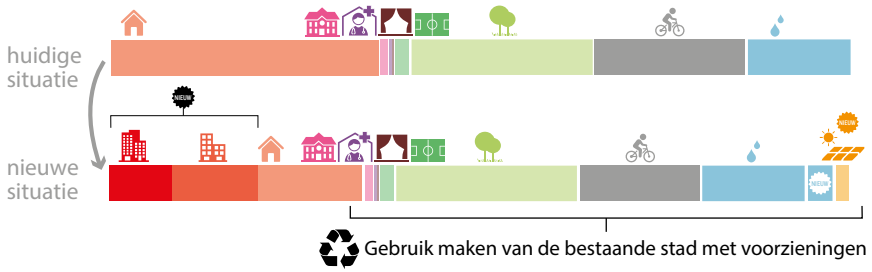
Bij *inbreiden* vangt de gemeente de groei op binnen de bestaande stad, op plekken waar nog ontwikkelmogelijkheden zijn. Vanuit de barcode beredeneerd betekent het dat de groei voor een deel opgevangen kan worden met bestaande voorzieningen (indien en voor zover er overcapaciteit is) en dat voor een deel voorzieningen moeten worden toegevoegd. Het verschilt per locatie en per functie hoeveel toevoeging gewenst en mogelijk is.

Bij *transformeren* vindt er een verandering van gebruik plaats (bijvoorbeeld van werken sec naar gemengd). Dit vraagt om een aanpassing van het voorzieningenniveau. Er zullen zeker voorzieningen moeten worden toegevoegd om de ontstane druk op de voorzieningen binnen de bestaande stad op te lossen. Transformatiegebieden lenen zich goed voor het adequaat opvangen van de groei door slimmer ruimtegebruik. Bijvoorbeeld door multifunctioneel gebruik van locaties, door het beter benutten van overcapaciteit of door voorzieningen beter bereikbaar te maken. De barcode voor een transformatiegebied zal daardoor meer functies kunnen bevatten per hectare dan een koestergebied. Het kan ook zijn dat functies niet per sé in dit gebied passen. De gemeente kijkt dan of dit in de nabijheid kan.

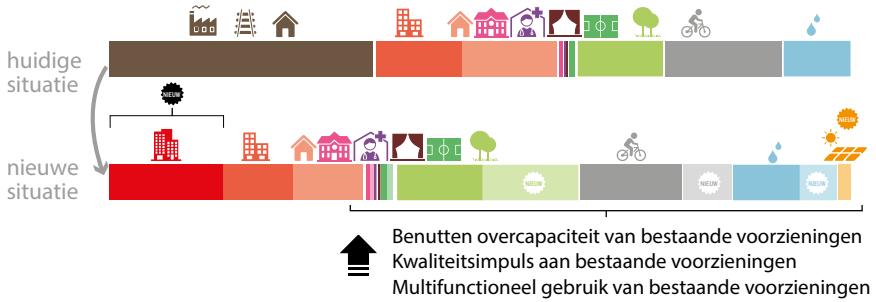
*Uitleggen*: aan de rand van de stad zal de barcodesprong het grootst zijn, omdat het overgrote deel van de barcode nog moet worden gerealiseerd. Dat geldt vooral voor voorzieningen die niet in de nabijheid aanwezig zijn, zoals sportvelden, scholen en parken. Dit heeft ook gevolgen voor het bijbehorende kostenplaatje. Hierbij is het belangrijk dat de nieuwe gebieden niet ten koste gaan van investeringen in gezond stedelijk leven in de bestaande stad.

De volgende paragraaf beschrijft de opgaven, de kaders en ambities richting 2040 met soms een doorkijkje naar 2050. Het zijn in feite de afzonderlijke elementen in de Utrechtse barcode. Paragraaf 5.3 laat zien dat de ruimte in de stad efficiënt benut kan worden door de barcode op een intelligente manier toe te passen. Dat kan door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken.

**Inbreiden**




**Transformeren**




**Uitleggen**



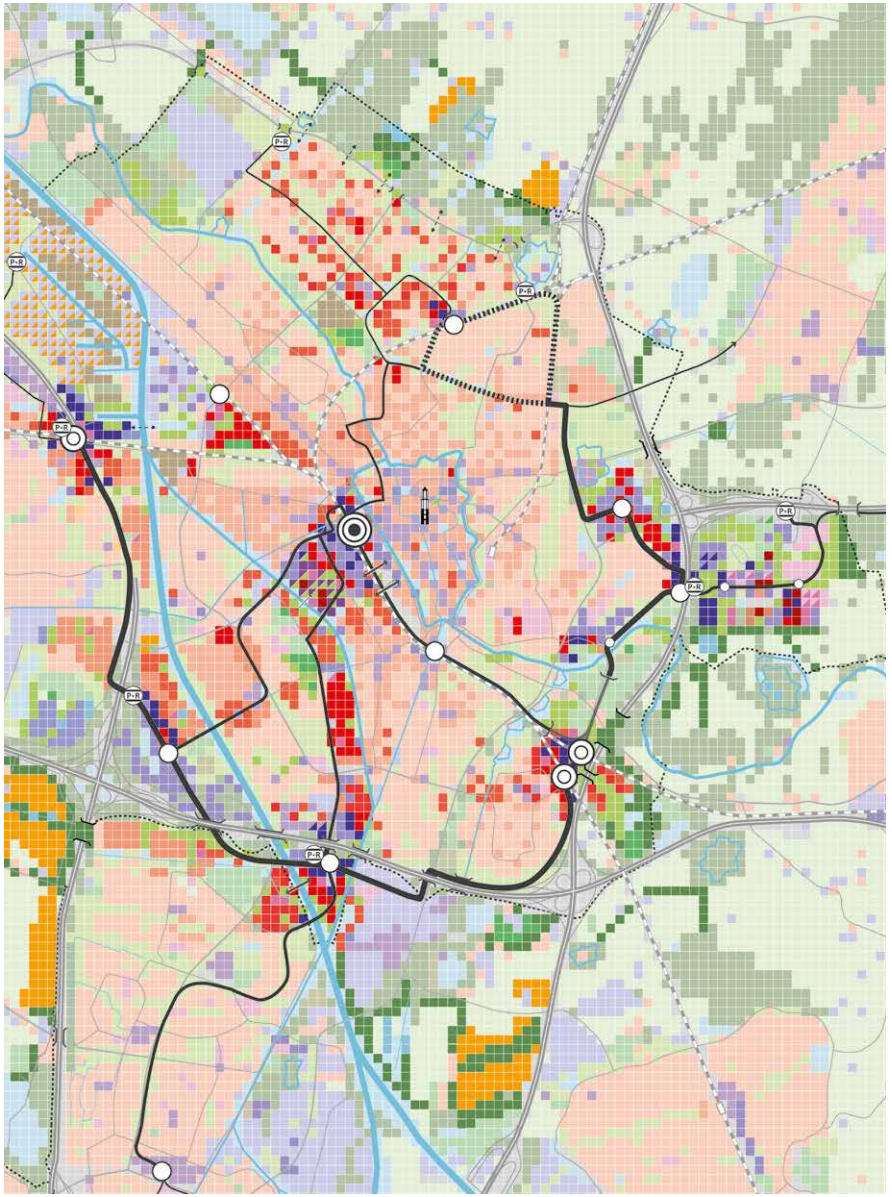
### 5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels

Naast de barcode – die de kwantitatieve opgave weergeeft – zijn twee andere methodieken ontwikkeld om de reikwijdte van de mogelijkheden te bestuderen: de pixelstudies en de 3D-tegels. De pixelmethodiek schetst in kwantitatief opzicht welk programma waar in de stad een plek zou kunnen krijgen (grote ruimteclaims op stedelijk niveau). De 3D-tegels laten op buurtniveau zien hoe dit er in kwalitatief opzicht uit kan zien (kleine ruimteclaims). Hieronder wordt de werking van beide methodieken uitgelegd.

**Programmering op stedelijk niveau (pixelstudies)**

Voor de pixelstudies is de stad verdeeld in pixels ter grote van één hectare (100 bij 100 meter). Deze hectarehokjes zijn vervolgens ingekleurd met de kleur van de meest dominantie barcodefuncties (bijvoorbeeld wonen, kantoren, stedelijk groen, sport). In het geval van wonen zijn contrasten toegevoegd, die de verschillende dichtheden aangeven. Kanalen, wegen en spoorwegen zijn qua ruimteclaim (in een aaneengesloten hectare) niet altijd zichtbaar, maar wel cruciaal voor het al dan niet functioneren van een stad (verbinding en/of barrière). Daarom is infrastructuur wel in lijnen ingetekend.

Vervolgens is gekeken welke van de pixels in aanmerking komen voor een eventuele verkleuring / transformatie en welke niet. Na de toevoeging van de harde plancapaciteit (conform Meerjaren Perspectief Ruimte) zijn de overige pixels in de nabijheid ingekleurd volgens de barcodenormen.



*Voorbeeld pixelstudie*

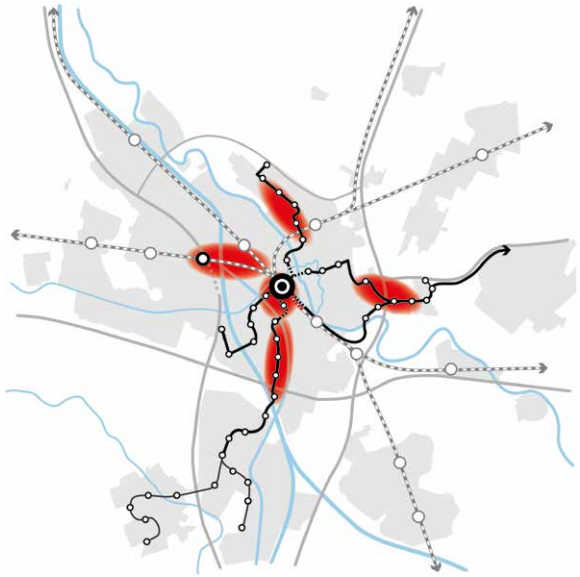
Omdat na de realisatie van de harde plancapaciteit nog een ambitie van 20.000 woningen bestaat, is een drietal modellen gemaakt:

Het concentrische model gaat door op de binnenstedelijke verdichting. Het mobiliteitssysteem is en blijft gericht op Utrecht Centraal in de vorm van nieuwe tramverbindingen de rest van de stad en regio hiermee verbinden. Langs deze assen is zoveel mogelijk gezocht naar mogelijkheden voor verstedelijking en verdichting.

Het polycentrische model zet in op nieuwe stedelijke knopen rondom treinstations en (nieuwe) HOV-haltes. Hiervoor wordt een nieuw HOV-systeem aangelegd dat deze knooppunten met de rest van de stad en regio verbindt: het wiel met spaken.

Het excentrische model laat de ontwikkeling van Rijnenburg zien als nieuwe uitleglocatie van de stad en wat daarvoor nodig is aan mobiliteitsmaatregelen en barcodevoorzieningen.

In de pixelstudies zijn voor deze drie modellen de woningen opgenomen in dichtheden van 50, 100, 150, 200 en 300 woningen per hectare. Vervolgens zijn de overige barcode elementen toegevoegd (voorzieningen, groen, energie, werken en mobiliteitsmaatregelen. De drie kaarten die hieruit voortkwamen zijn doorgerekend in hectares en kosten, en getoetst aan de nota van Uitgangspunten voor de RSU 2040 die de gemeenteraad in juni 2020 heeft vastgesteld.



*Het concentrische model*

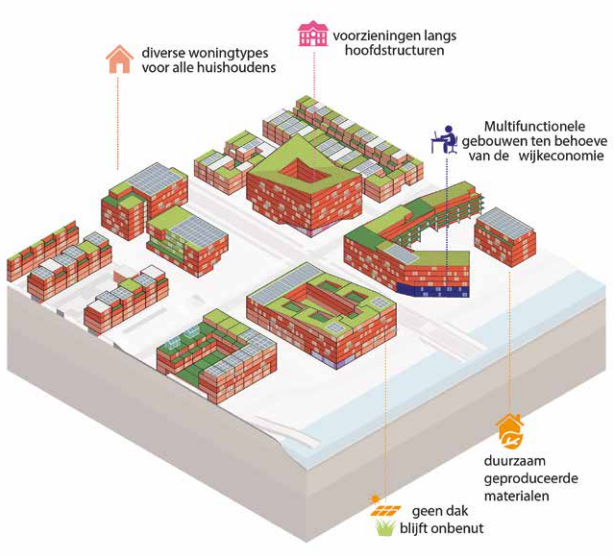


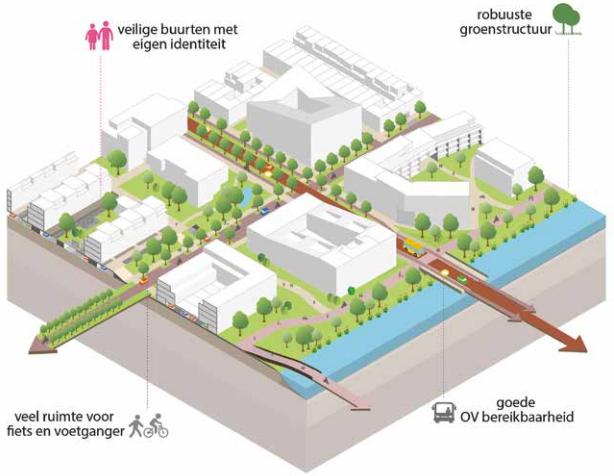
*Het polycentrische model*



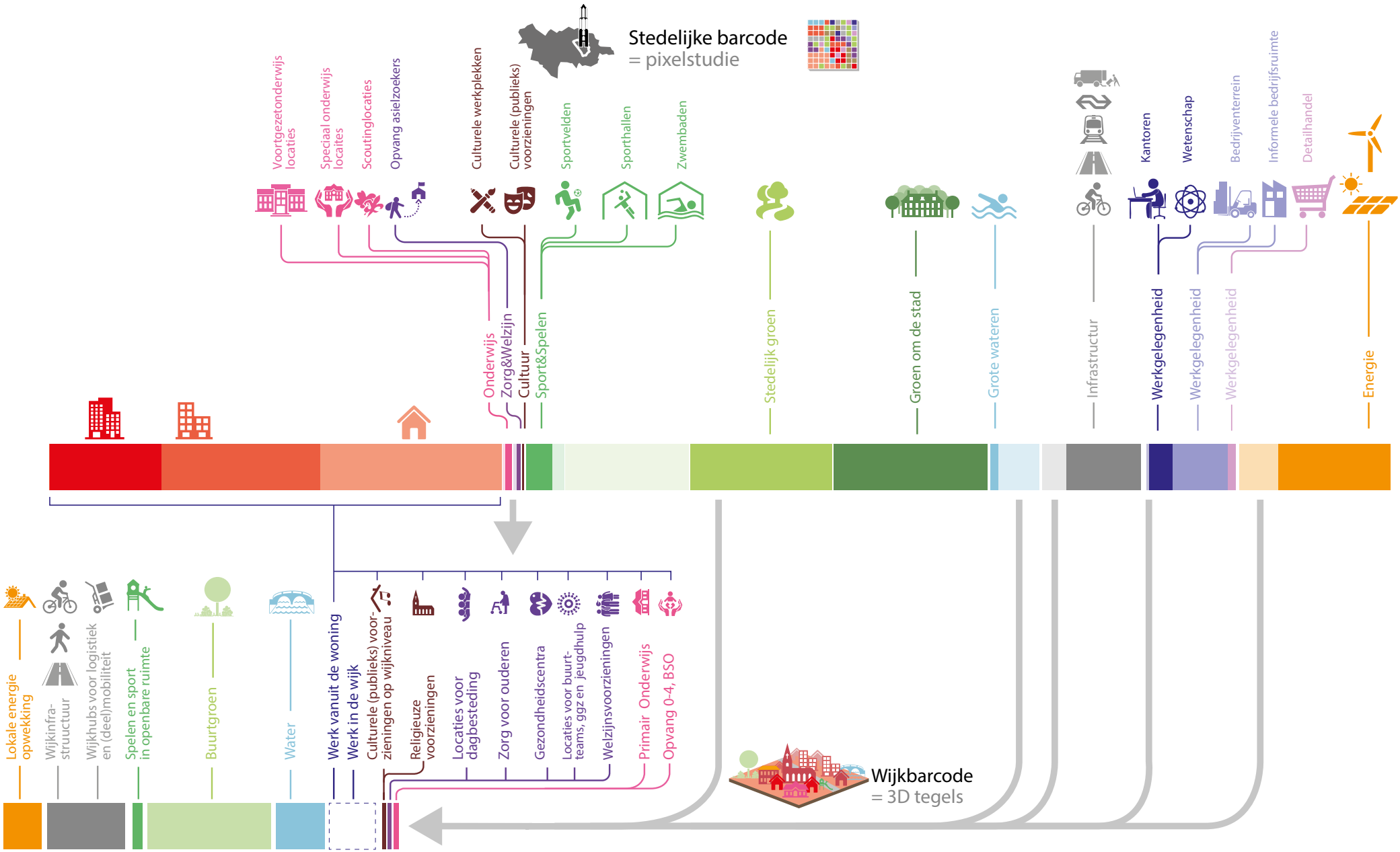
*Het excentrische model*

**Dichtheden en functiemenging op buurtniveau (3D-tegels)**
Om een kwalitatieve component toe te voegen zijn 3D-tegels ontwikkeld die inzoomen op de pixels. Daarmee wordt het bijvoorbeeld mogelijk om ook elementen als functiemenging en multifunctioneel gebruik van ruimte te laten zien.
Voor wonen laten de tegels zien aan welke woonmilieus en woningtypes kan worden gedacht bij welke dichtheid (zie paragraaf 5.2.2). Dit is gedaan door vier tegels met dezelfde dichtheid naast elkaar te leggen, telkens met een andere referentie van een bestaande wijk als achtergrond. Ook wordt zichtbaar welk programma (barcodekleuren) in de gebouwen zelf en in de openbare ruimte zit.




*3D-tegels*




*De barcode is opgebouwd uit twee schaalniveaus: van de stad en de wijk*

## 5.2 De grote opgaven voor Utrecht

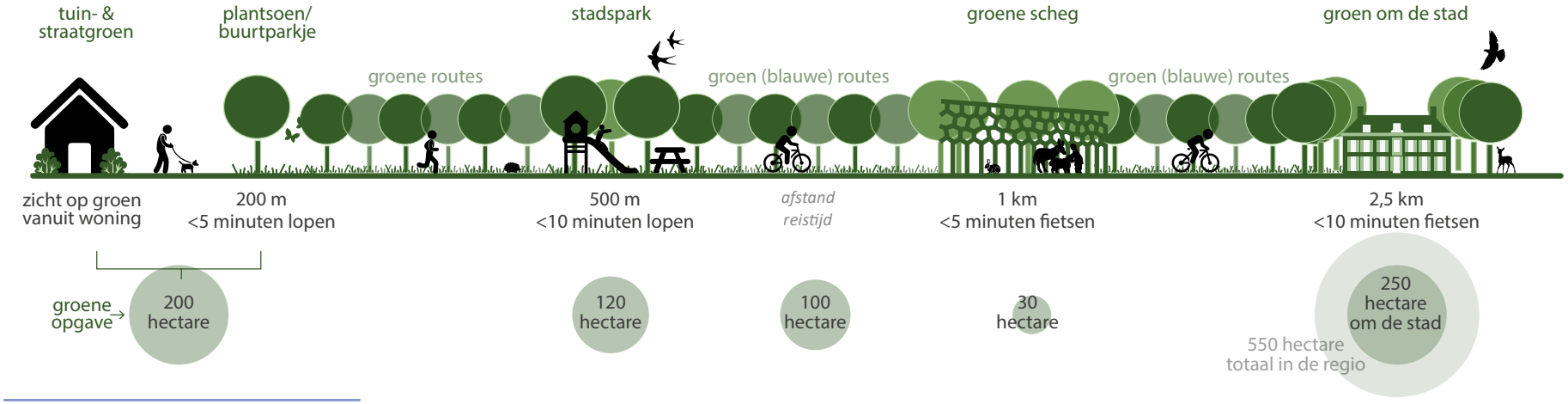
In deze paragraaf zijn de belangrijkste ruimtelijke opgaven, kaders en ambities op een rij gezet voor achtereenvolgens groen/klimaat, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit, energie, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit.

### 5.2.1 Groen en klimaatbestendig

Utrecht kiest voor groen, landschap, erfgoed en water als structurerende elementen voor stedelijke ontwikkeling. Groen dichtbij huis en voldoende groen in de stad is van cruciaal belang voor de gezondheid van onze inwoners (groen ommetje, spelen, sporten, ontmoeten, ontspanning, schone lucht), het versterkt de natuurwaarden en is belangrijk voor een klimaatbestendige stad. Groen nabij woningen zorgt voor verkoeling en wateropvang. Daarnaast is groen van groot belang voor de natuur zelf (intrinsieke waarde), de biodiversiteit en ecologie; planten, bomen, dieren en insecten hebben leefruimte nodig in de stad.

In 2040 is groen op een natuurlijke manier onlosmakelijk verbonden met het dagelijks leven en onze gezondheid. Het is belangrijk dat groen voor iedereen bereikbaar is en van goede kwaliteit voor zowel mensen, dieren als planten. In 2040 woont of werkt praktisch iedereen in een omgeving met voldoende en aantrekkelijk groen. Als inwoner, werknemer en bezoeker van Utrecht in 2040 zie en ervaar je groen zodra je de deur uitstapt van je woning, bedrijf of de trein. In de (woon)straten is ruimte gemaakt voor bomen, planten en bloemen in boomspiegels of plantvakken.
Op korte afstand van de woning genieten inwoners van groene pleinen, groene speel- en sportplekken, plantsoenen, buurtparkjes en stadstuinen. De daken, gevels en tuinen van woningen zijn groen. Regenwater wordt opgevangen, nuttig gebruikt en ter plaatse vastgehouden en geïnfiltreerd. Niet alleen de straat en buurt worden groener, maar ook nieuwe en verbeterde routes, stadsparken en groengebieden om de stad dragen bij aan de groene stad.

De groei van de stad brengt risico's met zich mee van versnippering van het groen en verstening van de leefomgeving. Utrecht wil dat voorkomen en kiest voor verdichten en vergroenen in balans. Dit kan alleen als groen op een gelijkmatige manier meegroeit met de rest van de stad. Daarnaast werkt Utrecht in regionaal verband aan de gevolgenbeperking van




*Een divers landschap op alle schaalniveaus*

overstromingen onder leiding van de Veiligheidsregio Utrecht. Mogelijk leidt de klimaatverandering tot een extra ruimtelijke opgave, namelijk het water-robuust inrichten van de stad.

### Groen groeit mee

Utrecht neemt het raamwerk van groen, water en landschap als basis voor een gezonde en klimaatbestendige verstedelijking en wil 'vergroenen' op alle schaalniveaus.
Dat begint dicht bij huis, bij groen voor de deur, op daken, in de tuin en loopt via groene verbindingen (straten) naar plantsoenen en buurtgroen, stadsparken, groene scheggen naar het landschap om de stad. Hierbij geeft de gemeente zelf het goede voorbeeld bij de eigen gebouwen en gebiedsontwikkelingen. Daarnaast nodigt de gemeente ook inwoners zelf uit om hun eigen omgeving te vergroenen.

De groei van het aantal inwoners (en het aantal woningen) vereist dat er groen wordt toegevoegd. Dit betekent dat de gemeente proactief aan groen werkt als onderdeel van de integrale bouw- en ontwikkelopgave (zie ook paragraaf 5.3). Zo zorgt de gemeente er voor dat de stad aantrekkelijk en leefbaar blijft. Daarom geldt het principe "Groen tenzij". Utrecht gaat voldoende groen en voldoende gevarieerd groen dichtbij realiseren voor mens en dier. Hiervoor gelden de volgende uitgangspunten:

- Groene buitenruimte binnen looptijd vanaf elke woning in Utrecht, waar mogelijk is dit groen verbonden aan ander groen (groene ommetjes)
- Groene recreatiegebieden rond de stad zijn via een groene fiets- of wandelroute goed bereikbaar
- 75 $m^2$ openbaar groen per huishouden in de stad plus 40 $m^2$ groen om de stad (zie voor nadere definiëring van doelstelling en indicator de gemeentelijke begroting 2021: utrecht.begroting-2021.nl). Dat is de huidige situatie; de gemeente wil dat bij de verdere ontwikkeling van de stad – berekend op stedelijk niveau - als uitgangspunt behouden.
- Streven naar 40% groen in iedere buurt als ondergrens voor het klimaatbestendig maken van de stad
- Versterken van de lokale biodiversiteit bij elke ruimtelijke ontwikkeling (natuurinclusief bouwen). Hierbij wordt gebruik gemaakt van de Utrechtse soortenlijst. Hiermee werkt de gemeente aan een natuurinclusieve stad
- Regenwater vasthouden waar het valt (sponswerking van de bodem). Utrecht wil 90% van de jaarlijkse neerslag vasthouden om grote hoeveelheden te bufferen en ons groen in de stad van voldoende water te kunnen voorzien
- Borgen van waterveiligheid / beperken van gevolgen van overstroming
- Het vergroten van de toegankelijkheid van bestaand groen samen met de partners in de stad
- Groen moet multifunctioneel zijn en zoveel mogelijk waarden te dienen (bijvoorbeeld klimaatbestendig, biodiversiteit, gezondheid, ontmoeting)

### Schaalsprong Groen op vijf schaalniveaus

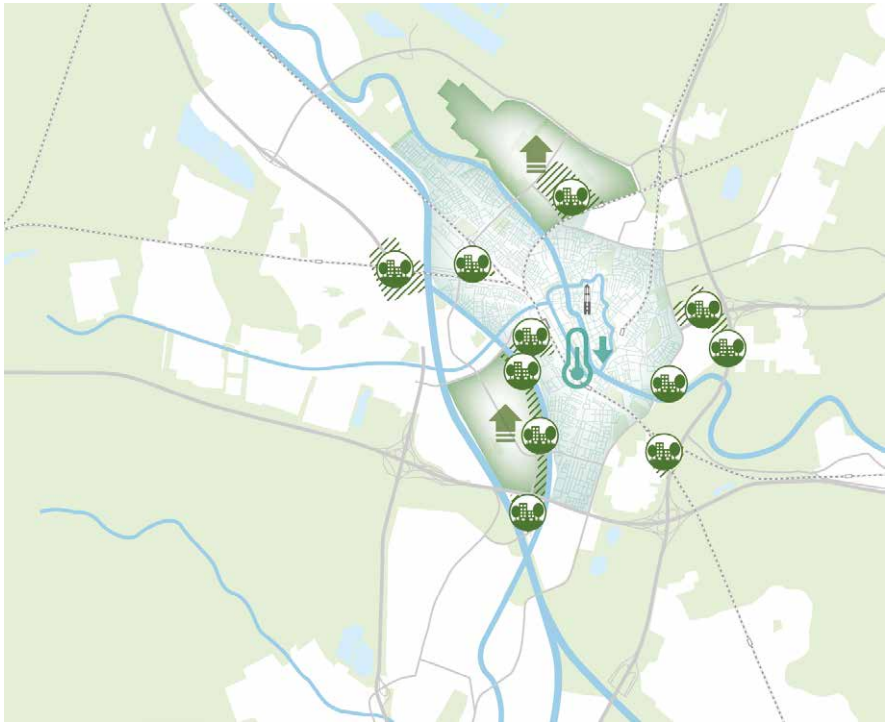
De gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten. Voor de benodigde uitbreiding kiest Utrecht voor een schaalsprong Groen. Dit betekent dat de gemeente samen met haar partners inzet op een fors groenere stad, zodat Utrecht er in 2040 daadwerkelijk anders uit ziet dan in 2020.
Groen wordt toegevoegd op vijf ruimtelijke schaalniveaus:

*Schaalniveau 1: Groene straten: bestaand en nieuw*

Hoe dichterbij het groen, hoe groter de toegankelijkheid en het gezondheidseffect is voor de inwoners. Het groen rond de woning geeft vooral zicht op groen. Groen in de buurt is belangrijk voor bewegen en voor het kunnen maken van een groen ommetje in de buurt. Het vergroenen van buurten vraagt om samen met bewoners de directe leefomgeving anders in te richten. Dit kan gaan om private ingrepen zoals in tuinen, op daken en gevels als de herinrichting van de openbare ruimte. Daarnaast heeft de gemeente de ambitie dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) ligt van een plantsoen of buurtparkje. Deze groene plekken zijn belangrijk als 'coolspots' op warme dagen en bieden ruimte voor spelen, sporten en verblijven voor kinderen en kwetsbare groepen.

Kansen om groen toe te voegen liggen er door het weghalen van overbodige verharding, door een andere balans in parkeren op straat, de ondergrond te ordenen en door de herinrichting van straten van 50 naar 30 km/uur. De opgave bestaat uit het vergroenen van minimaal honderden woonstraten. Dit betekent het toevoegen van minimaal 200 hectare aan groen in de directe woonomgeving.





kwalitatieve verbetering van het groen

groeninclusief ontwikkelen

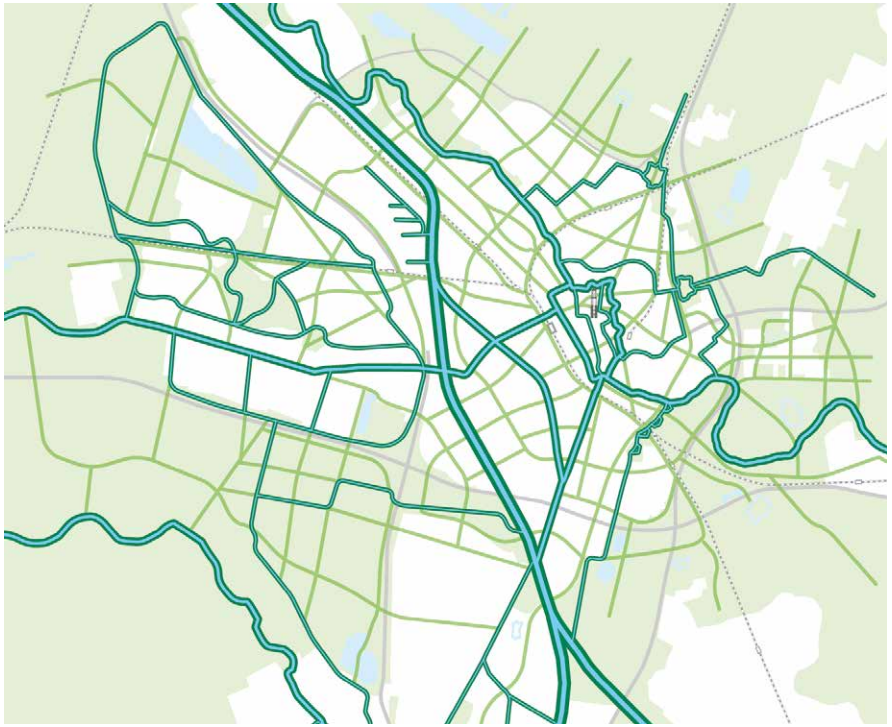
vergroening/verkoeling groenarme wijk

*Impressie van mogelijkheden voor extra groen*

*Schaalniveau 2: Groenblauwe routes*

Door Utrecht lopen groene- en groenblauwe routes. Dit netwerk wordt uitgebreid. De routes verbinden buurten en wijken en daarmee ook de stad met het omliggende landschap. Groenblauwe routes zijn verbonden aan de waterlopen van Utrecht zoals kanalen, rivieren en singels (zoals het Rondje Stadseiland). Groene routes bestaan uit onder andere oude bebouwingslinten, zoals de Koningsweg en doorgaande fiets- en wandelroutes, zoals de Oosterspoorbaan. Het groenblauwe netwerk heeft belangrijke waarde voor ecologie, biodiversiteit, klimaatbestendige stad, beleving, beweging en ook om te ontspannen.

Belangrijke opgave is het verder ‘vergroenen’ van de routes door de aanleg van natuurvriendelijke en recreatieve oevers en door fiets- en wandelroutes te vergroenen. Daarnaast is een belangrijke opgave ervoor te zorgen dat de stadsboulevard, rivieren, kanalen en spoorwegen geen barrières meer vormen in de stad. Ook ligt er de opgave om stad en het omliggende landschap beter te verbinden door barrières te slechten zoals de A12, de A27 en de NRU. Voor de inrichting van de verbindende routes kiest de gemeente – op grond van de klimaatopgave - voor minimaal 40% schaduw op de routes voor fietsers en wandelaars. Het gaat om een vergroeningsopgave van minimaal 100 hectare.

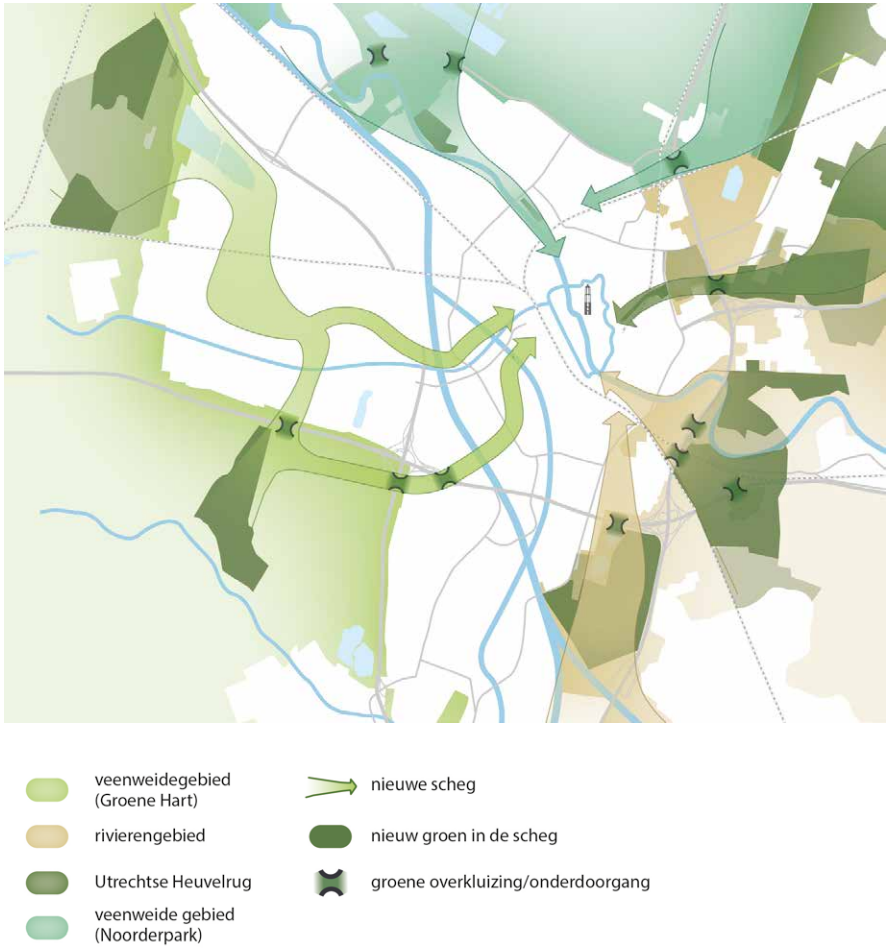


*Schaalniveau 3: Nieuwe parkgebieden in de stad*

Utrecht heeft verschillende stadsparken. Bij de ontwikkeling van de stad zijn nieuwe stadsparken nodig, omdat de gebruiksdruk van de bestaande parken toeneemt en niet alle (nieuwe) inwoners binnen 500 meter toegang hebben tot een dergelijk park. Voldoende en ook toegankelijke parken zijn van belang voor (nieuwe) woonbuurten met relatief weinig private buitenruimte. Het is dan extra belangrijk om in de nabijheid stevige parken te realiseren waar inwoners rust en ontspanning kunnen vinden, mensen elkaar kunnen ontmoeten, bewegen en actief kunnen zijn. Groene longen in de stad die zorgen voor ruimte, rust, verkoeling en natuur.
Nieuwe parken ontstaan door het samenvoegen van bestaande parken of plantsoenen of door de aanleg van nieuwe parken door onder andere meervoudig ruimtegebruik. Daarnaast biedt het uitbreiden van bestaande parken ook kansen zoals bij Park Transwijk. Dit kan door binnen het park na te denken over de programmering en het ruimtebeslag binnen bestaande functies. Een parkachtige omgeving kan ook worden gerealiseerd door woonbuurten zo te ‘vergroenen’ dat deze in een parkachtige setting komen te liggen. Het ontwikkelen van dit soort parkgebieden vraagt om een intensieve samenwerking met partners in de stad. De opgave bestaat uit het toevoegen van minimaal 120 hectare aan groen.



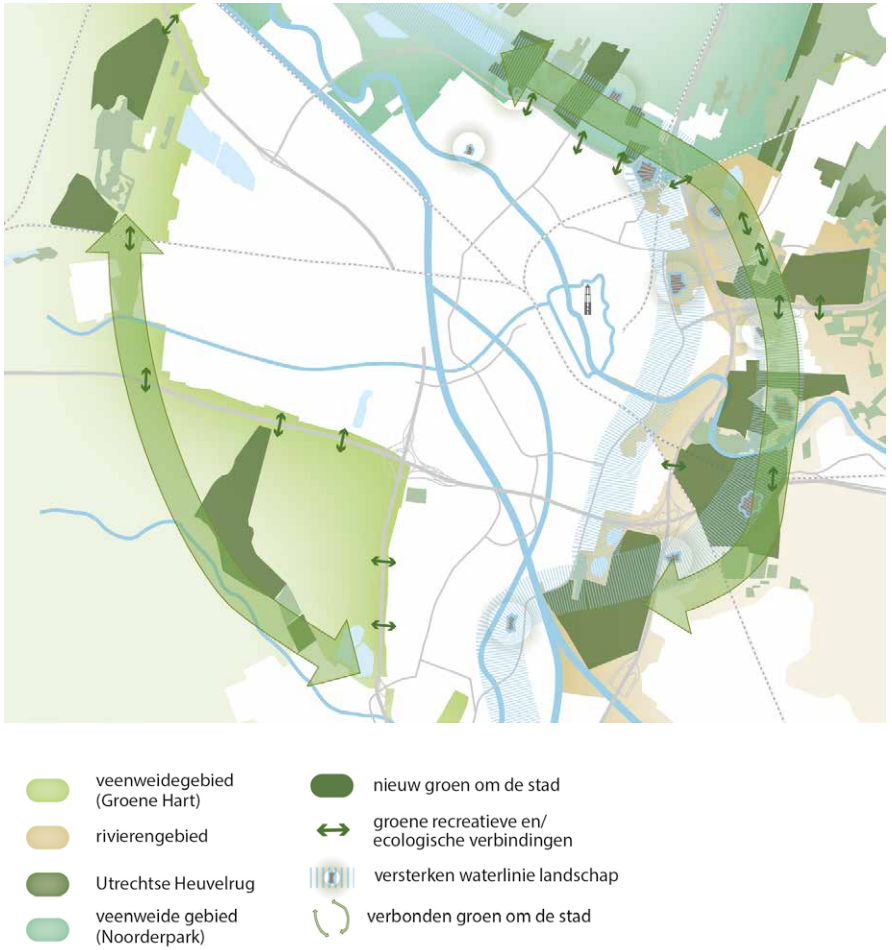
*Schaalniveau 4: Groene scheggen die stad en landschap verbinden*
De scheggen in de stad verbinden de stad met het buitengebied. Een scheg is een aaneengesloten groengebied dat vanuit het buitengebied diep de stad insteekt. Daarmee krijgt het stedelijk gebied van Utrecht een steviger verbinding met de waardevolle natuur- en cultuurhistorische gebieden om de stad; Limes, Nieuwe Hollandse Waterlinie, landgoederen, Utrechtse Heuvelrug, Veenweidegebied en meer.
Voor de groene scheggen bestaat de opgave uit de aanleg van groene scheggen van in totaal minimaal 30 hectare. Idealiter bestaan scheggen in de stad uit groenblauwe gebieden van 60 tot 100 meter breed. De groenblauwe routes langs rivieren en kanalen zijn vaak onderdeel van een scheg. In het landschap wordt de scheg verbreed tot een landschapspark. Integraal verbonden met de aanleg van groene scheggen is het beter benutten van het landschap, het verbeteren van de bereikbaarheid en het toevoegen van recreatiegebied.
Om de scheggen en de landschappen om Utrecht met elkaar te verbinden, is het cruciaal dat infrastructurele barrières worden geslecht door nieuwe groene verbindingen te maken. Dit betreft het realiseren van minimaal acht nieuwe overkappingen en onderdoorgangen over/onder bestaande grootschalige infrastructuur (snelwegen, provinciale wegen, spoorwegen).



*Schaalniveau 5: Groen om de stad*

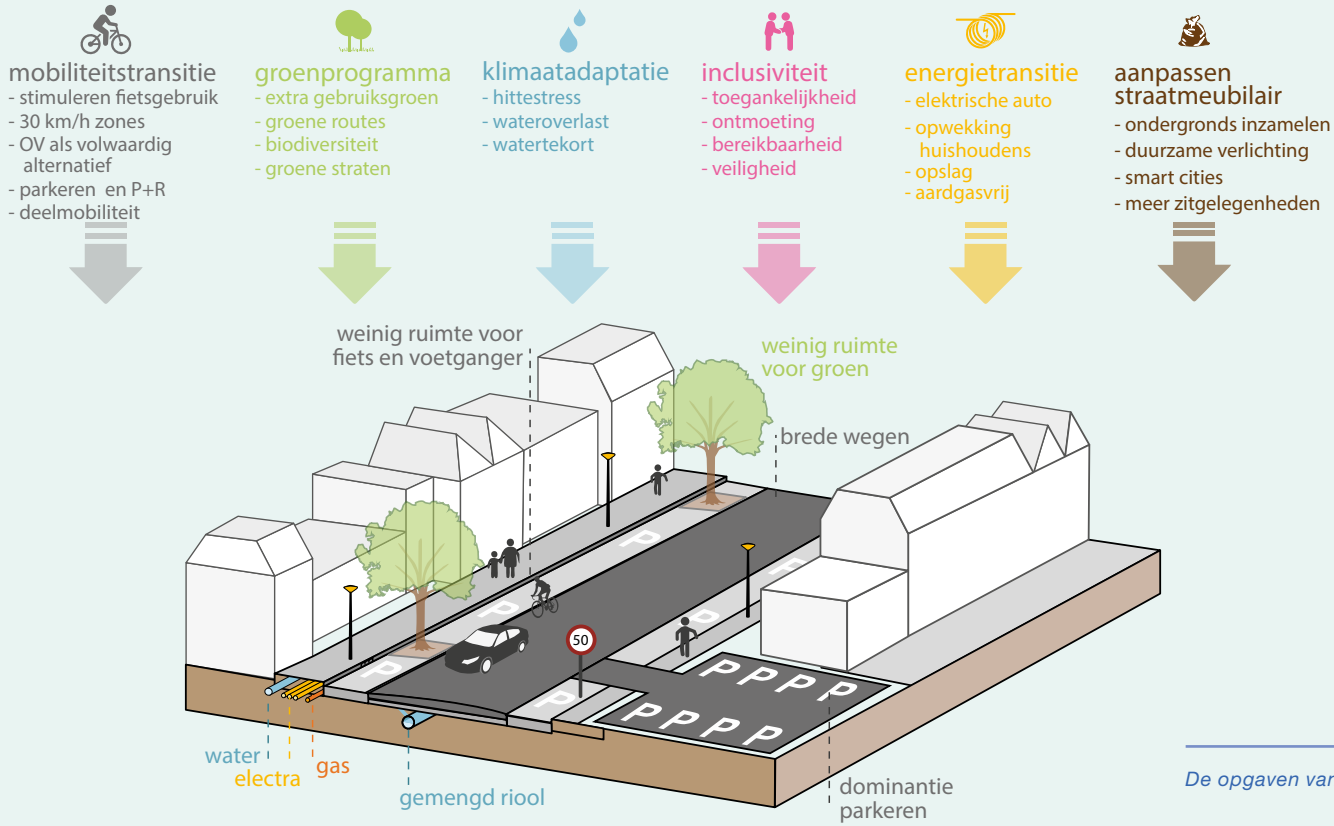
Om de binnenstedelijke groei van de stad vorm te kunnen geven is het beter benutten van het landschap in de stadsranden essentieel. Dit zijn gebieden met bijzondere natuurwaarden, het zijn waardevolle cultuur¬landschappen en belangrijk voor dag-recreatieve activiteiten zoals wandelen, fietsen, sporten, verblijven en ontmoeten. Met de ontwikkeling van nieuwe knooppunten aan de randen van de stad krijgen de stadsranden meer betekenis voor de inwoners van Utrecht.

In het groen om de stad gaat het om het vinden van de juiste balans tussen recreatie, bescherming bos en natuur (Natuurnetwerk Nederland), cultuurhistorie en (stads)landbouw. Het landschap breed benutten omvat ook het verkennen van de mogelijkheden voor de energietransitie en sportvoorzieningen voor specifieke deelgebieden. In totaal is er voor een regionale opgave van 100.000 woningen een toevoeging van minimaal 550 hectare groen (waarvan 250 hectare ten behoeve van de groei van de gemeente Utrecht) in de directe stadsrand bij de verstedelijkingsopgave noodzakelijk. Gegeven de regionale taakstelling voor woningen voor de stad Utrecht zal een groot deel van deze opgave in de stadsrand van Utrecht moeten worden gerealiseerd. Omdat veel van deze gebieden grenzen aan buurgemeenten of zelfs in buurgemeenten liggen, wordt in regionaal verband samengewerkt met de buurgemeenten in het Ruimtelijk Economisch Programma (REP).



## Integrale aanpak van de openbare ruimte

De openbare ruimte is de huiskamer van de stad. Hier vindt het grootste deel van het (sociale) stedelijk leven plaats: ontmoeten, ontspannen, verplaatsen, spelen en bewegen. Daarnaast levert de openbare ruimte een belangrijke bijdrage aan het functioneren van de stad als geheel: het zorgt voor ons (drink) water, ecosysteemdiensten, riolering, communicatie, elektriciteit en warmte. Doordat de stad (binnenstedelijk) groeit wordt het steeds drukker in die openbare ruimte: er zijn er steeds meer mensen op dezelfde plek op hetzelfde moment. Ook ondergronds wordt het drukker, omdat meer mensen water, energie en communicatie nodig hebben. Daarbovenop komt nog de energietransitie die meer ruimte vraagt voor transport en opslag en klimaatadaptatie dat vraagt om verkoeling van de stad en het bufferen en opvangen van water. Ook de mobiliteitstransitie vraagt om een andere indeling van de openbare ruimte. Dit betekent onder andere dat de komende jaren honderden straten opnieuw ingericht worden. Al deze opgaven kosten ruimte, onder en boven de grond.

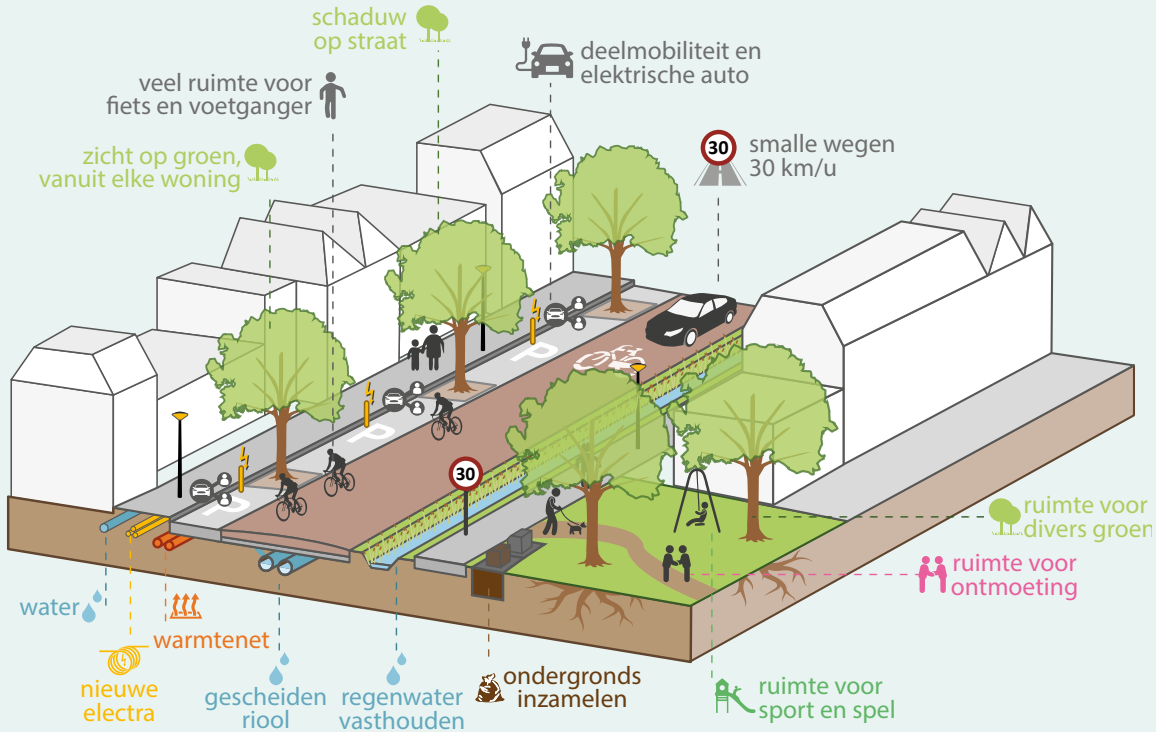



*De opgaven van de openbare ruimte*

De oplossing is door de veelheid en complexiteit van de vraagstukken niet te vinden in het simpelweg stapelen van de opgaven. Het vraagt om een integrale herstructurering/ transitie van de openbare ruimte in de hele (dus ook bestaande) stad. Dat wil zeggen dat de gemeente opgaven en doelstellingen aan elkaar koppelt. Op die manier wordt de ruimte zo efficiënt mogelijk ingericht. Dit vraagt om samenhang tussen de verschillende opgaven - zoals hieronder beschreven - op vier vlakken:

- *Visie*: een éénduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes / prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik
- *Financieel*: ontschotten / koppelen budgetten
- *Organisatorisch:* integraal programmeren (werk-met-werk maken), een toets op ruimtelijke kwaliteit, beheer en technische uitvoering en een afwegingskader bij tegenstrijdige functies of te weinig ruimte
- *Ontwerptechnisch*: alle disciplines en belangen in de openbare ruimte (voortijdig) betrekken

De RSU 2040 gaat in eerste instantie vooral over de grote bewegingen in de stad: nieuwe woonwijken, grote infrastructuur, nieuwe parken en zonnevelden. Maar door de enorme hoeveelheid straten, plantsoenen, watergangen, parkeerplekken, voetpaden, kabels en leidingen etc. is deze schaal minstens net zo cruciaal voor het functioneren van de stad. In de komende jaren worden veel straten aangepakt voor de vervanging van het riool, de mobiliteitstransitie, groot onderhoud om de kwaliteit op orde te houden, energietransitie, groene schaalsprong of klimaatadaptatie; de gemeente streeft naar een integrale aanpak van deze activiteiten met het oog op de openbare ruimte.




*Principes toekomstige openbare ruimte*

### 5.2.2 Woningbouw en woonomgeving

De vraag naar woningen in Utrecht blijft onverminderd hoog. Door de populariteit van de stad is het niet gemakkelijk in Utrecht een betaalbare woning te vinden. De gemeente wil dat (toekomstige) Utrechters prettig wonen in een woning die past bij hun inkomen, omgeving, huishoudenssamenstelling en wensen. Het is daarbij belangrijk om op lange termijn ook een stad te blijven voor mensen met een lager- of middeninkomen.
Gezien de behoefte aan woningen nu en in de toekomst wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Utrecht telt momenteel ongeveer 157.000 woningen. Dat is ruim 70 procent van de gewenste woningvoorraad in 2040. De woningen die worden toegevoegd komen dus in een bestaande omgeving. De gemeente stuurt op het totaal van de ontwikkeling van de stad, wijken en buurten waarbij het bovendien relevant is om - in samenhang met het toevoegen van woningen - te werken aan doorstroom, leefbare en gemengde wijken, aandacht voor specifieke groepen, woonconcepten, etc. Zo is bijvoorbeeld een belangrijke doelstelling het kleiner maken van de sociaal-maatschappelijke verschillen tussen de wijken.
Utrecht is daarnaast ook een stad met een grote diversiteit aan woonmilieus die de gemeente wil behouden en versterken.

Van de opgave van 60.000 woningen op grond van de met het Rijk gemaakte afspraken (gebaseerd op PRIMOS 2019) zijn in 2019 en 2020 ruim 6000 woningen gerealiseerd. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen[42] gerealiseerd worden. Voor de periode tussen 2030 en 2040 zal dus nog ruimte nodig zijn voor 20.000 extra woningen om de geprognotiseerde vraag van op te kunnen vangen. Om de 60.000 woningen op deze wijze daadwerkelijk te realiseren wordt een planvoorraad gevormd bestaande uit harde en zachte projecten die voldoende compensatie biedt voor planvertraging en planuitval. Met het Rijk is regionaal afgesproken hiertoe 130% te programmeren. In het MPR wordt dit percentage, inclusief de gerealiseerde aantallen, ook lokaal nagenoeg gehaald.
De gemeente onderscheidt daarnaast een kwalitatieve opgave gericht op type woningen, woonsegmenten en woonmilieus. Vanuit dat perspectief kijkt de gemeente ook naar het toevoegen van een goede mix van appartementen, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten (passend bij de demografische ontwikkeling en de ontwikkeling van de woonbehoefte) dat aansluit op de bestaande stad (en daaraan complementair is). Door de wisselwerking van enerzijds werken aan de bestaande stad én werken aan groei anderzijds kunnen de gemeentelijke ambities bereikt worden en wordt voorzien in de toekomstige behoefte.

**Woonmilieus**

Utrecht heeft een kwalitatief goede woningvoorraad, een grote diversiteit aan woonmilieus en een ruim cultuur- en winkelaanbod. De wijken gaan vooruit en bewoners zetten zich steeds meer in voor hun woonomgeving. Deze kwaliteiten koestert de gemeente. Daarom blijven per saldo mensen steeds vaker en langer in Utrecht wonen en kijken woningzoekenden uit de regio en daarbuiten naar Utrecht. De gemeente wil de variatie in woonmilieus behouden; Utrecht moet herkenbaar blijven.
De afgelopen jaren is op basis van de RSU 2016 in Utrecht - naast de verdere ontwikkeling van Leidsche Rijn - ingezet op binnenstedelijke verdichting: ruimtelijke planvorming vindt binnen de bestaande stad plaats. Utrecht heeft daarbij de eigenheid van haar wijken weten te behouden.

#### Beperken kansenongelijkheid

In paragraaf 4.2.1 is geschetst dat het voor mensen met midden en lagere inkomens steeds moeilijker wordt om in de stad te wonen; kansenongelijkheid dreigt toe te nemen. De gemeente Utrecht is zich daarvan bewust en anticipeert daarop door samen met andere grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag kansenongelijkheid bij het Rijk te agenderen en voorstellen te doen om in komende jaren systeembarrières te doorbreken. Utrecht werkt aan een stad met gemengde en leefbare wijken. Dat kan door te sturen op de woningvoorraad en door het bouwen van sociale huur en andere segmenten woningen. Dat doet Utrecht ook door de manier van toewijzen (zie ook de Woonvisie 2019). Echter, voor het realiseren van een gemengde en leefbare wijk is gemengd bouwen alleen niet voldoende. Het is ook nodig om in te zetten op een steviger verbinding met de sociale versterking van de buurt.

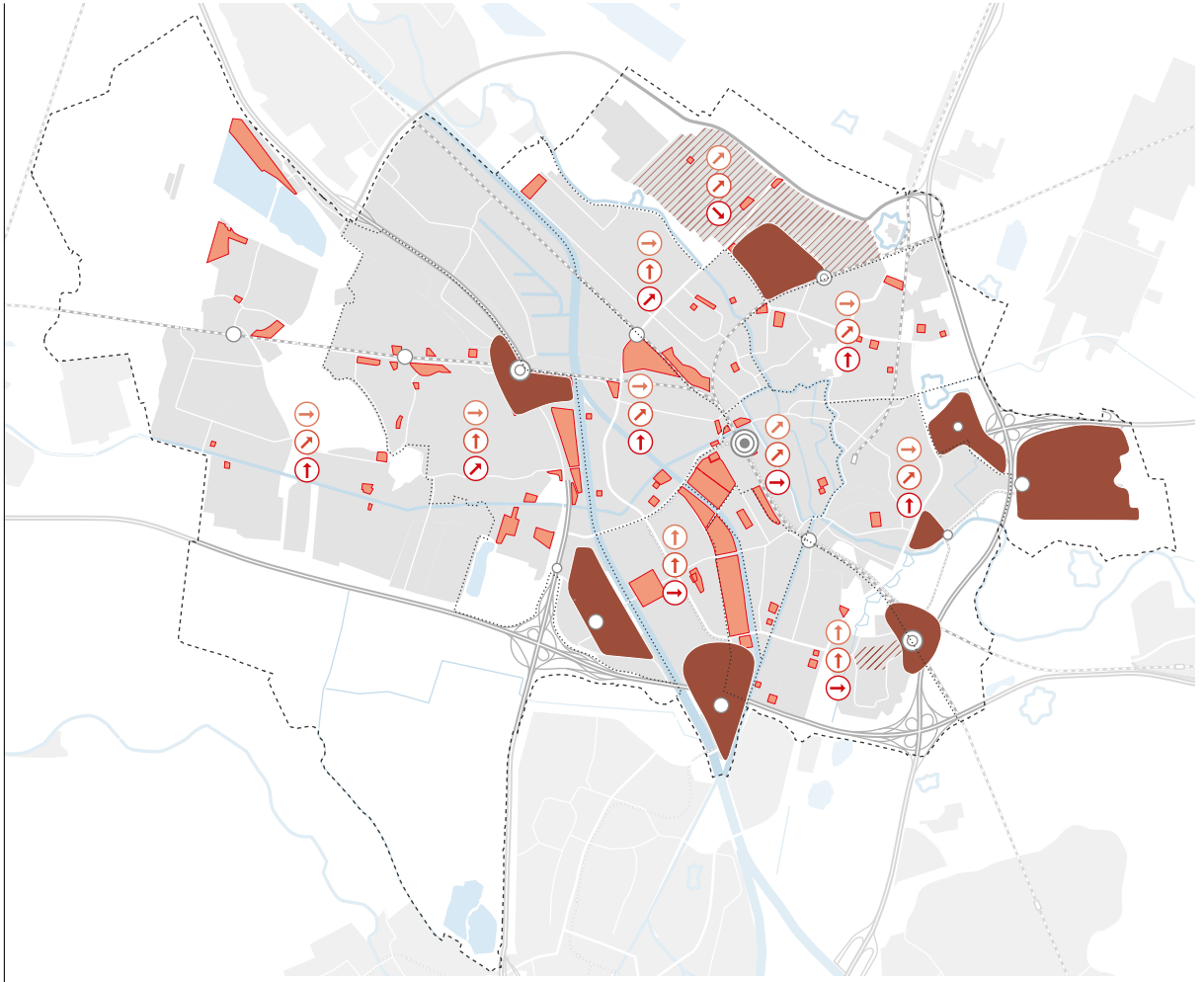
## Relatie met de Woonvisie

Een van de belangrijkste onderdelen van het publieke en politieke debat gaat over Wonen. Daar spelen vragen als hoe behouden we middengroepen voor de stad? Hoe bereiken we een betere menging van wijken? En hoe spelen we in op veranderingen in de demografie zoals een groeiend aantal oudere, minder personen per huishoudens enz.? Waar deze Ruimtelijke Strategie Utrecht ingaat op de ruimtelijke ontwikkeling en de ruimtelijke condities voor onze inzet op het gebied van wonen, gaat de woonvisie *Utrecht beter in balans*[43] (en uitvoering die daaraan gegeven wordt) in op de volkshuisvestelijke aspecten zelf. Beide documenten vormen, in samenhang, het kader voor onze inzet op het gebied van wonen, voor zowel de bestaande- als nieuwe- woningvoorraad. Vanuit de behoefte en onze ambities op het gebied van Wonen (vastgelegd in de Woonvisie) is het belangrijk dat RSU 2040 daar een bijdrage aan levert.

In de Woonvisie zijn richting 2040 vijf belangrijke ambities benoemd en uitgewerkt:

- *Versnellen en (langdurig) verhogen bouwproductie en bouwen aan een compacte stad met meerdere kernen.*
  De gemeente wil de woningvoorraad in de stad versneld laten groeien om het woningtekort in te lopen en de toekomstige groei te faciliteren. Onze inzet richt zich op het vergroten van de betaalbare woningvoorraad zodat iedereen zicht heeft op een fijne woning binnen een redelijke termijn. De gemeente streeft naar een woningvoorraad die in 2040 voor 35 procent bestaat uit sociale huurwoningen (en voor 25 procent uit woningen uit de middencategorie (middenhuur en goedkope en betaalbare koop). Deze percentages zijn ijkpunten die richting geven. Er worden woningen toegevoegd voor alle groepen (studenten, ouderen, starters, doorstromers enz.). De gemeente wil een woonomgeving en woning- type bieden die aansluit op de kwalitatieve woonbehoefte van Utrechters. Daarmee kunnen ook de middengroepen voor de stad behouden worden.
- *Meer gemengde wijken in een inclusieve stad.*
  Sommige wijken kennen een eenzijdig opgebouwde woningvoorraad. Er zijn bijvoorbeeld wijken waar het merendeel van de voorraad bestaat uit sociale huurwoningen, maar er zijn ook wijken waar vooral duurdere koopwoningen staan. De gemeente streeft naar meer menging in de wijken en gemengde wooncon-cepten waarvoor meer sturing nodig is en waarbij de focus ligt op gevarieerd aanbod en doorstroming. Dat komt terug in ons nieuwbouwprogramma. De groei van de stad is een instrument om aan deze balans te werken en de Utrechtse look & feels toe te voegen (zoals dat in Leidsche Rijn goed gelukt is).
- *Doorstroming*.
  Het doel is dat de bestaande voorraad beter benut wordt. De gemeente wil gericht nieuw aanbod op de markt brengen om de doorstroming op gang te brengen.
- *Een (t)huis voor iedereen, een veelkleurige diverse stad.*
  De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden. Toch zijn er inwoners die dit (tijdelijk) niet kunnen of die de gemeente wil helpen, omdat zij een waardevolle bijdrage leveren aan de toekomst van Utrecht.
- *Duurzaamheid in een toekomstbestendige stad*.
  We willen dat gebouwen voor verschillende doeleinden kunnen worden gebruikt. Nieuwe woningen hebben kwaliteit en zijn voor iedereen toegankelijk, geschikt om thuis te werken en de energetische kwaliteit is optimaal.

Verkenningen uit januari 2020 naar de woonbehoeften (van Companen, STEC en ABF) leveren, deels onderling aanvullend, het beeld dat de ontwikkeling van woonbehoeften op grond van huishoudensontwikkelingen in combinatie met actuele woonwensen voorbij 2030 niet goed te voorzien is. Gewenste woonmilieus (in combinatie met de locatie) zijn daarbij beter te voorzien en hebben ook meer gewicht. De verkenningen laten zien dat de woonbehoefte voor het grootste deel uitgaat naar (centrum) stedelijke woonmilieus. Met de wetenschap dat Utrecht - door de krapte - een aanbod gedreven woningmarkt kent en iedere woning een bewoner vindt, is het actuele beeld dat de grootste discrepantie zit tussen plancapaciteit en behoefte in de centrum stedelijke milieus met een zekere dichtheid en nabijheid van centrumvoorzieningen. Voor de eerste jaren van de planperiode is daarom extra aandacht voor deze categorie wenselijk. Daarnaast is er een minder grote, maar blijvende, vraag naar meer ontspannen woonmilieus met daarin ruimte voor betaalbare grondgebonden woningen of aantrekkelijke alternatieven voor grotere huishoudens. Het is van belang om beide woonmilieus in balans te houden bij de verdere ontwikkeling van de stad.




*Woningbouwlocaties*

Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die op basis van deze nieuwe ruimtelijke strategie aan de woningproductie moeten bijdragen, zijn de nieuwe knooppunten zoals Lunetten Koningsweg, A12-zone, USP en Overvecht. Naast het verder doorwerken aan lopende projecten uit het MPR (zoals Stationsgebied/ Beurskwartier, Merwedekanaalzone, Wisselspoor, Cartesiusdriehoek en binnen de contour van Leidsche Rijn) kiest de gemeente met deze knopen voor transformatie van enkele gebieden waar wonen nu geen of slechts een ondergeschikte betekenis heeft. Het vertrekpunt is de bestaande stad en de transformatie die al is ingezet. Daarbij zal de gemeente in de uitwerking van de (centrum) stedelijke milieus ook veel aandacht besteden aan het combineren van de hoge(re) dichtheden met (speel-) voorzieningen voor (huishoudens met) kinderen. Daarbij benut de gemeente een eerdere studie die voor de Merwedekanaalzone is uitgevoerd.

Woonmilieus omvatten meer dan alleen afzonderlijke woningen; het gaat over de beleving die een gebied uitademt. Wanneer gesproken wordt over de ontwikkeling van woonmilieus wil dat zeggen dat er niet slechts woningen worden gebouwd of vernieuwd, maar dat in de opzet rekening wordt gehouden met de wensen en behoeften van de toekomstige bewoners. Voor gezinnen met kinderen betekent dit bijvoorbeeld dat bij de bouw van woningen voor deze huishoudens (of het nu gaat om grondgebonden woningen of om appartementen) ook een fysieke en sociale omgeving wordt ‘gepland’ die aansluit bij de behoeften. Het gaat dan bijvoorbeeld om scholen en speelplaatsen in de buurt.
Ieder woonmilieu heeft zijn ook eigen balans in de woningvoorraad, het groen en de aanwezige voorzieningen Het basispakket dat in elk woonmilieu aanwezig moet zijn, wordt gevormd door vier bouwstenen: wonen, openbare ruimte, voorzieningen en routes. Elke bouwsteen is concreet gemaakt door de minimale eisen zowel kwantitatief als kwalitatief te beschrijven. Door de vier bouwstenen slim te combineren, ontstaat een stad waar Utrechters met plezier wonen. Net als bij de Stadsprofielen – zoals gepresenteerd in hoofdstuk 1 – geldt ook voor de verschillende woonmilieus dat deze gemixt voorkomen. De variëteit van de huidige stad laat deze mix ook al zien. Als vervolgens op basis hiervan de Utrechtse gebieden worden ingedeeld, ontstaat een vierdeling van Utrechtse woonmilieus, te weten Centrum functie, de Traditionele wijk, de Nieuwe wijk

## Woningcategorieën en woonmilieus

Voor het woningbouwprogramma tot 2030 (de periode waarin de woningen worden gebouwd die nu als ‘hard’ in het MPR staan en waarvoor de richting al is vastgelegd) kijkt de gemeente met name naar wensen op het gebied van woningprijs en woningtype (woningcategorieën) zonder daarbij de andere ambities te laten varen en de lange termijn uit het oog te verliezen. In de periode na 2030 ligt, vanwege onzekerheden, de focus op de behoefte aan woonmilieus waarin de aanwezigheid van werkmogelijkheden, voorzieningen, groen en de (kwaliteit van) de openbare ruimte een rol spelen. De wens naar verschillende woonvormen kan over een langere periode onvoldoende voorspeld worden. Het periodiek monitoren van de bewegingen in de woningmarkt, zoals al in de woonvisie is opgenomen, is onderdeel van deze aanpak. Waar dat past stuurt de gemeente tijdig bij in (en met) het nieuwe aanbod. Binnen een woonmilieu in een toekomstige gebiedsontwikkeling kan immers nog gevarieerd worden met typologie.

(als (centrum)stedelijke woonmilieus) en de Groene wijk (als groenstedelijk woonmilieu). Deze woonmilieus zijn niet strikt te scheiden. De hoofdstructuren met hun voorzieningen (Biltstraat, Amsterdamsestraatweg) zijn bijvoorbeeld niet exclusief in één woonmilieu in te delen. Ze hebben een hoogstedelijk uitstraling en tegelijk maken ze onlosmakelijk deel uit van het woongebied dat daar om de hoek begint. Ook bij de toekomstige ontwikkelingen zoals rond de knopen zou het zo moeten werken.

## Meer ouderen

Het aantal 65 plussers groeit in de komende 20 jaar van 35.600 naar 61.500. Deze groei vindt plaats in alle wijken, maar in Leidsche Rijn/ Vleuten de Meern is deze groei extra groot.
De meeste ouderen kunnen zichzelf gelukkig redden, maar in 2040 zal er een aanzienlijk grotere vraag zijn naar specifieke (zorg) voorzieningen voor kwetsbare ouderen, vooral in de groep 75 plus.
Van de ouderen in Utrecht zal een groot deel zelfstandig kunnen, moeten en willen blijven wonen. De aanleiding voor senioren om te verhuizen ontstaat vaak pas op het moment dat bijvoorbeeld wonen met zorg of ondersteuning noodzakelijk wordt. Mensen die dit treft moeten passend, prettig en zelfstandig in Utrecht kunnen wonen. Goede sociale en zorgstructuren in de wijk, zoals ouderen hubs', verpleeghuizen in combinatie met zelfstandig wonen, met zorg en/of ondersteuning van het huishouden zijn daarvoor een voorwaarde, net als een toegankelijke woonomgeving waar zij zich vrij (obstakelvrij) kunnen bewegen. Bereikbaarheid met het openbaar vervoer, brede stoepen of winkels en voorzieningen dichtbij huis zijn hiervoor van belang. Daarnaast stelt het ook eisen aan de toegankelijkheid van de woning, de woonomgeving en ruimte voor ontmoeting. Bijvoorbeeld in de vorm van nultreden-woningen en/of een tussenvorm zoals geclusterd wonen in een hedendaagse vorm van 'hofje'. Soms is zelfstandig wonen geen optie meer, daarvoor zullen andere woonvormen nodig blijven, zoals verpleeghuizen.

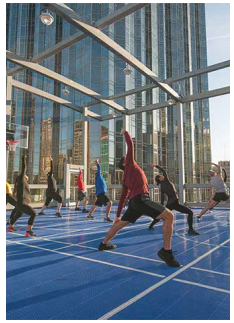
## Een (t)huis voor iedereen

De meeste mensen kunnen zich gelukkig zelf redden in het vinden van een passende huur- of koopwoning. Toch zijn er groepen die dit (tijdelijk) niet kunnen en voorrang behoeven op een sociale woning. Het gaat om kwetsbare en bijzondere doelgroepen, zoals statushouders, mensen die uitstromen uit Maatschappelijke Opvang, Beschermd Wonen, kwetsbare jongvolwassenen die uitstromen uit jeugdzorg met verblijf. Naast een zelfstandige woning wordt aan deze kwetsbare en bijzondere doelgroepen (tijdelijk) zorg en ondersteuning geboden. Het kan gaan om gespikkeld wonen, woningen met voorrang aangeboden verspreid over de wijk, of geclusterd en gemengd wonen, met gemeenschappelijkheid en een ‘goede buur’ nabij. Ook voor de groeiende groep ouderen in Utrecht is een woning in combinatie met ondersteuning en zorg van belang. De gemeente zet in op meer variatie in woningtypen en woonvormen (met zorg) die het langer, prettig en veilig zelfstandig thuis wonen mogelijk maken. Het gaat om een mix van woonconcepten voor alleen senioren, dan wel voor een mix van ouderen, gezinnen en starters, die als ‘goede buur’ nabij zijn.

## Centrum stedelijk: centrumgebied

In dit woonmilieu komen ‘oud’ en ‘nieuw’ samen. Het centrumgebied (dichtheid) is duidelijk herkenbaar. De woningvoorraad groeit, maar niet ten koste van het groen, de culturele voorzieningen, de bruisende horeca en winkels, of het erfgoed waar Utrechters trots op zijn. Het is andersom, de groei voegt waarde toe aan de bestaande kwaliteiten van de wijk of buurt. De nadruk ligt op menging van functies, wonen is niet leidend. Er is sprake van een hoge gebruiksdichtheid en ook (relatief) hoge woningdichtheid. Het woonmilieu heeft een onderscheidend (groot) stedelijke voorzieningenniveau (met regionale en zelfs landelijke functie) en veel werkgelegenheid, recreatie- en winkel mogelijkheden en de OV-bereikbaarheid is uitstekend. Er komen dagelijks ook veel mensen van buiten Utrecht om te werken, de stad en haar voorzieningen te bezoeken. Ondanks deze schijnbare eenduidigheid zijn binnen dit woonmilieu ook verschillen waarneembaar. Zo verschillen ‘oud’ en ‘nieuw’ van elkaar in de schaal van de bebouwing.
De buurten en straten kennen een stedelijke vorm die in dit woonmilieu tot uiting komt in het ontwerp van de bebouwde en onbebouwde omgeving en niet op de laatste plaats door de veelheid aan cultuur(historische) waarden. Het groen in het gebied is dan ook zo veel mogelijk publiek; complex gebonden groen (in nieuwe stadsblokken) is voor iedereen toegankelijk. Door slim gebruik te maken van de dimensies ruimte, tijd, gebruik en afstand wordt ruimte dubbel benut. Zo kan het openbaar gebied intensief gebruikt worden en biedt het ruimte voor bewegen, winkelen en beleven, ontspannen en ontmoeten.
Naast de hoogstedelijke gebieden zoals (delen van) Utrecht Centrum en Leidsche Rijn Centrum, gaat het om de hoofdstructuren zoals de Biltstraat, Nachtegaalstraat, Burgemeester Reigerstraat en Adriaen van Ostadelaan (deels), Lombok (hoofdstructuur), Oudenoord, Amsterdamsestraatweg, Willem van Noortstraat, enz. Het woonmilieu is vooral aantrekkelijk voor starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen die in een zeer gemengd en hoogstedelijke buurt willen wonen.

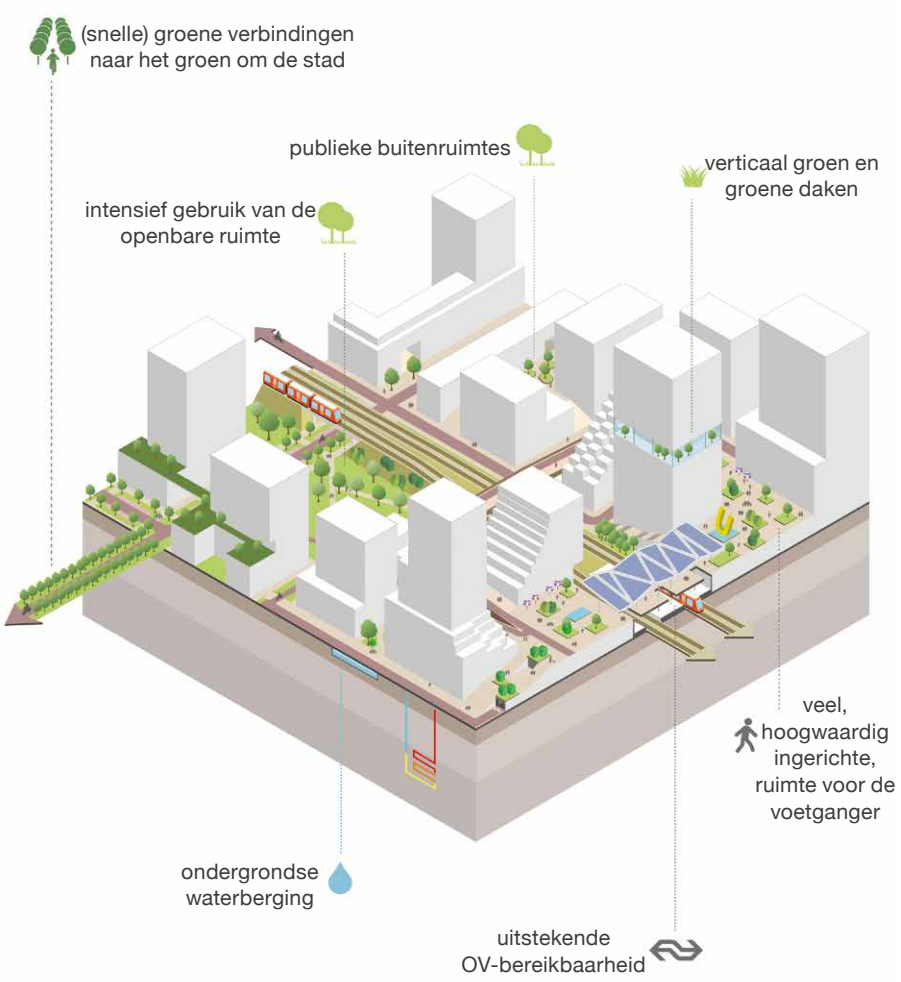


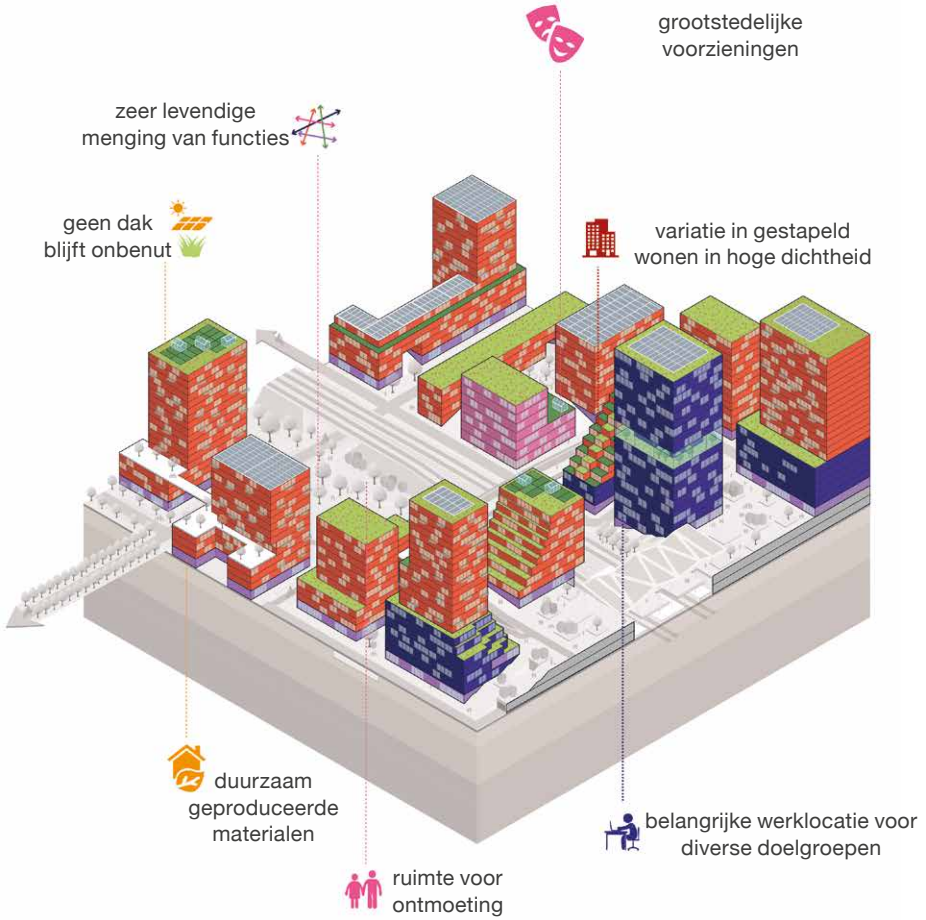







# Centrum stedelijk: centrumgebied



## Centrum stedelijk: traditionele wijk

Dit woonmilieu heeft een meer traditionele verschijningsvorm en kan zowel oud als nieuw zijn. De verschijningsvorm kan daardoor verschillen. Het gebied is veelal aan het centrum grenzend, relatief compact, bevat gemiddelde en hoge dichtheden, voorzieningen in en voor de buurt. De focus ligt op het wonen, maar er is ook wel wat bedrijvigheid, zoals winkels en werkfuncties. Afhankelijk van de bouwperiode is meer of minder groen aanwezig.
Het traditionele woonmilieu kent een breed scala aan sub-woonmilieu-typen die, vanwege hun ligging ten opzichte van het centrum van een stad, onder deze noemer zijn geschaard. Het betreft wijken en buurten met een grote variatie in woningtypen (grondgebonden en gestapeld), in dichtheden (van herenhuis tot tuindorp), in functiemenging (mono en multi) en in bouwperioden (vooroorlogs en naoorlogs). De buurten bieden een gevarieerd aanbod aan woningen met (het accent op) goede eengezinswoningen in hogere dichtheden afgewisseld met appartementencomplexen. Het is mogelijk om binnen de buurt wooncarrière te maken.
In de traditionele wijk komen de voordelen van een dorp én van de stad samen. De voorzieningen zijn gelegen langs de hoofdstructuren. Door de aanwezige reuring langs de hoofdstructuren ademen deze sterk stedelijk en vloeien als het ware over in het woonmilieu centrumgebied, terwijl de woonbuurten juist meer ontspanning uitstralen. De voorzieningen hebben vooral een functie voor aanpalende buurten. Voorzieningen langs deze hoofdstructuren zijn onder meer detailhandel, dienstverlening, horeca, kantoren, maatschappelijke voorzieningen, bedrijf(jes) en afhaalzaken te vinden. Er is in de wijk ruimte voor bewegen, sport (sportvelden zijn nabij), spelen, ontspannen en ontmoeten. De woonomgeving is hoogstaand ingericht en ligt er goed onderhouden en verzorgd bij.
Het zijn veilige buurten met een goed imago en een eigen identiteit. Dit woonmilieu is in verschillende vormen zichtbaar in subwijken zoals Ondiep, Zuilen, Rivierenwijk, (delen van) Hoograven en binnen de wijk Oost. De bewoners zijn betrokken bij hun leefomgeving en hebben respect en zorg voor elkaar. Er is een netwerk van aanbieders van zorg-, onderwijs- en welzijnsdiensten dat gebruikmaakt van multifunctionele gebouwen. De sociale achterstanden op de gebieden onderwijs, gezondheid, participatie en werkgelegenheid zijn (zo veel mogelijk) teruggedrongen of staan onder onze aandacht. Daarmee is het een inclusieve stad en aantrekkelijk voor alle huishoudsamenstellingen in alle leeftijdscategorieën.

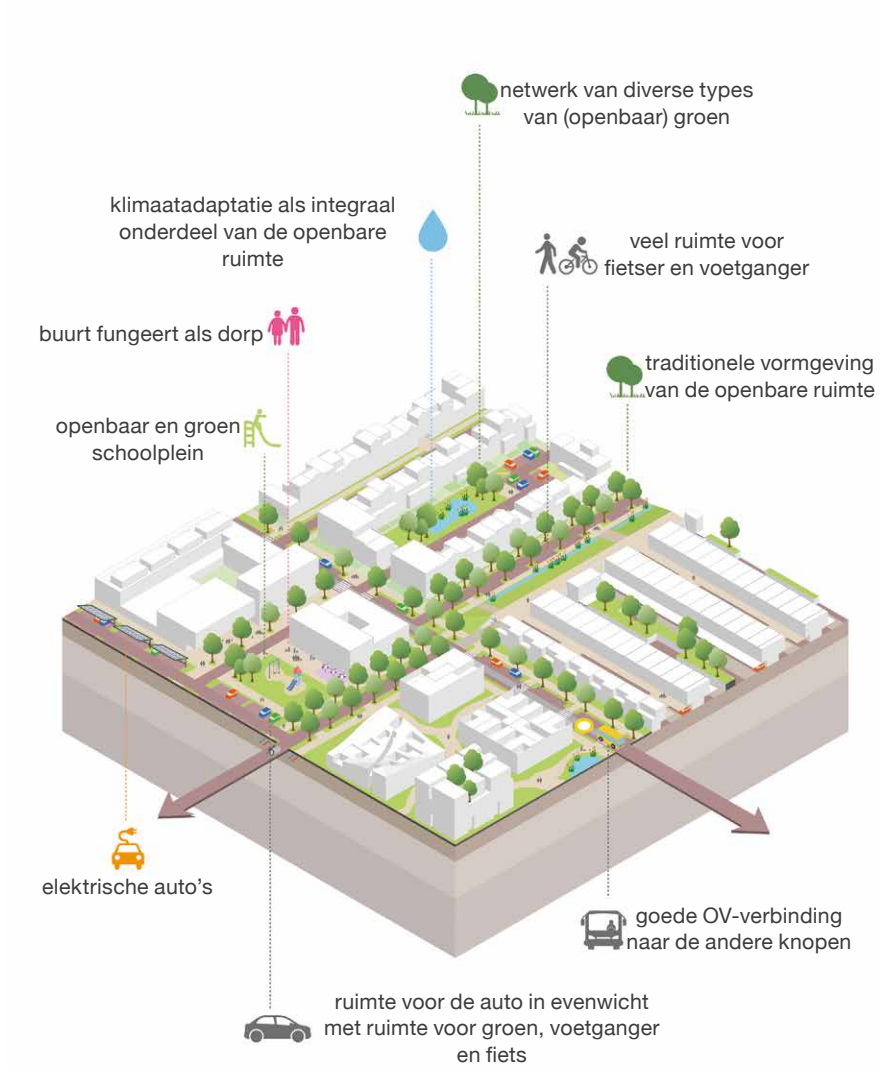


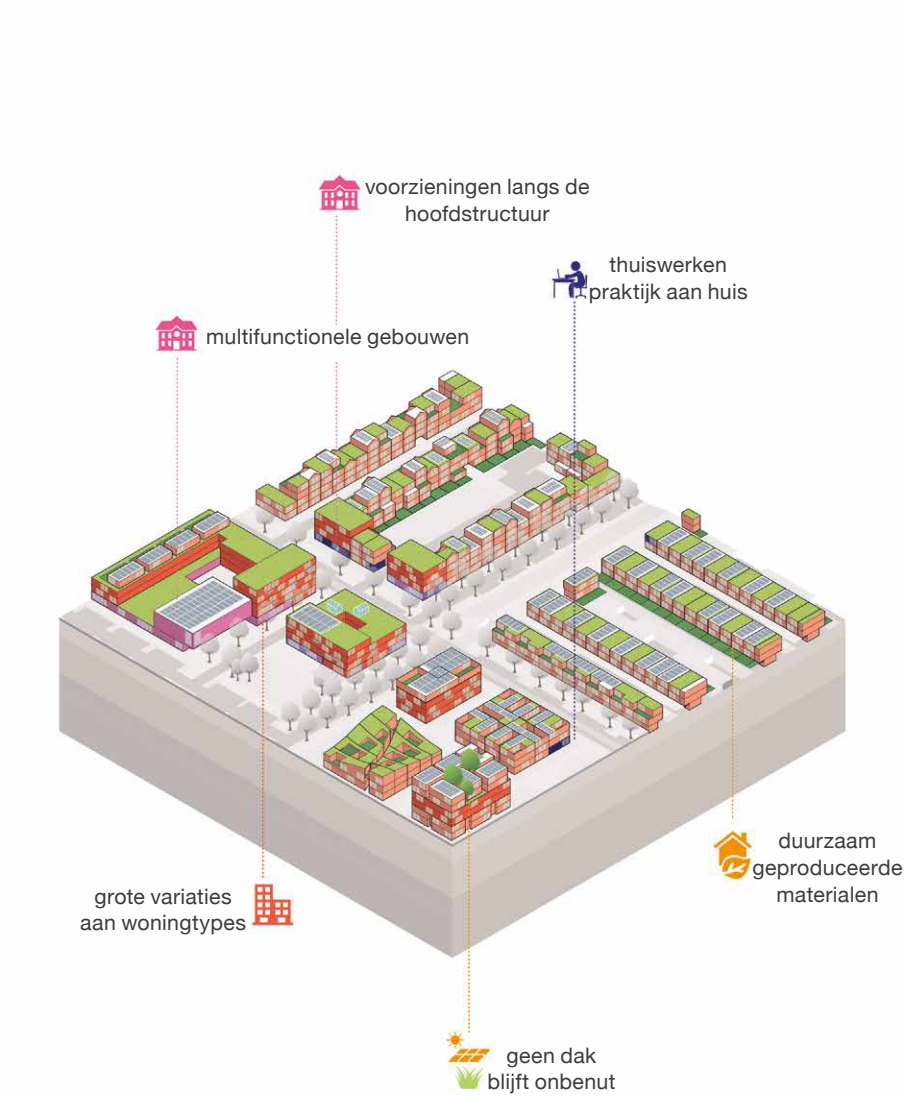






# Centrum stedelijk: traditionele wijk



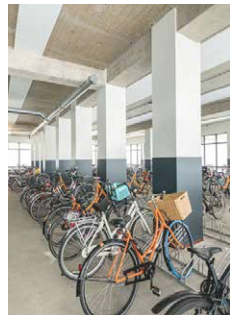



## Centrum stedelijk: de nieuwe wijk

*De nieuwe wijk* is zowel een eigenstandig woonmilieu - nieuw toe te voegen in bijvoorbeeld USP en A12 zone - als onderdeel van de grote gebiedsontwikkelingen in Stationsgebied/Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Accent binnen dit woonmilieu ligt vooral op het ‘nieuwe’ in combinatie met een wezenlijke schaal van bebouwing zonder dat deze overdondert. In dit woonmilieu komen zowel gestapelde als (een beperkt aantal) grondgebonden woningen voor, in hoge tot zeer hoge dichtheden. De hoge dichtheden concentreren zich rondom het centrale deel van het gebied; naar de ‘randen’ wordt het woonmilieu meer ontspannen.
In dit woonmilieu is ‘wonen’ en ‘werken’ in meer gelijke mate aanwezig, de bereikbaarheid met OV is uitstekend en de openbare ruimte hoogwaardig ingericht. De nieuwe wijk kenmerkt zich verder door de aanwezigheid van verschillende sferen en de combinatie van een breed scala aan functies. Deze diversiteit aan functies geeft het wonen in de nieuwe wijk een meerwaarde. De (semi) openbare binnenkant van de bouwblokken is een wereld op zich. De groene binnenruimten in het gebied kunnen onder andere plaats bieden aan een park, maar ook aan een marktplaats. Publieke functies en werkfuncties concentreren zich veelal in de plint (en eerste lagen) en aan de straatkant van de gebouwen, daarboven is het wonen georganiseerd. Dichter bij de ‘randen’ worden de blokken meer gebruikt voor het wonen. Door in wooncomplexen een hedendaagse vorm van een ‘hofje’ te ontwerpen (waarbij ieder zijn eigen woning heeft) ontstaat een besloten omgeving waar een gemeenschap kan ontstaan.
De nieuwe wijk komt voor in USP, waarbij een accent ligt op kennisbedrijven en onderwijs, MWKZ, Stationsgebied en A12. Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, kleinere huishoudens die ervan houden om in een stedelijk en levendig gebied te wonen en werken. In dit woonmilieu ligt het accent op één- en tweepersoonshuishoudens die in het gebied ook werken en studeren. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen en ‘empty nesters’, die profiteren van de centrale ligging van onze stad.



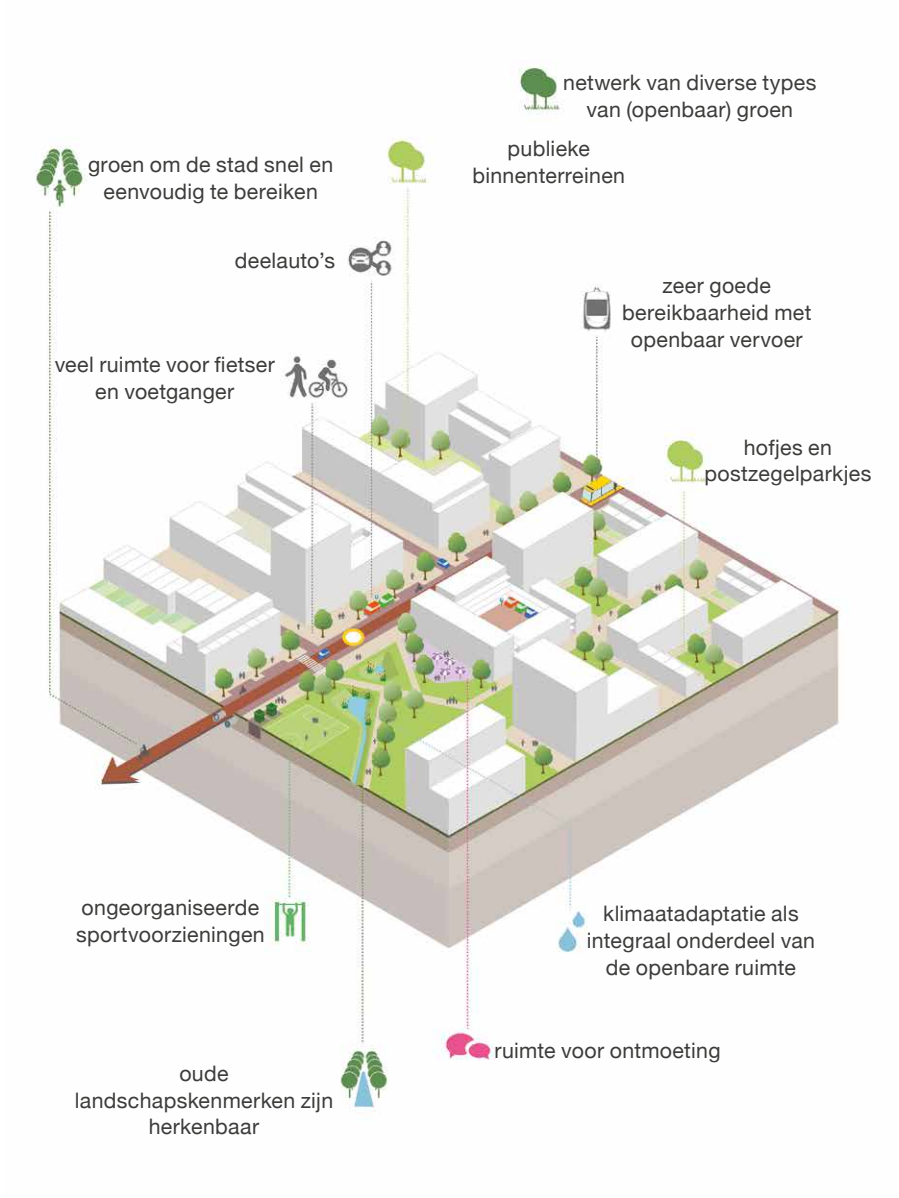


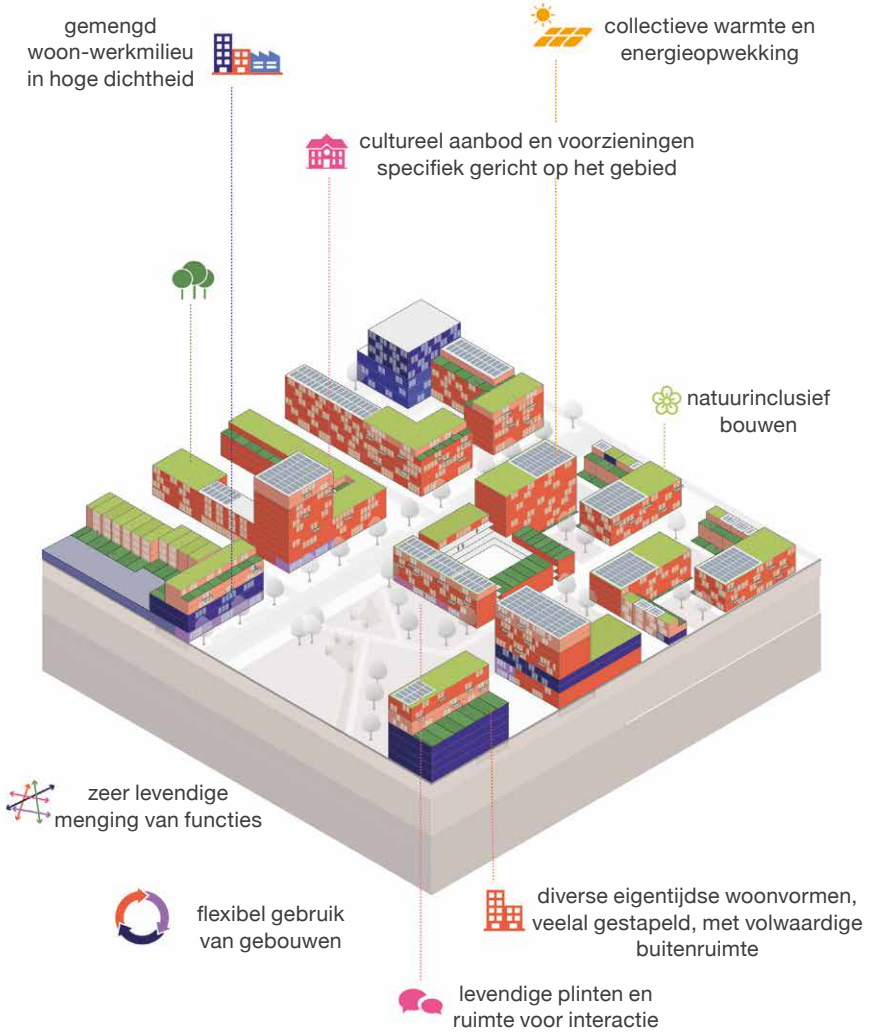







# Centrum stedelijk: de nieuwe wijk



## Groenstedelijk: De groene wijk

In de groene wijk ligt de focus op wonen en zijn de woningen vaker grondgebonden en minder vaak gestapeld. De woningdichtheden zijn lager, maar nog steeds ‘stads’. Bereikbaar per fiets en OV. Er is een duidelijke link met de rest van de stad; de voorzieningen bevinden zich op loop- of fietsafstand.
De groene wijk bevat zowel ‘oud’ als ‘nieuw’ en kent, vanuit de verschillende bouwperioden en heeft meerdere verschijningsvormen, afhankelijk van stedenbouwkundige opzet. De groene wijk kenmerkt zich door meer dan de ruimtelijke samenhang. Gemene deler is dat de woningen in de groene wijk een collectieve uitstraling kennen (in architectuur en stedenbouwkundige structuur) en de aanwezigheid van veel groen in de directe woonomgeving. Denk aan delen van Overvecht, Tuindorp en Leidsche Rijn. Het aanwezige groen komt ofwel terug in de eigen tuin, die in verhouding tot de woning groter is, ofwel in de ruim opgezette openbare ruimte. De groene wijk fungeert op niveau van straat en buurt in veel gevallen als een echt ‘dorp’. De sociale samenhang is sterk en de binding met de woonomgeving groot; de bewoners voelen zich daardoor (eerder) met elkaar verbonden. Het feit dat de woningen in de straat over het algemeen in dezelfde prijsklasse en beheersvorm vallen, heeft hierop een positief effect. Tegelijkertijd vindt op buurtniveau wel menging plaats zodat er niet een monofunctionele wijk ontstaat; eenzijdigheid wordt doorbroken, zowel qua bebouwing als qua bevolkingssamenstelling. In algemene zin is dit woonmilieu qua dichtheden meer ontspannen (als ook de afstand naar de voorzieningen toeneemt). Er is daarom ruimte voor meer betaalbare woningen, maar ook juist voor wat ruimere eengezinswoningen in het midden- en hogere segment.
Dit woonmilieu is aantrekkelijk voor een mix van starters, grotere en kleinere huishoudens die ervan houden om in een wat meer ontspannen gebied te wonen waarbij de stedelijke omgeving nabij is. De grotere (betaalbare) woningen maken het ook een aantrekkelijke woonomgeving voor gezinnen. De woningen (appartementen) rondom de OV knopen zijn aantrekkelijk voor ‘empty nesters’ die profiteren van de goede bereikbaarheid. Dit deel van het gebied lijkt in dat opzicht veel op de nieuwe stad.



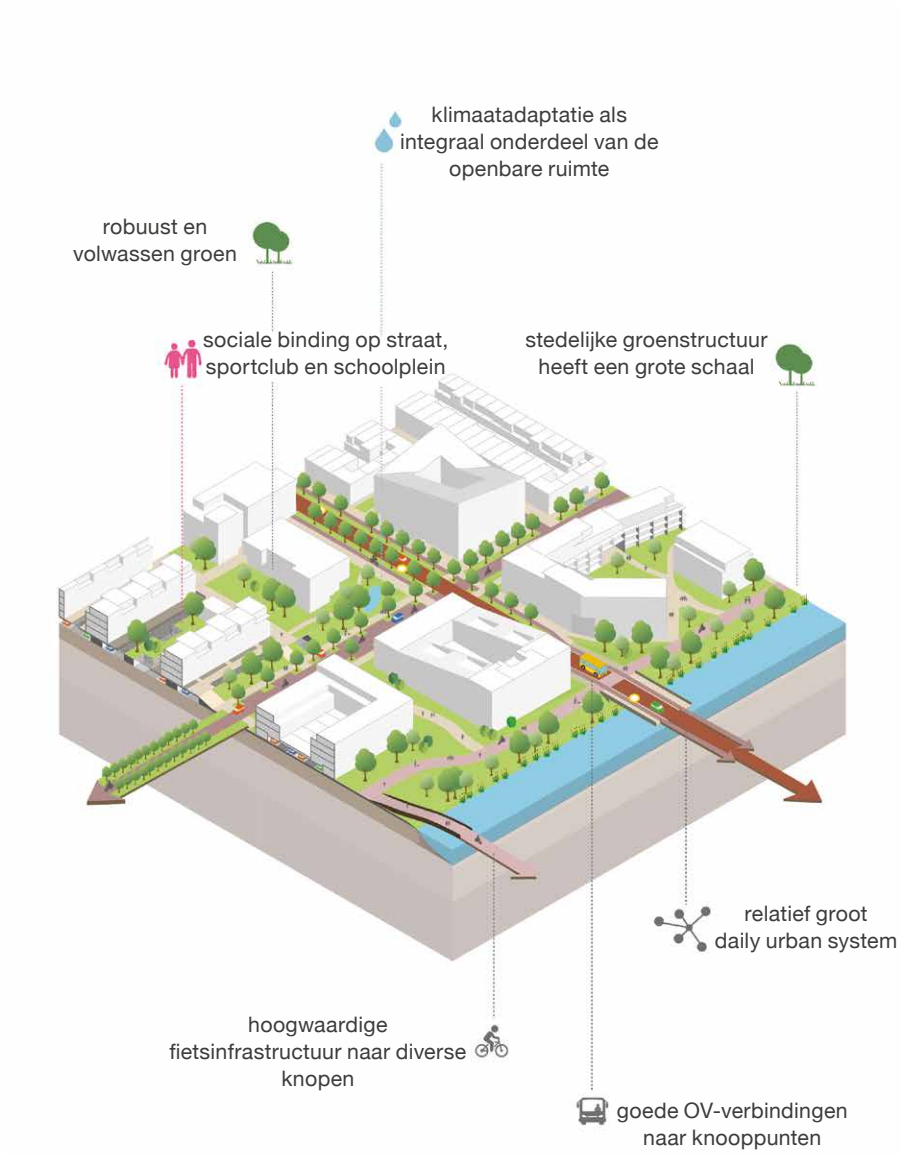








# Groenstedelijk: De groene wijk






### 5.2.3 Werk en werklocaties

De economische groei in de regio concentreert zich vooral in de stad Utrecht en specifiek rondom het thema ‘life science & health’, met internationale allure. Sinds 2010 is het aantal arbeidsplaatsen in Utrecht gegroeid met bijna 35.000, een trend die naar verwachting vooral zal doorzetten in de kenniseconomie en de dienstverlening. De gemeente Utrecht verwacht tot 2040 70.000 extra arbeidsplaatsen te moeten creëren, waarvan 75% in de komende tien jaar. Dat vraagt om werklocaties op de juiste plek met prettige werkomstandigheden en ruimte voor toekomstbestendig werk op alle opleidingsniveaus in zowel woon- als werkgebieden met een mix aan functies. Daarnaast zijn er ook specifieke werklocaties nodig voor functies die niet kunnen mengen. Verder is het nodig om (bijvoorbeeld via de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM)) te zorgen voor een goed investeringsklimaat en inzet te plegen om de mismatch op de arbeidsmarkt tegen te gaan.
De behoefte aan 70.000 extra arbeidsplaatsen is in onderstaande tabel verdeeld over kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap, detailhandel en werklocaties in de wijken. Het grootste deel van de groei zal zich naar verwachting in de periode tot 2030 voordoen.

| Categorie | | |
|---|---|---|
| **Kantoren** | | **28.000** |
| **Bedrijventerrein** | | **13.000** |
| **Wetenschap (met name USP)** | | **4.000** |
| **Detailhandel** | | **1.000** |
| **Werklocaties in wijken** | | **24.000** |
| • Werken vanuit woningen | 10.000 | |
| • Solitaire bedrijfspanden | 1.000 | |
| • Overige (maatschappelijk, leisure, zorg) | 13.000 | |
| Totaal | | **70.000** |

*Aantal toe te voegen arbeidsplaatsen tot 2040 (naar type werklocaties)*

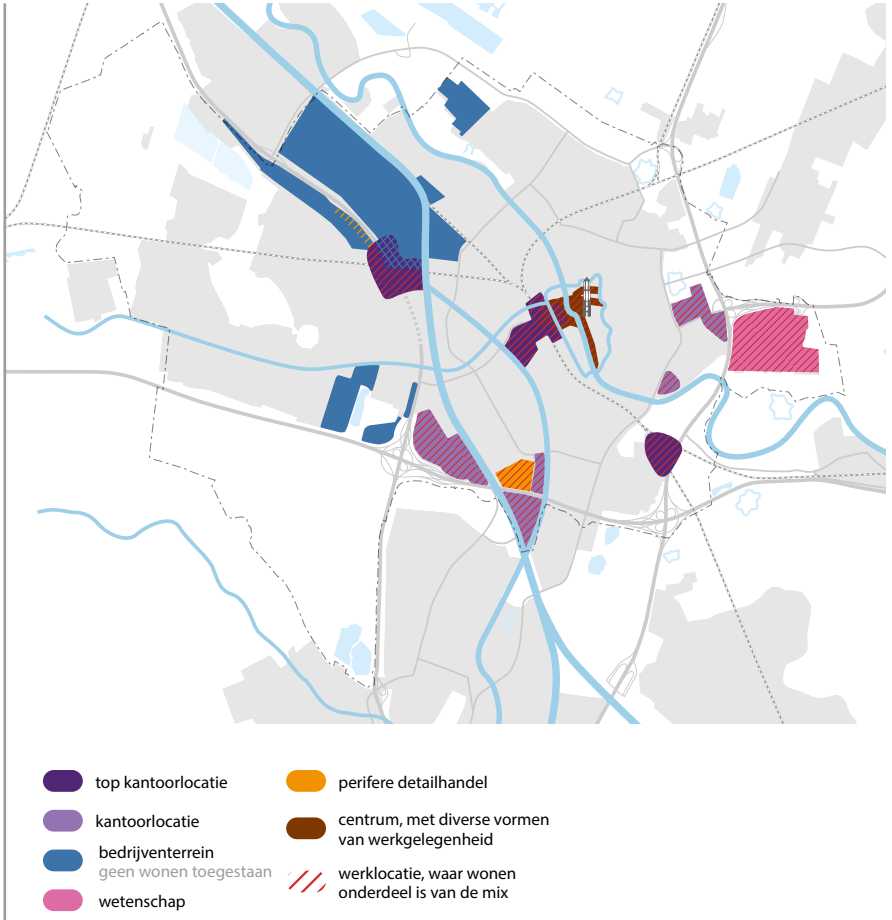
Voor bedrijventerreinen betekent dit dat tot 2040 bovenop de bestaande planvoorraad (41,7 hectare) nog 74,3 hectare extra bedrijventerrein gerealiseerd moet worden. Dat volume kan verminderd worden door verdichting of functiemenging, maar tegelijkertijd is bekend dat ook de regio nog ruimte tekort komt voor de vraag naar werklocaties.

De gemeente kiest op het gebied van werklocaties voor drie richtinggevende kaders, die hieronder nader zijn uitgewerkt:

1. *Werklocaties optimaliseren*: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg.
2. *Werken in de wijken versterken*: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is.
3. *Vitale winkelgebieden realiseren*: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.

**1. Werklocaties optimaliseren: enerzijds door meer functiemenging op daarvoor geschikte huidige werklocaties en anderzijds door het realiseren van nieuwe gemengde woon-werk-locaties in de A12-zone en bij Lunetten Koningsweg**

De gemeente blijft ook in de komende twintig jaar een breed scala aan typen werklocaties aanbieden en legt de focus op die bedrijfssectoren die aansluiten bij gezond stedelijk leven voor iedereen: bouw-, energie- en maakbedrijven, ICT, gezondheidszorg en de bedrijven die reeds in Utrecht zijn gevestigd. Naast de bestaande werklocaties, zoals Lage Weide, Papendorp, Utrecht Centrum, Leidsche Rijn centrum, Haarrijn en Rijnsweerd, zijn er na 2030 nieuwe grotere werklocaties nodig om in de vraag te kunnen voorzien. Voor de locaties A12 zone en de nieuwe knoop Lunetten Koningsweg streeft de gemeente naar een diversiteit van werklocaties en waar mogelijk gemengd met woningen. Rondom de knooppunten zet de gemeente optimaal in op het gebruik van openbaar vervoer (beperken pendel). De ruimte binnen de locaties wordt optimaal benut. Dat betekent dat de gemeente intensief ruimtegebruik nastreeft met een optimale functiemenging. Er zal meerlaags worden gebouwd, waarbij de verschillende werkfuncties worden gecombineerd met wonen, stalling van fietsen, horeca of cultuur. De gemeente richt zich op arbeidsintensieve vormen van bedrijvigheid (verdichting van werkgelegenheid, meer banen per hectare).




*Werklocaties*

*Bedrijventerreinen*
De gemeente wil de bestaande bedrijventerreinen zoals Lageweide, Werkspoorkwartier, De Wetering, Oudenrijn en straks Strijkviertel behouden en intensiveren. De groei van productie nabij dicht bewoonde gebieden, stadsdistributie en circulaire economie maken dat de vraag naar bedrijvenlocaties met enige milieuzonering zal groeien (in de nabijheid van grote steden). Genoemde terreinen lenen zich daar voor en zal de gemeente dus niet mengen met wonen. Wel met bredere werkgelegenheidsfuncties en opleidingen (vanuit de trend: meer en beter opleiden in de nabijheid van het werk).
Midden en kleinbedrijven worden steeds meer verdrongen door grote (logistieke) bedrijven als gevolg van stijgende grond- en huurprijzen. Start-scale ups, creatieve bedrijven en maakindustrie wil de gemeente juist behouden op de bedrijventerreinen en daarvoor de juiste ruimte op de juiste plek blijven bieden. De gemeente richt zich op meer kleinschalige bedrijvigheid, MKB en Utrechtse familiebedrijven.

*Multifunctionele kantoorlocaties*
*(prioritair multimodaal en overige locaties)*
De behoefte aan kantoorruimte verandert van traditioneel naar een nieuw type meer-gemengde locaties, gebouwen en (flex)concepten. Door technologische ontwikkelingen, gelimiteerde tijd (en daarmee voorkeur voor mix en nabijheid van functies en ontzorging) en aandacht voor het welzijn van werknemers gaan kantoorhoudende organisaties steeds meer nadenken over hun locatievoorkeur. De nabijheid van openbaar vervoer, toegang tot een ruime arbeidsmarkt en een goed leefklimaat voor werknemers worden daardoor steeds belangrijkere vestigingseisen voor eindgebruikers. De voorkeur van eindgebruikers voor sterke OV-knooppuntlocaties met een levendige mix van wonen, werken en voorzieningen neemt steeds meer toe.

De gemeente richt zich in eerste instantie op de toplocaties Leidsche Rijn Centrum en Stationsgebied. Uitgaande van een toekomstige intercitystatus, ontstaat er op lange termijn bij Lunetten Koningweg een kans om het gebied rondom de stations te ontwikkelen tot een derde toplocatie waar kantoren een belangrijk onderdeel zijn van een hoogstedelijk leefmilieu. Om Lunetten Koningsweg succesvol te ontwikkelen is – naast de goede OV-bereikbaarheid – een goede functiemix een belangrijke randvoorwaarde. Het toevoegen van centrumvoorzieningen en onderwijsvoorzieningen (MBO, HBO, universitair) draagt bij aan het realiseren van de gewenste levendigheid en mix.

Aanvullend op de drie toplocaties zijn er diverse andere kantorenlocaties waar de gemeente meerdere barcode-functies wil realiseren en waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Deze gebieden zijn Papendorp, Rijnsweerd, Galgenwaard. De ambitie is om al deze hubs te verbinden met een sneltram. De gemeente neemt dus afscheid van de monofunctionele kantoorparken. Multifunctionele gebieden dragen bij aan een goed interactiemilieu waar ontmoeting en uitwisseling centraal staat. Het streven is onderscheidende vestigingsmilieus voor de diverse locaties.

*Life Sciences en Health / wetenschap*
Life Science en Health is vooral geconcentreerd in het Utrecht Science Park en kent een grote groeipotentie van toekomstbestendig werk. Hier werken top kennis- en onderzoeksinstituten en hoogwaardige Research and Development bedrijven intensief samen om nieuwe oplossingen te vinden voor een langer en gezonder leven, nu en in de toekomst. Het is een plek waar inspiratie, ontmoeting en samenwerking centraal staan en het is een broedplaats voor innovatie.
Het streven is om het USP door intensivering en uitbreiding met satellietlocaties in stad en regio meer ruimte te geven om zich te kunnen doorontwikkelen. Ook wordt daarbij gekeken naar de vestigingsmogelijkheden in de nabije omgeving voor productie en laboratorium ruimte, die geen tophuren kunnen betalen. Bereikbaarheid van het USP is hierbij een belangrijke randvoorwaarde.

Voor elke grote werklocatie maakt de gemeente een inspirerend gebiedsprofiel dat koers zet en houvast biedt voor de partners van de stad. Op basis van het gebiedsprofiel maakt de gemeente een keuze waar te faciliteren en waar te regisseren. Veelal zoekt de gemeente de samenwerking met de gebiedspartners om vanuit het gedeelde gebiedsprofiel te kiezen

voor een juiste instrumentenmix. Keuzes worden vastgelegd voor de lange termijn, zodat ondernemers, ontwikkelaars en betrokken overheden flexibel kunnen inspelen op uitdagingen van vandaag.

**2. Werken in de wijken versterken: enerzijds door het behouden van de bestaande werkgelegenheid in de wijken en anderzijds het toevoegen van meer werkfuncties waar dat mogelijk is**

Door de toename van het flexwerken, het toenemende aantal ZZP'ers en voortschrijdende digitalisering worden wonen en werken steeds meer gemengd. Er is in toenemende mate behoefte aan werkplekken en ontmoetingsplekken op korte afstand van de woningen. Ook na de corona-pandemie zal een deel van de mensen - met name kantoorpersoneel - gedeeltelijk blijven thuiswerken. Omdat niet iedereen kan en wil thuiswerken en er de behoefte is en blijft om elkaar te ontmoeten bieden werkplekken in woonwijken een oplossing, waar je als werknemer / ZZP'er kan inloggen. Ook de wijkgebonden maatschappelijke voorzieningen, de creatieve/ lichte maakindustrie en start ups /scale ups laat zich goed mengen in de wijken.

Zowel in de bestaande wijken als in de nieuwe gebiedsontwikkelingen - waaronder de Merwedekanaalzone, Beurskwartier en de A12 zone – is de ambitie een mix van wonen én werken te behouden of te ontwikkelen. Dat draagt niet alleen bij aan werkgelegenheid maar levert tevens een bijdrage aan levendige en aantrekkelijke woonwijken en een betere mobiliteitsbalans. Werken in de wijken kan op verschillende manieren worden ingevuld: werken vanuit de woning, werken vanuit kleinschalige solitaire bedrijfs- of kantoorruimtes, bedrijven-verzamelgebouwen, multifunctionele gebouwen of in kleine clusters voorkomende bedrijfspanden en werken vanuit overige functies zoals maatschappelijke voorzieningen, horeca en detailhandel in de wijken.
Bij een toenemende druk en stijgende prijzen voor wonen zullen de kleinschalige werkfuncties als eerste weggedrukt worden, ook door flexibele bestemmingsplannen. Het is dus nodig om een ondergrens aan te geven.

Om de wijkeconomie te stimuleren, richt de gemeente zich op het volgende:

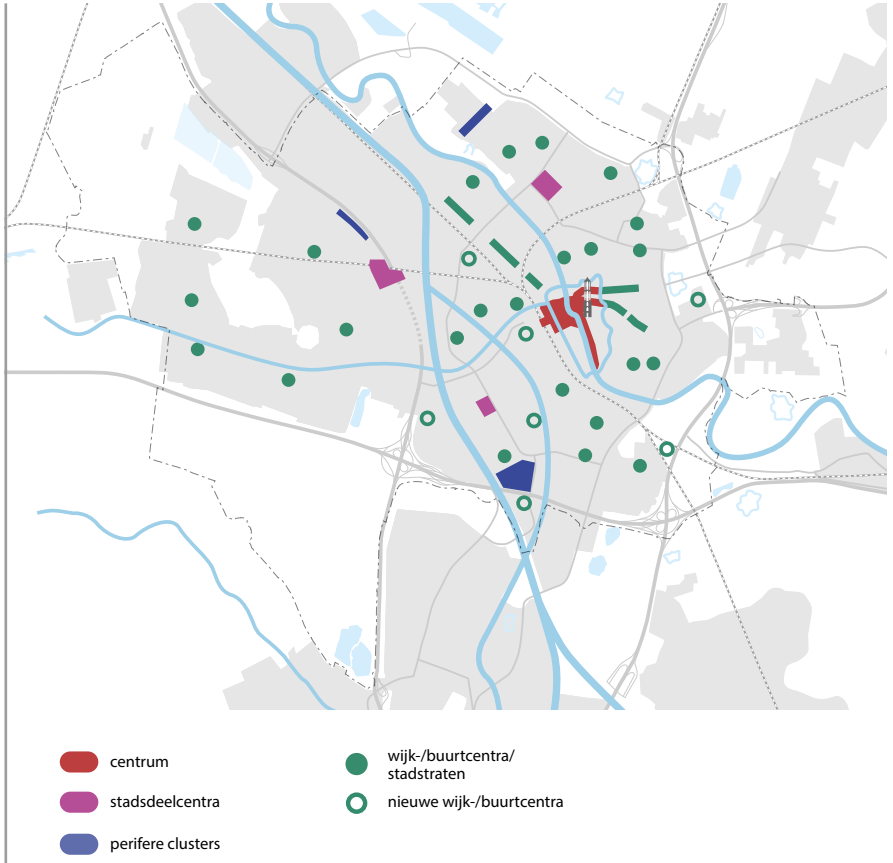
- Geen vanzelfsprekende transformatie van bedrijven in de wijk naar wonen. Daar waar werkgelegenheid in de wijk verdwijnt als gevolg van bijvoorbeeld transformatie, dient deze zo veel mogelijk in de wijk te worden gecompenseerd. Dit kan ook een andere vorm van werkgelegenheid zijn, bijvoorbeeld maatschappelijk
- Toevoegen van werklocaties (kleinschalige bedrijfsruimte en werken vanuit de woning, multifunctionele of bedrijvenverzamelgebouwen) in woonwijken en nieuwe gebiedsontwikkelingen
- Fijnmazige (nieuwe) verbindingen tussen woonwijken met werklocaties in de wijk zodat functies/voorzieningen dubbel gebruikt kunnen worden
- Interventies om betaalbare werkruimtes/ werkruimtes met laag huurniveau te kunnen blijven bieden ten behoeve van bijvoorbeeld starters en creatieve bedrijven. Daarmee versterkt Utrecht haar functie als de broedplaats voor werkgelegenheid en behoud van werkgelegenheid
- Een aantal bedrijventerreinen waar maakindustrie en circulaire economie kan groeien, niet mengen met wonen

**3. Vitale winkelgebieden realiseren: door enerzijds te sturen op basis van de hoofdwinkelstructuur en anderzijds functionele verbreding met passende publieksgerichte functies, zoals horeca, cultuur, sport, maatschappelijk.**

Dit vraagt keuzes t.a.v. waar de gemeente concentraties van voorzieningen toestaat en stimuleert, en waar niet. Daartoe is de hoofdstructuur retail uitgewerkt, gekoppeld aan het beschikbare instrumentarium Binnen een vitale winkelstructuur legt de gemeente vast waar de detailhandelsvestigingen zich bij voorkeur concentreren. Die concentratie hangt samen met de economische meerwaarde die winkel-/ voorzieningenclusters opleveren ten opzichte van solitaire vestigingen. Concentratie in een beperkt aantal gebieden is nodig om winkelvoorzieningen en -gebieden economisch vitaal te houden als gevolg van de afname van fysieke bestedingen en de toename van online aankopen. Aanvulling met andere publieksgerichte functies zoals horeca, cultuur, sport, wonen boven winkels en maatschappelijke functies, ondersteunt de transformatie naar voorzieningenclusters met voldoende aantrekkingskracht van een breed publiek, waardoor de detailhandel en het voorzieningenniveau op peil blijft.

De hoofdwinkelstructuur is gebaseerd op enerzijds de omvang van een winkelcluster en anderzijds op het type aanbod. Deze twee elementen bepalen hoeveel publiek wordt aangetrokken en van hoe ver de aantrekkingskracht reikt.

1 *Binnenstad/centrum*: internationale en landelijke aantrekkingskracht, het breedste winkel- en voorzieningenaanbod van de stad (detailhandel, horeca, cultuur etc.)
2 *Perifere winkelgebieden*: regionale aantrekkingskracht door ruim aanbod grootschalige goederen. Dit betreft de Woonboulevard, Franciscusdreef en The Wall
3 *Bovenwijkse centra*: regionale aantrekkingskracht met regulier bovenwijks aanbod. Dit betreft Shopping Center Overvecht, Nova en Leidsche Rijn Centrum
4 *Lokale centra*: stadstraten, wijk- en buurtwinkelcentra




*Hoofdwinkelstructuur*

| Type gebied | Aantrekkings-kracht | Omvang en type aanbod | Locatie |
|---|---|---|---|
| Hoofdcentrum | Internationaal, landelijk | Breedste aanbod van de stad incl. horeca en cultuur | Binnenstad/centrum |
| Perifere clusters | Regionaal | Grootschalige goederen: m.n. woninginrichting | Woonboulevard The Wall<br>Franciscusdreef |
| Bovenwijkse centra | Regionaal | Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in grote clusters | Shopping Center Overvecht<br>Nova<br>Leidsche Rijn Centrum |
| Stadsstraten, wijk- en buurtcentra | Overwegend lokaal | Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in clusters van gemiddelde omvang | Diversen |

*Monitoring*
Het voornemen is om over de voortgang van het realiseren van toekomstbestendige werkgelegenheid en de realisatie van nieuwe ruimte voor bedrijvigheid structureel te rapporteren via een raadsbrief werklocaties. Met de Provincie en de gemeente Amersfoort is Utrecht al gestart met de ontwikkeling van een regionale monitoringstool op kantoren, bedrijventerreinen, wetenschap-gerelateerde ruimte en winkels.

### 5.2.4 Maatschappelijke voorzieningen

Utrecht is en blijft een stad voor iedereen. Maatschappelijke voorzieningen zijn voor iedereen toegankelijk en in de nabijheid te bereiken, zowel wijkvoorzieningen als grootstedelijke voorzieningen. Ze stimuleren ontmoeting en zorgen voor verbinding tussen de verschillende bewoners. Ze dragen bij aan mentale en fysieke gezondheid, ontwikkeling, recreatie en ontspanning.
Utrecht erkent het belang van een hoogwaardig voorzieningenniveau. Tegelijkertijd neemt de druk op de nog beschikbare ruimte toe. Daarom maakt de gemeente de expliciete keuze om maatschappelijke voorzieningen mee te laten groeien met de groei van de stad (zie barcode). Om die reden heeft de gemeente het Koersdocument Leefbare stad en Maatschappelijke voorzieningen (2020) vastgesteld. Het realiseren van een goed voorzieningenniveau is daarmee een structurele opgave naast bijvoorbeeld groen, mobiliteit en duurzaamheid.

De gemeente Utrecht stelt drie kwalitatieve kaders centraal op het gebied van maatschappelijke voorzieningen:

**Utrecht beschikt over hoogwaardige voorzieningen op buurt-, wijk- en stedelijk niveau.**
Voorzieningen zijn voorwaarde scheppend voor de sociaal maatschappelijke opgave van de stad: gelijke kansen/veerkrachtige wijken/zorg dichtbij en op maat. Ze zijn geen doel op zich, maar een middel om maatschappelijke activiteiten mogelijk te maken. Ze dragen bij aan een gezonde en aantrekkelijke samenleving met gelijke kansen voor iedereen en oog voor elkaar.
De uitdaging is om de maatschappelijke voorzieningen zó in te passen dat deze toegankelijk zijn voor iedereen en uitnodigen tot ontmoeting, beweging en verbinding tussen bewoners.

**Utrecht realiseert buurt- en wijkvoorzieningen in de nabijheid van inwoners en dragen bij aan de gemeenschapskracht**
Nieuwe woningen betekent ook nieuwe voorzieningen in de buurt of wijk. Door het realiseren van voorzieningen op buurt- en wijkniveau stimuleer je betrokkenheid en verantwoordelijkheid van bewoners bij hun directe eigen leefomgeving. Dit vergroot het omzien naar elkaar, gemeenschapskracht en de verantwoordelijkheid voor de fysieke omgeving.
De buurt- en wijkvoorzieningen stimuleren ontmoeting tussen verschillende groepen bewoners, waarmee de kans op segregatie wordt verkleind. Alle bewoners worden zo uitgenodigd om mee te doen en een volwaardig maatschappelijk leven op te bouwen.
Vanuit buurt- en wijk voorzieningen werken diverse professionals in de buurt aan (fysieke en mentale) zorg en ondersteuning dichtbij en op maat. Ook draagt het werk in buurt- en wijkvoorzieningen bij aan de opvoeding en ontwikkeling van kinderen.
De nabijheid van deze voorzieningen verlaagt de drempel om mee te doen en beperkt de mobiliteitsstromen.

Onder de buurt- en wijkvoorzieningen vallen de volgende voorzieningen:

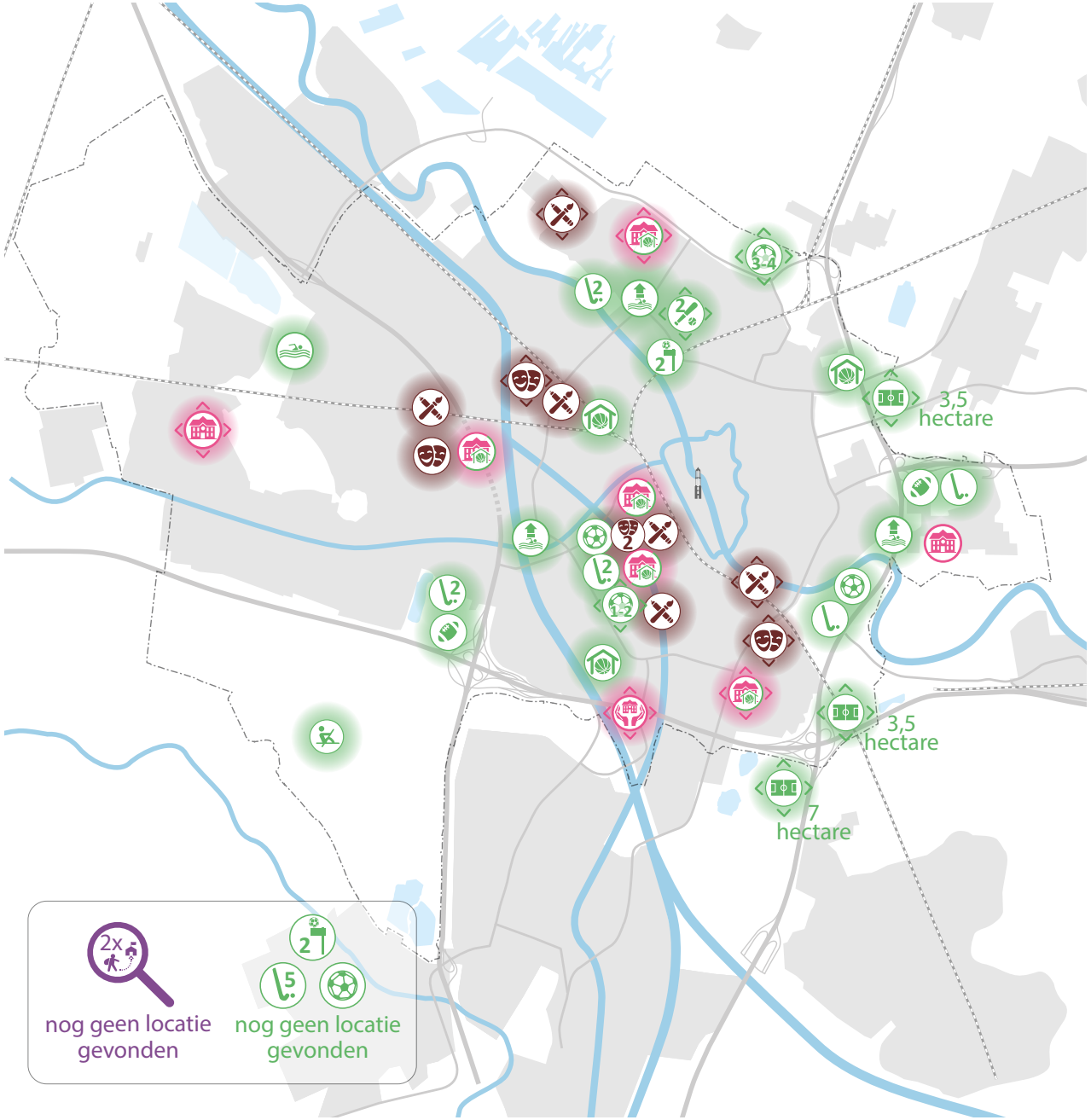



*Buurt- en wijkvoorzieningen*

Bij culturele publieksvoorzieningen op wijkniveau gaat het om bereikbaar en toegankelijk cultuuraanbod gericht op ontspanning, ontmoeting en ontplooiing. Dit varieert van cultuurbezoek (muziekoptreden, theatervoorstelling, filmvertoning of expositie), cultuurbeoefening (deelname aan een koor, muzieklessen, theatersport enz.) tot cultureel vrijwilligerswerk.

Voor een deel van deze voorzieningen zijn normen vastgesteld die aangeven wanneer er uitbreiding nodig is.[44] Voor andere voorzieningen monitort de gemeente samen met partners wanneer er uitbreiding nodig is. Het is van belang dat deze voorzieningen in alle wijken aanwezig zijn en bij nieuwe ontwikkelingen worden meegenomen.
Door de relatief sterke stijging van ouderen zal er in de bestaande wijken extra moeten worden ingezet op voorzieningen voor ouderen.

**Een evenwichtige spreiding van stedelijke voorzieningen over de stad**
Niet alle voorzieningen kunnen op buurt- en wijkniveau worden gerealiseerd. Er zijn voorzieningen die een wijkoverstijgend, stedelijk en soms zelf regionaal bereik hebben (afbeelding kaart stedelijke voorzieningen). Het is van belang dat deze voorzieningen goed verspreid over de stad liggen en toegankelijk blijven voor alle inwoners.




**Cultuur**

- nieuwe creatieve werkplek
- nieuwe culturele (publieks) voorziening

**Onderwijs**

- nieuwe voortgezet onderwijs-locatie inclusief sporthal
- nieuwe locatie voor voortgezet onderwijs
- nieuwe locatie voor speciaal onderwijs
- locatiestudie in de wijk/buurt

**Zorg**

- nieuw asielzoekerscentrum

**Sport**

- nieuwe sporthal
- nieuw(e) hockeyveld(en)
- nieuwe roeibaan
- nieuw zwembad
- (mogelijke) uitbreiding bestaand zwembad
- nieuw rugbyveld
- nieuw(e) voetbalveld(en)
- nieuw(e) honk- en softbalveld(en)
- nieuw(e) korfbalveld(en)
- technisch zoekgebied naar sportvelden



### Sport

Voor een gezonde leefstijl is een omgeving die uitnodigt tot bewegen en sporten voorwaarde. De nabijheid verhoogt de sportdeelname, beperkt mobiliteitsstromen en heeft een positieve invloed op de sociale structuren in een wijk. Vooral voor jeugd en kwetsbare groepen is een georganiseerd sportaanbod dichtbij en in de wijk belangrijk. Om de groei van de stad op te vangen zijn er meer sportvelden en sporthallen nodig en moet er nog één zwembad bij komen. Ook is er soms een verplaatsing van functies of sporten nodig om sportparken van voldoende omvang te realiseren. Sportparken van voldoende omvang zijn nodig voor een gezonde grootte van verenigingen en het efficiënt gebruik van accommodaties. Bij verdere ontwikkeling van de stad onderzoekt de gemeente of op termijn uitbreiding nodig is van overdekt zwemwater en een roeibaan in Rijnenburg.
Het inpassen van sportvelden is een uitdaging gezien het totale oppervlakte en de vaste maatvoering van de velden. Toch is ervoor gekozen om ook daarvoor plek te maken in de stad om sporten dichtbij huis mogelijk blijven te maken. Dit betreft het herstructureren en uitbreiden van bestaande sportparken en een onderzoek naar twee nieuwe locaties (Rioolwaterzuiveringsinstallatie in Overvecht en Transwijk); dit onderzoek doen de gemeente in samenspraak met relevante stakeholders.
Daar waar dat niet in de stad kan, zijn technische zoekgebieden aangewezen direct grenzend aan de stad; deze zoekgebieden vergen nog wel een integrale afweging. Denk daarbij aan de Voordorpse Polder, de voormalige Kwekerij (nabij station Lunetten), Noorderpark en Laagraven. Deze hebben een directe relatie met de groei van de stad en de nieuwe knooppunten. Deze uitbreiding op sport is niet enkel nodig in het licht van de verdere ontwikkeling van de stad. Ook met de huidige woningbouwplannen zullen tekorten ontstaan in de veldsport. In deze RSU 2040 kiest de gemeente voor een aantal locaties waar deze sportvelden moeten landen, maar met deze plannen en de huidige harde plancapaciteit zijn er nog steeds onvoldoende velden. Het is daarom belangrijk om de komende jaren te monitoren hoe vraag en aanbod zich verhouden.



### Onderwijs

Voor het Utrechtse onderwijs is kwalitatief goede huisvesting essentieel. Een goede, moderne en gezonde leeromgeving is belangrijk voor de leerprestaties van leerlingen en het werkplezier van leraren.
Als de stad groeit zijn er meer scholen voor primair en voortgezet onderwijs nodig. De planning en programmering van de benodigde onderwijsvoorzieningen wordt gedaan op basis van de leerlingen- en bevolkingsprognoses. Om de ontwikkeling van de groei van de stad goed te kunnen monitoren worden deze jaarlijks opgesteld.
Schoolgebouwen voor voortgezet onderwijs vragen veel ruimte. De gebouwen zijn groot, er is een (groen) speelplein vereist en er zijn fietsenstallingen nodig. Ook heeft de gemeente extra aandacht voor veilige routes rondom de school, voor het beperken van geluidshinder en voor de betaalbaarheid van de voorziening.



### Cultuur

*Broedplaatsen*

Er is een behoefte aan groei van 80.000 m² werkplekken, verspreid over de stad en deels in de regio. Het faciliteren van creatieve makers zorgt voor een creatief klimaat in de stad en de regio. Daarbij kunnen deze makers vanuit hun werkplek, afhankelijk van het soort plek, een rol vervullen in maatschappelijke vraagstukken. Het gaat daarbij om betaalbare broedplaatsen voor bijvoorbeeld ateliers van zelfstandige kunstenaars, muziekstudio's en oefenruimte voor theatergezelschappen. Op de kaart is een aantal kansrijke plekken aangewezen, maar er is noodzaak om ook op andere plekken in de stad betaalbare creatieve werkplekken toe te voegen. Tegelijkertijd is zichtbaar dat met het verdichten van de stad ook tijdelijke plekken op de rafelranden verdwijnen. Dus terwijl de vraag stijgt, wordt de huidige beschikbare ruimte ook minder; een dubbel effect op de ruimtebehoefte.

*Culturele voorzieningen op stadsniveau en culturele voorzieningen met regionale/(inter)nationale uitstraling*
Er is een onderscheid tussen voorzieningen die passen bij de maat van de stad en voorzieningen die passen bij de rol die Utrecht in de regio en op (inter)nationaal niveau wil vervullen. In de laatste categorie gaat het om stedelijke voorzieningen en evenementen met allure en uitstraling die een bredere aantrekkingskracht hebben op regionaal of bovenregionaal niveau. Ze dragen bij aan de identiteit en aantrekkelijkheid van de stad bij bewoners, bezoekers en bedrijven, zoals bijvoorbeeld het Centraal Museum, Spoorwegmuseum, TivoliVredenburg en de Stadsschouwburg. Deze plekken realiseert de gemeente rondom knooppunten.
Op het niveau van de stad gaat het om voorzieningen en evenementen waar bewoners een stuk voor willen fietsen en waarvan er één of enkele in de stad aanwezig zijn / georganiseerd worden. Het gaat dan om podia zoals De Helling, Het Huis Utrecht, bioscopen, filmhuizen, expositieruimten en diverse culturele (of sport)evenementen.



**Opvang internationale nieuwkomers**
*International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR)*
Het is belangrijk dat iedereen - nieuwkomers en gevestigde inwoners - zich thuis kan voelen in Nederland. Daarom organiseert ook Utrecht ontvangst- en inburgeringsvoorzieningen voor kennismigranten, asielmigranten, gezinsmigranten en migranten uit de Europese Unie. De WRR adviseert alle internationale nieuwkomers op te vangen in brede welkomstcentra en geeft daarbij aan dat de ontvangstinfrastructuur voor ‘expats’ daarbij als uitgangspunt kan dienen. Het voordeel van één internationaal centrum is dat er meer samenhang is in de ontvangstfuncties en -acties, evenals een beter overzicht van de gehele dienstverlening, structurele aandacht voor immigratie, ontvangst van internationaal talent en een brede netwerk- en kennisuitwisseling.
In Utrecht is deze beweging al in gang gezet met de inrichting van het International Welcome Centre Utrecht Region (IWCUR). Het IWCUR is het internationaal ontvangstcentrum voor de regio (medegefinancierd door de Provincie, de gemeente Amersfoort en de Universiteit Utrecht) en ontwikkelt zich tot het centrale punt in de regio waar alle groepen migranten op weg geholpen worden richting publieke en private dienstverlening.

*Asielzoekers*
De opvang van asielzoekers organiseert de gemeente in de toekomst meer kleinschalig. Hiervoor wordt één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken gezocht of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad.

*Overig*
We verwachten dat met de groei van de stad uitbreiding nodig is op meer stedelijke voorzieningen. Het is echter nog niet duidelijk welke voorzieningen zullen groeien, met welke omvang en waar ze in de stad moeten landen. Dit monitort de gemeente in de loop van de tijd en samen met de partners wordt naar locaties gezocht. Het gaat hierbij onder andere om:
- Hoger onderwijs, Middelbaar Beroepsonderwijs
- Ziekenhuiszorg
- WLZ voorzieningen
  (instellingen voor ouderen en verstandelijk gehandicapten)
- Hospice
- Wijkbureau
- Scouting
- Begraafplaatsen, uitvaartcentra en crematoria

**Voor het realiseren van maatschappelijke voorzieningen gelden de volgende kaders:**

- Voorzieningen moeten laagdrempelig en voor iedereen toegankelijk zijn.
- Voorzieningen moeten zichtbaar, vindbaar en bereikbaar worden gerealiseerd.
- Er moet voldoende diversiteit in voorzieningen zijn, passend bij de aard en bevolkingssamenstelling van de wijk/buurt en functie van de voorziening.
- Om voorzieningen maatschappelijk te kunnen renderen, moet er sprake zijn van voldoende passend en betaalbaar maatschappelijk vastgoed.
- Elke gebiedsontwikkeling, ongeacht de omvang, legt druk op de voorzieningen. Daarom moet er vanuit elke ontwikkeling oog zijn voor en een ruimtelijke en financiële bijdrage worden geleverd aan het voorzieningenniveau, óók als de voorzieningenvraag niet in het betreffende gebied zelf wordt opgelost.
- Indien een integraal gebiedsplan zo doelmatig mogelijk is opgebouwd, maar leidt tot een additionele financiële opgave voor de bekostiging van het maatschappelijk vastgoed in dat plan, dan hoort deze afweging betrokken te worden in het integrale gebiedsbekostigingsplan.
- Zorg waar mogelijk voor behoud van bestaand maatschappelijk vastgoed in de wijk, zodat schaarse middelen (ruimte en budget) hiervoor doelmatig worden ingezet.
- Meervoudig ruimtegebruik is een uitgangspunt bij gebiedsontwikkeling.
- Houd bij de planning, daar waar noodzakelijk, rekening met mogelijke uitbreiding, andere invulling of onvoorziene omstandigheden. Bouw dus flexibel en bestem (tijdelijk) flexibel.
- Betrek de bewoners en gebruikers bij het ontwerpen, realiseren en in gebruik nemen van de voorzieningen.
- In nieuwe ontwikkelgebieden is de fasering van voorzieningen belangrijk. Ontwikkel woningen en voorzieningen in samenhang.
- Stedelijke voorzieningen worden ingepland vanuit het stedelijke kader en toegewezen aan een gebied. Dit maakt vervolgens integraal onderdeel uit van de afzonderlijke gebiedsopgaves.
- Stedelijke voorzieningen kennen deels ook een regionaal karakter. De bereikbaarheid van deze voorzieningen is daarom van belang. De gemeente plant deze voorzieningen daarom ook in eerste instantie rondom de knooppunten.

### 5.2.5 Mobiliteit

**Urgentie**

Het verkeer in Utrecht loopt op dit moment al vast en de verwachting is dat het aantal verplaatsingen 35% hoger zal zijn in 2040 ten opzichte van 2015. Zowel het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet als de OV-infrastructuur zijn nu al overbelast; Utrecht kampt met autofiles, fietsfiles en overbezette bussen, trams en treinen. Kortom, de bereikbaarheid van Utrecht als stad en Utrecht als draaischijf van Nederland staan onder grote druk. Simpelweg de capaciteit van de bestaande infrastructuur vergroten is niet voldoende. Stevige investeringen in maatregelen van uiteenlopende aard zijn nodig. De ambities op het gebied van mobiliteit moeten een bijdrage leveren aan het gezond, aantrekkelijk en bereikbaar houden van de groeiende stad door gebruik te maken van duurzame mobiliteit (lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelmobiliteit) en daarmee efficiënt gebruik van de openbare ruimte.

De verbreding van de A27 is in de RSU ingetekend op basis van het door de Minister van IenW ondertekende tracébesluit. De gemeente Utrecht handhaaft haar bezwaren tegen de verbreding. Indien om welke reden dan ook geen uitvoering aan het tracébesluit wordt gegeven wordt de RSU 2040 hierop aangepast.

**Het wenkend perspectief**

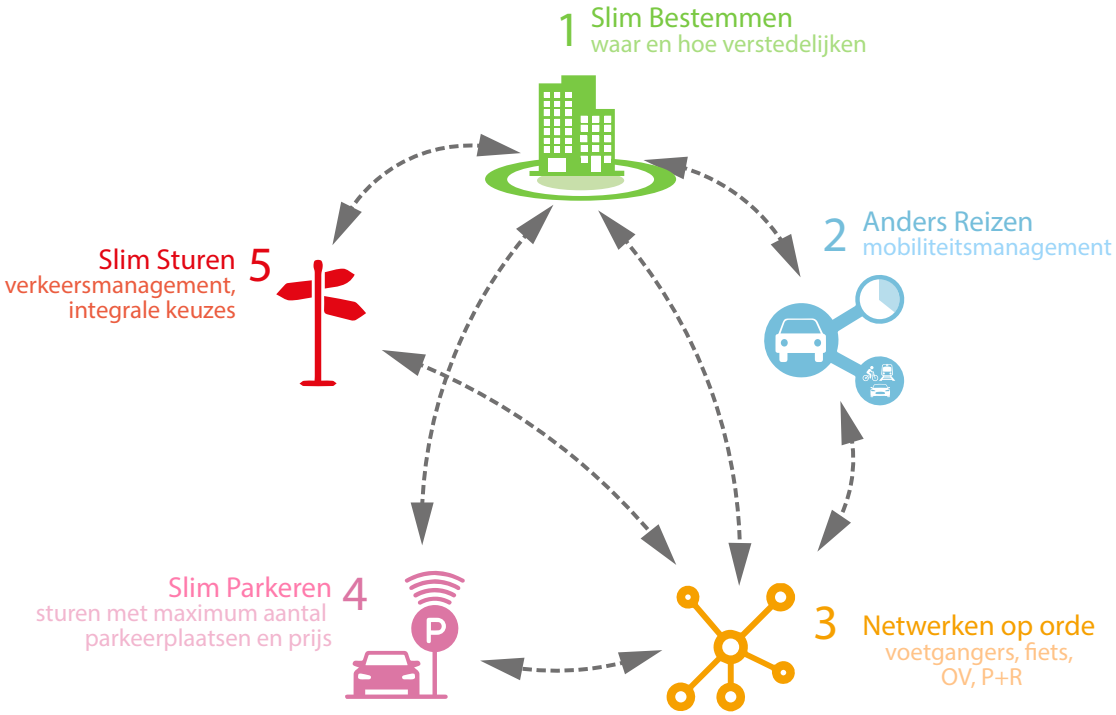
Hoe ziet Utrecht er in 2040 uit en hoe verplaatsen inwoners en bezoekers zich? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. De gemeente kiest voor nieuwe stedelijke knooppunten met een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee zijn er meer voorzieningen aanwezig in de nabijheid. De gemeente wil dat het autoverkeer niet verder groeit, maar wil de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en - in vergelijking met de auto -ruimte-efficiënte vervoerwijzen. De gemeente kiest voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte her in te richten. Zo zorgt de gemeente voor relatief minder verkeer(shinder) en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Utrecht wil een inclusieve stad zijn en werkt aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Soms is er voor het OV bepaalde infrastructuur noodzakelijk die de gemeente zorgvuldig zal inpassen. Voorzieningen zoals supermarkten en scholen zijn goed te voet te bereiken en er zijn maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor inwoners voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Indien bij de verdere ontwikkeling van de stad op den duur een sterke groei van autogebruik in de spits zichtbaar wordt, zal de gemeente in overleg met regio en Rijk moeten afwegen wat de best passende aanpak is. Dat vraagt dan een positie op het spectrum, waarvan de uiterste opties zijn: “sterker inzetten op het versterken van fiets en OV en daarbij steviger inzetten op gedragsbeïnvloeding” versus “alsnog uitbreiden van de regionale wegeninfrastructuur bij de grootste knelpunten, specifiek in de vorm van een te onderzoeken regionale bypass van de A12 ten zuiden van Utrecht in combinatie met toeleidingswegen vanuit Nieuwegein, Utrecht en de Kromme Rijn streek”. Dit laatste kan echter op gespannen voet staan met gezond stedelijk leven in de te verstedelijken A12-zone. Het gebiedsonderzoek, dat de gemeente in U Ned-verband uitvoert, 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.

**De Utrechtse mobiliteitsaanpak**

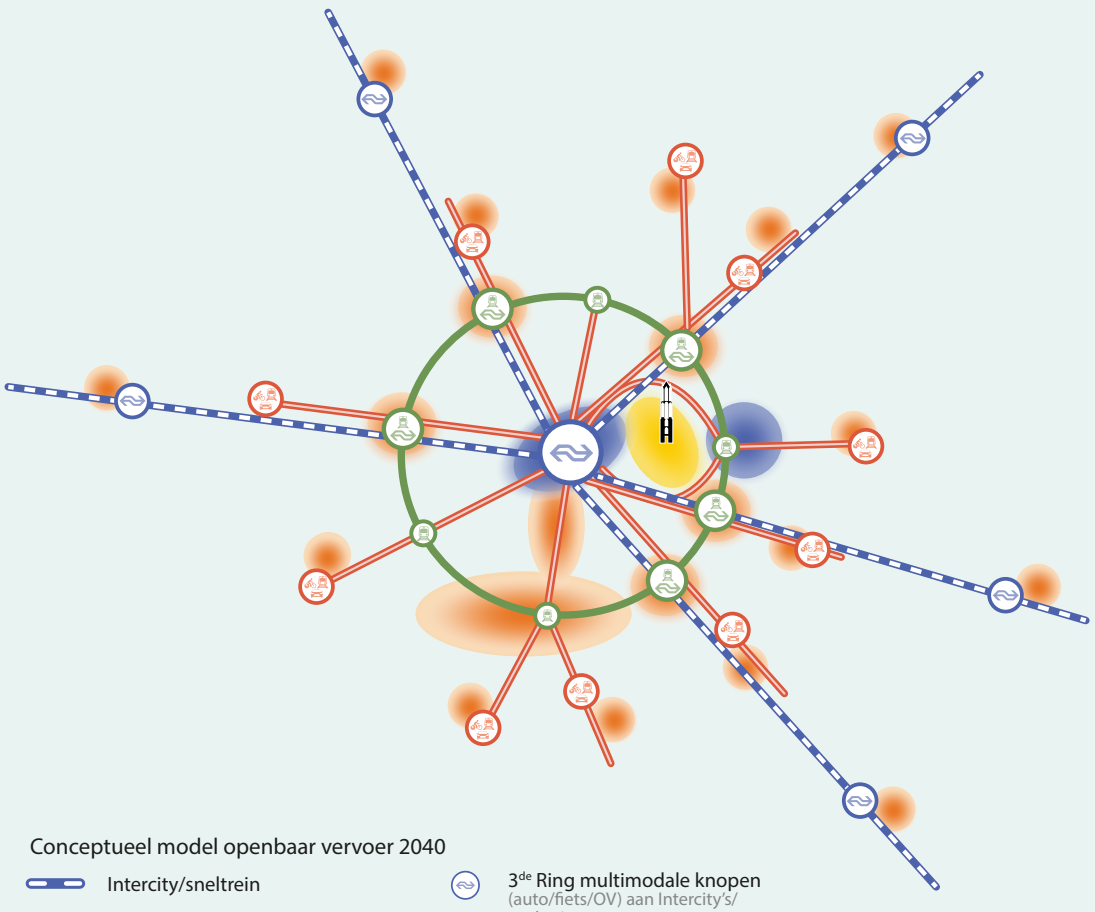
Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten keuzes gemaakt worden. De Utrechtse mobiliteitsaanpak bestaat uit vijf stappen die samenhangen, niet per se in deze volgorde. De stappen zijn tegelijkertijd van belang om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het Mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor projecten en programma's. De gemeente houdt goed in de gaten hoe de mobiliteit zich ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat tussentijds kan worden bijgestuurd.




*Vijf samenhangende stappen van de Utrechtse mobiliteitsaanpak*

## Wiel met spaken als ruggengraat van het OV-netwerk

De regio Utrecht zet in op het mobiliteitsconcept ‘wiel met spaken’ als ruggengraat voor de mobiliteitstransitie en als basis voor de verstedelijkingsopgave. Het Wiel met Spaken is een netwerk van hoogwaardige bus-, tram- en treinverbindingen, bestaande uit Spaken die vanuit de regio en daarbuiten verbindingen bieden met het nationaal knooppunt Utrecht Centraal en het centrum en uit wielverbindingen die directe, frequente verbindingen vormen tussen de regio, een netwerk van P+R-locaties en economische kerngebieden. Op de plekken waar spaken en wielverbindingen elkaar kruisen, ontstaan knooppunten waar reizigers zeer comfortabel kunnen overstappen (ketenmobiliteit: goede overstapmogelijkheden op fiets en deelmobiliteit) en die interessant zijn voor verstedelijking (wonen en werken). In 2040 rijdt er op alle belangrijke treinverbindingen minimaal elke 10 minuten een trein. Doordat een deel van de Intercitytreinen ook de stations Leidsche Rijn Centrum, Overvecht en Lunetten (inclusief station Koningsweg) aandoet, is het OV aantrekkelijker én is er minder noodzaak om via Utrecht Centraal te reizen. De verbindingen over het wiel en via de OV-knooppunten zijn zodanig snel en aantrekkelijk, dat minder mensen via station Utrecht Centraal zullen reizen.



Het belang van het Wiel met spaken overstijgt de stedelijke ontwikkeling van (Regio) Utrecht; het lost een nationaal mobiliteitsvraagstuk op. Utrecht is immers een buitengewoon belangrijk mobiliteitsknooppunt voor Nederland en station Utrecht CS kan de druk op langere termijn niet meer aan. Dit zijn de belangrijkste argumenten voor het Wiel met spaken:

1 Het wiel met spaken maakt gezonde verstedelijking mogelijk. De verstedelijkingsopgave en de mobiliteitsconcept wiel met spaken zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Het Wiel is een randvoorwaarde om op verschillende plekken in de stad knooppunten te realiseren en tegelijkertijd is het benutten van de mogelijkheden van het wiel een voorwaarde voor hoogfrequent en hoogwaardig vervoer. Het OV krijgt een enorme kwaliteitsimpuls, waardoor meer mensen zullen kiezen voor het openbaar vervoer en minder voor de auto.
2 Het wiel met spaken zorgt voor een betere spreiding van de OV-reizigersstromen, waarmee leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten rondom Utrecht centraal opgelost worden. Zowel lokaal, regionaal als nationaal.
3 Het wiel met spaken biedt snelle en directe OV-verbindingen vanuit de regio naar belangrijke bestemmingen, zoals het USP en een verbeterde aansluiting op het hoofdspoor voor (bestaande en nieuwe) woon- en werkgebieden van onder andere Nieuwegein, Zeist en het USP.
4 De mobiliteitsinfrastructuur die gelieerd is aan de OV-ring gaat zorgen voor aantrekkelijke overstapmogelijkheden van auto op OV (vóór de ring Utrecht). Hierdoor zal het functioneren van de snelwegring voor doorgaand verkeer verbeteren, de bereikbaarheid van de stad toenemen en de (parkeer)druk bij belangrijke bestemmingen afnemen.



**Slim bestemmen**
De groei van de stad gaat samen met uitbreiding van het OV-netwerk. Wonen, werken en voorzieningen worden hiermee dichter bij elkaar gebracht, zodat mensen minder hoeven te reizen.



**Anders reizen**
Samen met werkgevers, onderwijsinstellingen en publiekstrekkers in de stad worden inwoners en bezoekers gestimuleerd om waar mogelijk niet, op een ander tijdstip of anders te reizen (met een duurzaam vervoermiddel of via een andere route). Denk bijvoorbeeld aan bedrijven waar regelmatig thuiswerken de norm wordt en onderwijsinstellingen die anders gaan roosteren.
Door het delen van voertuigen worden deze beter benut en is minder ruimte nodig voor het stallen of parkeren. Om het gebruik van deelmobiliteit te stimuleren, biedt de gemeente deelmobiliteit fysiek en digitaal laagdrempelig aan op buurtniveau, als volwaardig alternatief voor de eigen auto, maar ook bij overstappunten in het netwerk.



**Netwerken op orde**
Om de groei van de mobiliteit op te vangen met lopen, fietsen en openbaar vervoer moeten deze netwerken worden aangepast, bijvoorbeeld door meer ruimte voor voetgangers en fietsers in woonstraten. Gezien de beperkte ruimte vraagt dat om keuzes. Omdat Utrecht Centraal en de binnenstad de groei van de reizigersstromen niet meer kunnen verwerken, wil de gemeente voetgangers, fietsers en OV-reizigers spreiden. Daarmee wordt lopen, fietsen, het openbaar vervoer en het gebruik van deelmobiliteit aantrekkelijker én worden knelpunten weggenomen die het gebruik van deze duurzame vervoerwijzen in de weg staan. Waar menging van verkeersstromen nodig blijft, werkt de gemeente aan lagere snelheidslimieten ten behoeve van de veiligheid.

Zeker tot op afstanden tot 15 kilometer is fietsen een gezonde en aantrekkelijke manier van verplaatsen. De gemeente werkt aan een nog aantrekkelijker regionaal fietsnetwerk met meer capaciteit en meerdere routekeuzes voor alle doelgroepen en voldoende voorzieningen om de fiets makkelijk en veilig te stallen. De gemeente zorgt dat het fietsverkeer wordt gespreid over meer, veilige en aantrekkelijke hoofdfietsroutes. Zo creëert de gemeente voor de omvangrijke stromen fietsers aantrekkelijke routes om het centrum heen en wordt het fietsnetwerk beter aangesloten op de OV-knooppunten aan het wiel. Ook zorgt de gemeente voor rustige routes geschikt voor alle doelgroepen en voor het beperken van fietsfiles.



**Slim parkeren**
Op straat komt meer ruimte voor voetgangers, groen of speelplekken. De gemeente faciliteert initiatieven van bewoners voor herinrichting van woonstraten waarbij parkeerplaatsen worden getransformeerd naar ruimte voor spelen, stallen van fietsen, groen en verblijven. Door meer thuiswerken en op een andere manier te reizen, zijn er minder parkeerplekken per inwoner nodig. Bij nieuwbouwprojecten is het aantal parkeerplaatsen daarom beperkt en wordt zoveel mogelijk geparkeerd in een garage. Bewoners en bezoekers kunnen ook gebruikmaken van P+R's. Parkeren vindt steeds minder direct bij de bestemming plaats en meer in de regio of buiten de wijk. Bewoners kunnen parkeren aan de Ring, bezoekers en forenzen parkeren gemakkelijk bij een 'P+R 2.0'. Hier kunnen ze overstappen op (deel)fiets en OV.



**Slim sturen**
De gemeente gaat beter sturen op het functioneren van het gehele netwerk met fiets- en voetpaden, autowegen en openbaar vervoer. Hiermee blijft de openbare ruimte aantrekkelijk en ontstaat er ruimte voor de groei van schone vervoermiddelen die zo min mogelijk ruimte innemen. De gemeente stuurt op de verkeersdoorstroming en routekeuze of doet aanpassingen aan de inrichting van een gebied of straat. Daarbij ligt de prioriteit bij lopen, fietsen, deelmobiliteit en het openbaar vervoer en maakt de gemeente ruimte voor andere functies, zoals verblijven en groen. In gebieden waar de verblijfsfunctie centraal staat is het daarom soms nodig om doorgaand autoverkeer niet meer te faciliteren.

De ambities op het gebied van mobiliteit kunnen alleen gerealiseerd worden als alle netwerken op orde zijn. Dit vereist:

**Multimodaal reizen en reizen met deelmobiliteit:**

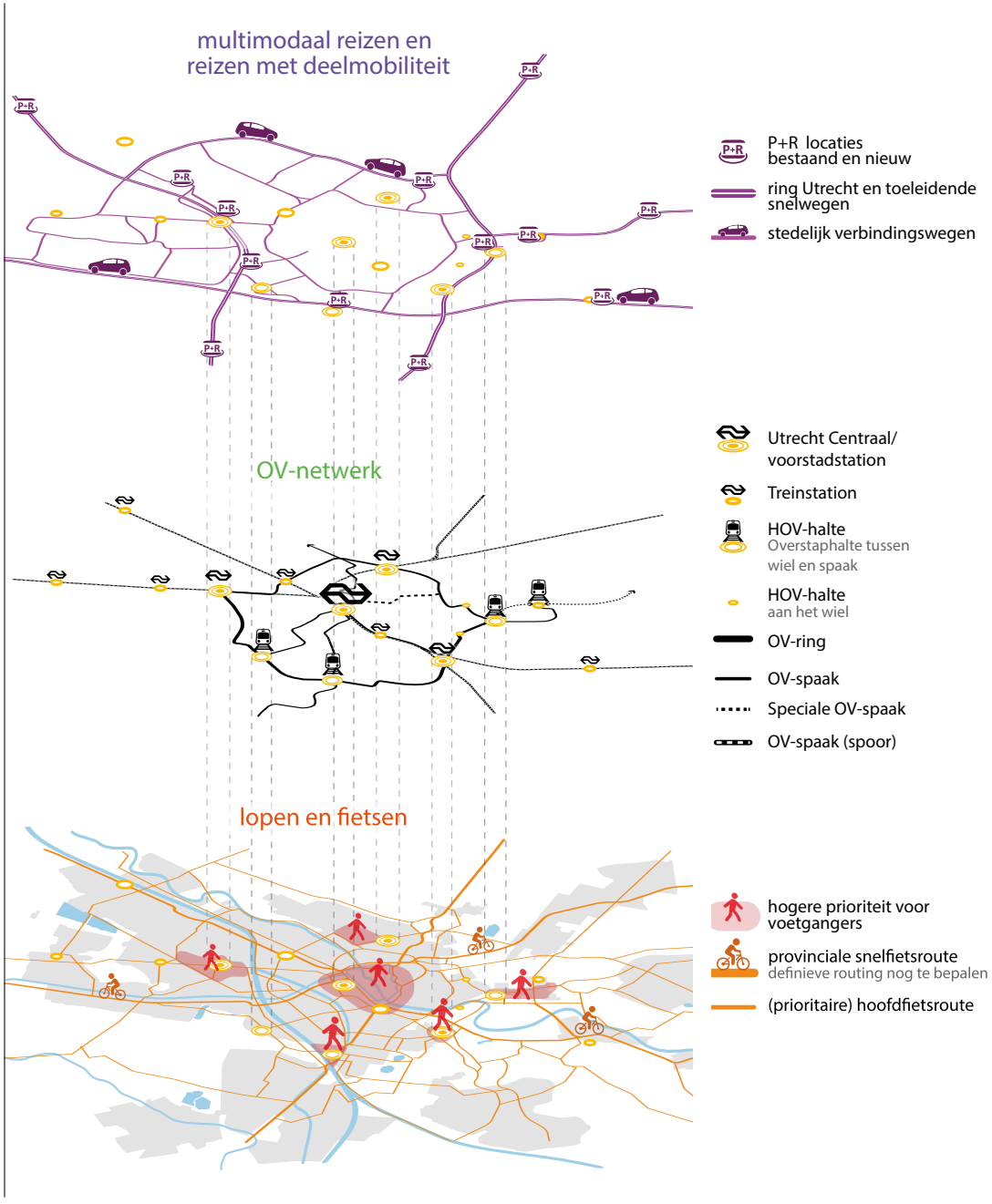
- Fiets en OV op orde
- Aantrekkelijke P+R hubs
- Aanbod deelmobiliteit
- Aanbod mobility as a service
- Minder (straat) parkeren
- Netwerksturing door (her)inrichting van wegen en door stadsbreed multimodaal verkeersmanagement.

**OV-netwerk:**

- Hogere frequenties Intercity en sprinters
- Extra Intercity halteringen bij Lunetten Koningsweg, Leidsche Rijn centrum en Overvecht
- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele wielverbindingen
- Hoogfrequente, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Betrouwbare basisnetverbindingen voor de ontsluiting van de wijken
- Aanvullende (openbaar) maatwerk vervoervoorzieningen voor iedereen

**Lopen en fietsen:**

- Directe, frequente, snelle, betrouwbare en comfortabele verbindingen
- Goede aansluiting op regionale netwerk (zodat fietsen op korte en middellange afstand een goed alternatief is)
- Afspraken met werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers en andere doelgroepen
- Aantrekkelijke, comfortabele en veilige routes naar woongebieden, winkelgebieden, werkgebieden en OV knooppunten (een fijnmazig netwerk)
- Nieuwe routes om het centrum heen
- Utrecht ontwikkelt en koestert een (groen) stadswandelnetwerk op het schaalniveau van de stad




*Mobiliteitsnetwerken*

### Logistiek vervoer en goederenhubs

Door de toename van het aantal inwoners en bedrijven, de grote bouwopgave en de invoering van de zero-emissie zone veranderen de logistieke systemen en transport en ontstaan er nieuwe vormen van goederenvervoer. De ruimtevraag naar grootschalige distributiecentra neemt toe en er is meer vraag naar distributie van goederen in het stedelijk gebied en bijbehorende kleinschalige opslaglocaties voor het 'last-mile- vervoer' naar de klant. Bij goederenvervoer (bouwverkeer, goederenvervoer, afvalinzameling, etc.) blijft gemotoriseerd wegverkeer belangrijker dan bij personen¬vervoer, maar het is belangrijk dat dit ook in andere type voertuigen kan plaatsvinden, onder meer vanwege de kwetsbaarheid van werf- en wegkelders en wal- en kluismuren in de stad.

De gemeente Utrecht streeft naar een effectief netwerk van goederenhubs voor de bevoorrading van de stad. Stads-, wijk- en buurthubs vormen de basis voor slimme en schone stadsdistributie. In dergelijke hubs worden goederen gebundeld en vindt overslag plaats naar andere type (veelal schonere en kleinere) voer- en vaartuigen. Er zijn verschillende type hubs nodig voor verschillende goederenstromen (bouw, vers, retail, service/diensten, pakket, afval, etc.). De schaalgrootte van de hubs is afhankelijk van de type hub (stad, wijk of buurt) en de goederenstroom. In Nederland zijn de gemiddelde groottes:

| Hub | Grootte | Locatie | Karakteristieken |
|---|---|---|---|
| Stads-distributiecentrum | 5.000 - 10.000 $m^2$ | Rand van de stad, nabij snelweg | Meerlaags, combi met andere functies |
| Wijkhub | 1.000$m^2$ | In de stad | Flexibel, op- en overslag |
| Buurthub | 100$m^2$ | Winkels/ appartementen | Pakketpunt, pakketkluis |

Bron: Buck Consultants

Bij goederenhubs heeft het de voorkeur dat deze zijn gesitueerd op bedrijventerreinen waarbij zij een goede verbinding hebben met de Ring Utrecht en het Kwaliteitsnet Goederenvervoer Utrecht en waar mogelijk een spoorweg en/of waterweg, zijn ze goed toegankelijk voor alle type vervoersmiddelen (van trekker-oplegger tot vrachtfiets) en voor kleinere type hubs een inpandige laad- en losmogelijkheid om de impact zo klein mogelijk te houden.

De gemeente streeft er naar om de huidige stadshubs zo veel te behouden op de huidige locaties. Bij herontwikkeling van locaties, tracht de gemeente het bedrijf in de nabijheid te herplaatsen onder vergelijkbare condities. Ook is er vanuit de markt nog steeds vraag naar ruimte om stadsdistributiehubs op te zetten.
Op dit moment zijn er een aantal stadsdistributiehubs in Utrecht. Deze hubs liggen in Lage Weide, de Wetering, Haarrijn, Cartesiuswegterrein, Overvecht, Kanaleneiland (Liesbosch). Op Lage Weide en de Liesbosch zijn havens die belangrijk zijn voor goederenvervoer over water.
Vanaf 2025 kent Utrecht een zero-emissie zone voor goederenverkeer in de binnenstad. Bij stadsdistributiehubs moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid om de elektrische voertuigen te kunnen opladen.

### 5.2.6 Energie

De gemeente Utrecht kiest voor een energie-efficiënte stad, biedt ruimte voor grootschalige productie van duurzame energie en beperkt daarmee het beroep op energie uit de regio. Daarmee wil de gemeente zo snel mogelijk klimaatneutraal zijn en bijdragen aan de nationale klimaatdoelstellingen, Klimaatwet en klimaatakkoord. Dit doet de gemeente door energiebesparing te stimuleren, ruimte te bieden voor de opwekking van duurzame energie en een aardgasvrije energie-infrastructuur.
De gemeente stelt daarvoor de volgende ruimtelijke kaders:

- Duurzaam bouwen
- Benutting van daken en gevels
- Ruimte voor duurzame energie
- Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur
- Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

**Duurzaam bouwen**
*Utrecht bouwt zo duurzaam mogelijk (nieuwbouw zo veel mogelijk energieneutraal) en zorgt daarmee voor een minimale energiebehoefte en maximale energieopwekking aan de gebouwen. Dit draagt bij aan de doelstelling op langere termijn om als gemeente zo spoedig mogelijk klimaatneutraal te zijn.*

De groei van de stad zorgt voor een aanvullende energievraag. Die groeiende vraag naar energie moet zo veel mogelijk worden beperkt en de resterende vraag moet daarna duurzaam worden ingevuld. Om afwenteling van de benodigde ruimtevraag voor de energieopwekking naar de omgeving te voorkomen moeten gebouwen zo energie-efficiënt mogelijk worden gebouwd, dus met een minimale energiebehoefte en een maximale energieopwekking aan de gebouwen zelf. Waar dat niet mogelijk is, is sprake van afwenteling, in eerste instantie naar het omliggende gebied, en ontstaat een ruimtevraag voor productie van duurzame energie. Om deze extra ruimtevraag zo veel mogelijk te beperken leggen we spelregels vast over de verduurzaming van nieuwbouw.

**Benutting van daken en gevels**
*Geen dak- of geveloppervlak in de stad mag onbenut blijven*

Voor klimaatneutraal bouwen op gebouwniveau is het nodig dat daken- en gevels worden gebruikt voor het opwekken van energie (multifunctioneel ruimtegebruik). De ruimte op daken van nieuwbouw en als mogelijk ook bestaande bouw wordt verdeeld over meerdere opgaven/ambities van de stad, waaronder energieproductie. De gemeente gaat hierbij verder dan de wettelijke normen, omdat die er niet automatisch toe leiden dat daken van woningen en bedrijven optimaal benut worden.

**Ruimte voor duurzame energie**
*Voor energieneutrale nieuwbouw is het nodig om ruimte te bieden voor een jaarlijkse productie van 40-280 GWh duurzame elektriciteit, afhankelijk van de mate waarin het mogelijk is om gebouwen of percelen energieneutraal te maken. Aanvullend daarop is duurzame stroom en duurzame warmte nodig om het energieverbruik van de bestaande stad te verduurzamen. Hoeveel dat is, hangt af de mate waarin het lukt om bestaande woningen te isoleren, daken te benutten voor zonnepanelen en ook van de te maken keuzes voor de aardgasvrije energievoorziening (elektriciteit of warmtenetten). Aanvullend op de lopende projecten (energielandschap Rijnenburg en Reijerscop en drie zonneveldprojecten Meijewetering, geluidswal A12 en Haarrijnseplas) wordt ruimte geboden voor minimaal 40 GWh duurzame elektriciteit.*

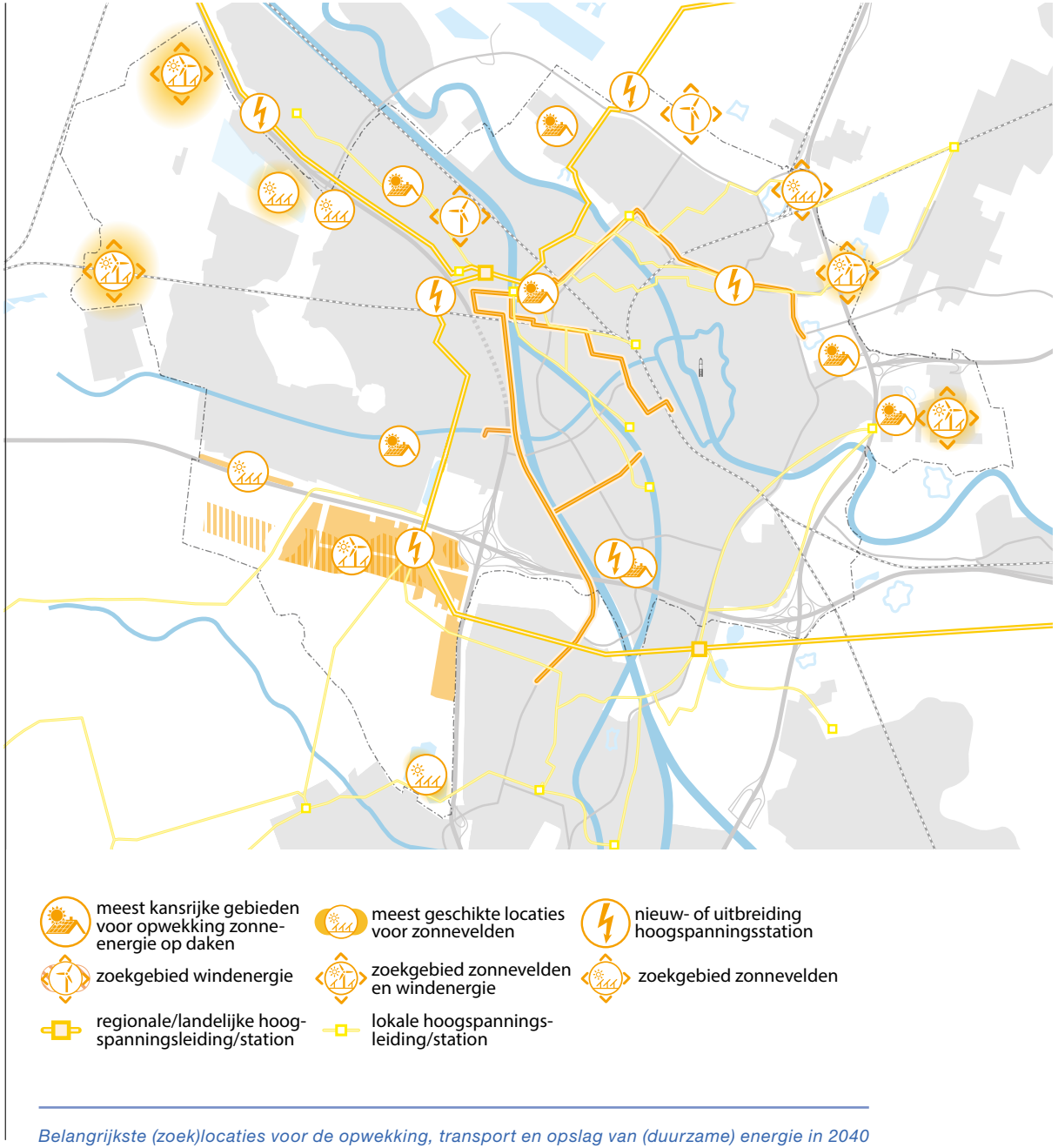
De prioritaire zoeklocaties voor zonnevelden en windmolens zijn Ockhuizen, Utrecht Science Park, Voordorpsepolder, Dorpeldijk, Lage Weide (alleen wind), Noorderpark (alleen wind) en Fort Blauwkapel (alleen zon). Deze locaties zijn nodig om 40 GWh te realiseren. Het zijn technische zoeklocaties, die nog een integrale afweging vergen.

Voor het realiseren van zonnevelden en windmolens gelden de volgende ruimtelijke principes:

1 Bij zonnevelden en rond windmolens wordt ernaar gestreefd om energieproductie te combineren met andere functies zoals bijvoorbeeld agrarisch gebruik, waterberging en natuur
2 Bij de vormgeving van zonnevelden en windmolens, inclusief bijbehorende objecten (bijvoorbeeld gebouwen en hekwerken) wordt rekening gehouden met gebiedseigen waarden en kenmerken
3 Bij realisatie van zonnevelden en windmolens in de cultuurhistorische hoofdstructuur wordt rekening gehouden met de waarden van de cultuurhistorische hoofdstructuur en worden regels gesteld ter bescherming en benutting van deze waarden
4 Bij realisatie van windmolens binnen een afstand van twee kilometer tot woonwijken worden regels gesteld om de effecten van geluid en slagschaduw meer te beperken dan wettelijk verplicht

**Ruimte voor duurzame energie-infrastructuur**
*In de stad wordt ruimte geboden voor energie-infrastructuur die nodig is voor vervanging van de infrastructuur voor aardgas en fossiele autobrandstoffen en ter verduurzaming van de stadverwarming.*

Het afscheid van fossiele energiebronnen gaat naar verwachting gepaard met een verdubbeling van het elektriciteitsverbruik en de daarbij horende bovengrondse elektriciteitsinfrastructuur (transformatorstations). De verduurzaming van de warmtevoorziening vraagt tevens om ruimte boven de grond voor warmtebuffers die nodig zijn voor het goed functioneren van een verduurzaamd stadswarmtenet. Ook voorziet de gemeente dat er (beperkte) ruimte nodig is voor installaties, zoals grote warmtepompen, die de toepassing van energiewinning uit oppervlaktewater en rioolwater mogelijk maken. In het totaal gaat het om 14 hectare ruimte voor bovengrondse voorzieningen verspreid over de stad. Om te voorkomen dat de bovengrondse voorzieningen solitair in de buitenruimte komen te staan hanteren het principe ‘inpandig tenzij’. De voorzieningen worden dus zo veel als mogelijk geïntegreerd in (nieuwbouw)plannen.

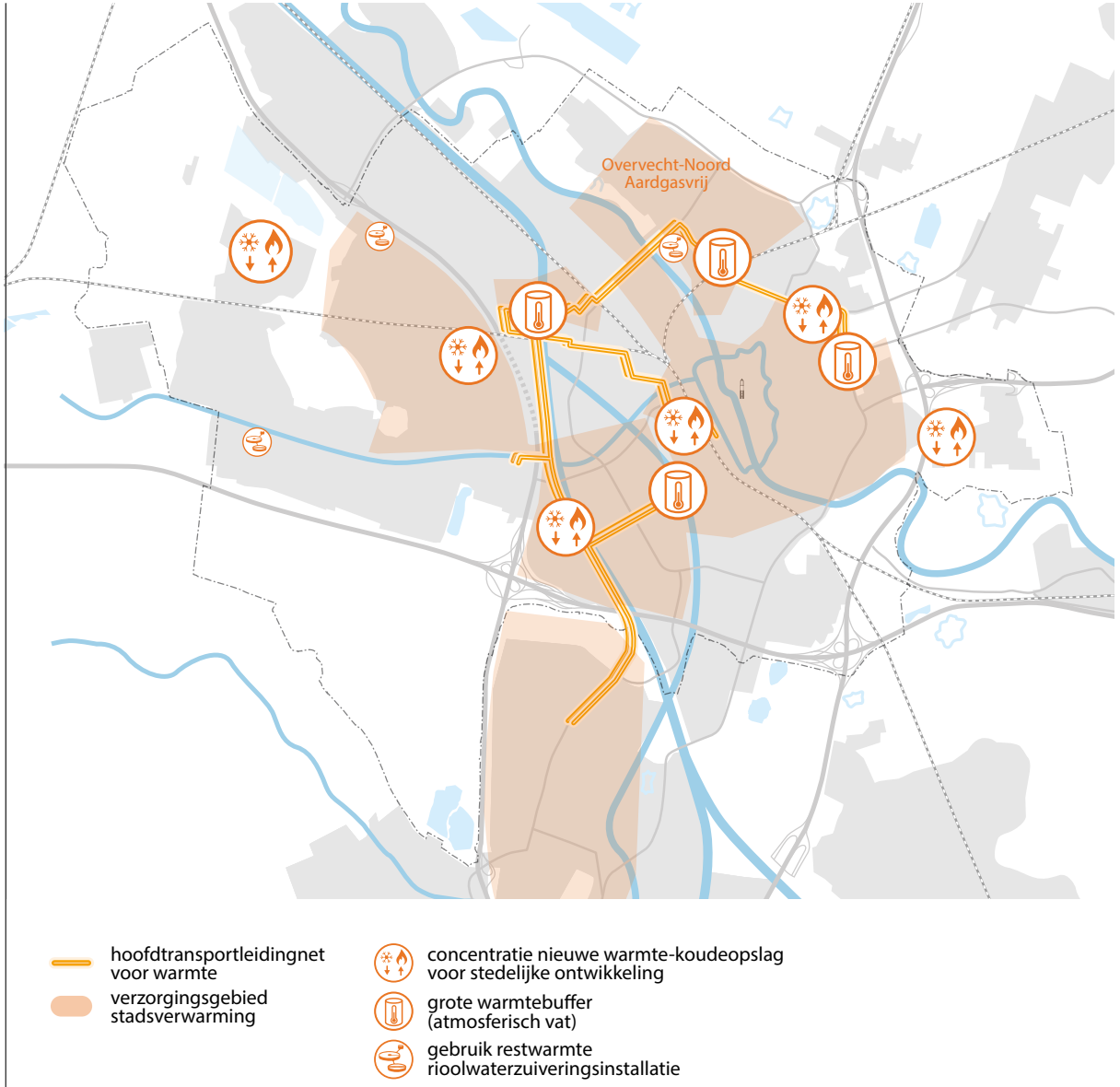



*Belangrijkste (zoek)locaties voor de opwekking, transport en opslag van (duurzame) energie in 2040*

### Ruimte in de ondergrond voor de energietransitie

*In de ondergrond wordt ruimte gereserveerd die nodig is voor de bovenstaande vier ambities, energie neutrale nieuwbouw (1), duurzame energieproductie op gebouwen (2), aansluiting van windmolens en zonnevelden (3) en energie-infrastructuur (elektriciteitsnet en warmtenet) (4)*

De ondergrondse infrastructuur voor realisatie van de genoemde ambities betreft voornamelijk elektriciteitsleidingen, warmteleidingen en warmte-koudeopslag. Al deze alternatieven hebben een ruimtebeslag in de ondergrond die nu nog niet te kwantificeren is. Hoe dan ook is het van belang dat het ondergronds ruimtegebruik waar mogelijk multifunctioneel wordt ingericht. Per locatie moet worden bepaald welke functies op die plek prioriteit hebben en welke functies met elkaar gecombineerd kunnen worden. De visie op de ondergrond is opgenomen in paragraaf 5.2.10.




*Belangrijkste locaties voor de opwekking, transport en opslag van warmte in 2040*

### 5.2.7 Duurzame leefomgeving

Hierboven is vooral aandacht besteed aan een groene, gezonde en klimaatbestendige leefomgeving. Daarnaast zijn er enkele relevante aandachtspunten om te zorgen dat de leefomgeving duurzaam is en blijft:

- Schoon Vervoer: Vanaf 2030 zullen in Nederland alleen nog zero-emissie personenvoertuigen worden verkocht. Om dit te faciliteren legt de gemeente elektrische laadinfra aan in de stad. Daarbij zal de gemeente voorsorteren op mogelijkheden om op grote schaal autobatterijen te gebruiken als opslag voor decentraal opgewekte duurzame stroom. Ook vrachtverkeer inclusief bouwverkeer zal richting zero-emissie gaan bewegen. Hiervoor zal naast laadinfra, ook waterstoftankinfrastructuur worden gerealiseerd. Tenslotte zal een beweging plaatsvinden richting meer deelauto's, meer OV, meer lopen en fietsen, en kleinere, lichtere en stillere voertuigen die de stad in kunnen en hun lading oppikken bij hubs aan de randen van de stad
- Lucht: In 2030 voldoet de gemeente aan de normen van de World Health Organisation (WHO) op het gebied van luchtverontreiniging. Wel zal er nog steeds luchtverontreiniging bestaan en mogelijk worden daardoor normen aangescherpt. Denk daarbij aan overlast in verband met verbranding door particulieren (kachels), slijtage van banden (elektrische voertuigen zijn zwaarder en daardoor slijten banden harder, dit produceert fijnstof) en uitstoot van scheepvaart, die langzamer lijkt te verschonen dan andere transportsectoren. Onlangs stelde de gemeenteraad een pakket luchtmaatregelen vast in De nota 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' (8 december 2020).
- Geluid en trillingen: Ook hier spelen de gezondheidseffecten en de normen van de WHO een belangrijke rol. Door elektrificatie van voertuigen kan bepaalde geluidsbelasting afnemen maar dit geldt niet standaard voor alle soorten van verkeerslawaai, mede doordat deze voertuigen zwaarder zijn. In een verdichtende stad zal overlast van buren of van mensen in de openbare ruimte blijven voorkomen. Daarom houdt de gemeente bij de bouw van woningen rekening met voldoende afstand tot de straat, realisatie van slaapkamers aan rustige kant van bebouwing en voldoende isolatiemateriaal. Afhankelijk van de ontwikkeling van de luchtvaart is op lange termijn ook daarvan meer overlast te verwachten
- Bodem: De gemeente monitort een aantal sterk verontreinigde locaties in Utrecht. De mogelijkheden voor gebruiksfuncties op deze plekken blijft beperkt. Vanuit de steeds sterker wordende focus op gezondheid en het voortschrijden van de wetenschap, worden steeds hogere eisen gesteld aan de bodemkwaliteit. Het gevolg zal zijn dat de gemeente op meer plekken moet saneren, ook op plekken die nu nog niet bekend zijn

### 5.2.8 Hoogbouw

De visie op de toekomst van de stad vraagt ook een visie op hoogbouw. Hoe en vooral ook ‘waar’ kan hoogbouw worden ingezet om de koers van de stad te versterken en leesbaar te maken?
In Utrecht zijn de laatste jaren steeds meer hoge gebouwen gerealiseerd. De belangrijkste bestaande hoogbouwclusters zijn het Stationsgebied (tot 105m) en het USP (tot 90m) en ook in Leidsche Rijn Centrum is een hoog gebouwencomplex in voorbereiding (140m). Daarnaast komt hoogbouw in Utrecht vooral voor in de naoorlogse wijken, Kanaleneiland en Overvecht. De gebouwhoogte varieert hier - een uitzondering daargelaten - van 30 tot 70m.
Met de zoektocht naar de verhouding tussen ruimtelijke kwaliteit en stedelijke dichtheid beschrijft de onderstaande paragraaf de contouren van welke hoogteaccenten passend zijn in de stad. Daarmee wordt hoogbouw breder opgevat dan specifiek de vraag hoe hoog de stad zich mag ontwikkelen tot 2040. Het silhouet van de stad is een belangrijk element van ruimtelijke kwaliteit.

**Hoogbouw volgens de Utrechtse maat**
Al minstens 600 jaar domineert de Dom de stad als hoogste gebouw (112 meter). Utrecht is door de ligging en historie te bestempelen als een gematigde hoogbouwstad. Utrecht ligt in het centrum van verschillende waardevolle landschappen en heeft een historische binnenstad rijk aan cultuur waar grote bouwhoogten veel impact kunnen hebben. Grote watervlakten als tegenwicht van hoogbouw zoals in Rotterdam ontbreken. Dit vraagt om een slimme sturing op hoogbouw en een beperkte maximale bouwhoogte.
De gemeente maakt het volgende onderscheid:

- Hoogbouw XL, met stedelijk-regionale betekenis:
  tot maximaal 105 meter. (Het grote contrast van de vorige hoogbouwvisie waar in de bestaande stad 90 meter de maximale hoogte was, en de ‘sky is the limit’ in Leidsche Rijn Centrum wordt hiermee verlaten.)
- Hoogbouw L, met stedelijke betekenis: tot maximaal 70 meter.

Hoogbouw tot 105 meter wordt gekoppeld aan de belangrijke OV-knopen in de stad. Dit versterkt de structuur van de stad en vergroot de leesbaarheid. Tegelijkertijd sluit dit perfect aan bij de nabijheidsdoelstellingen, namelijk: de grootste dichtheden bij de best bereikbare plekken.

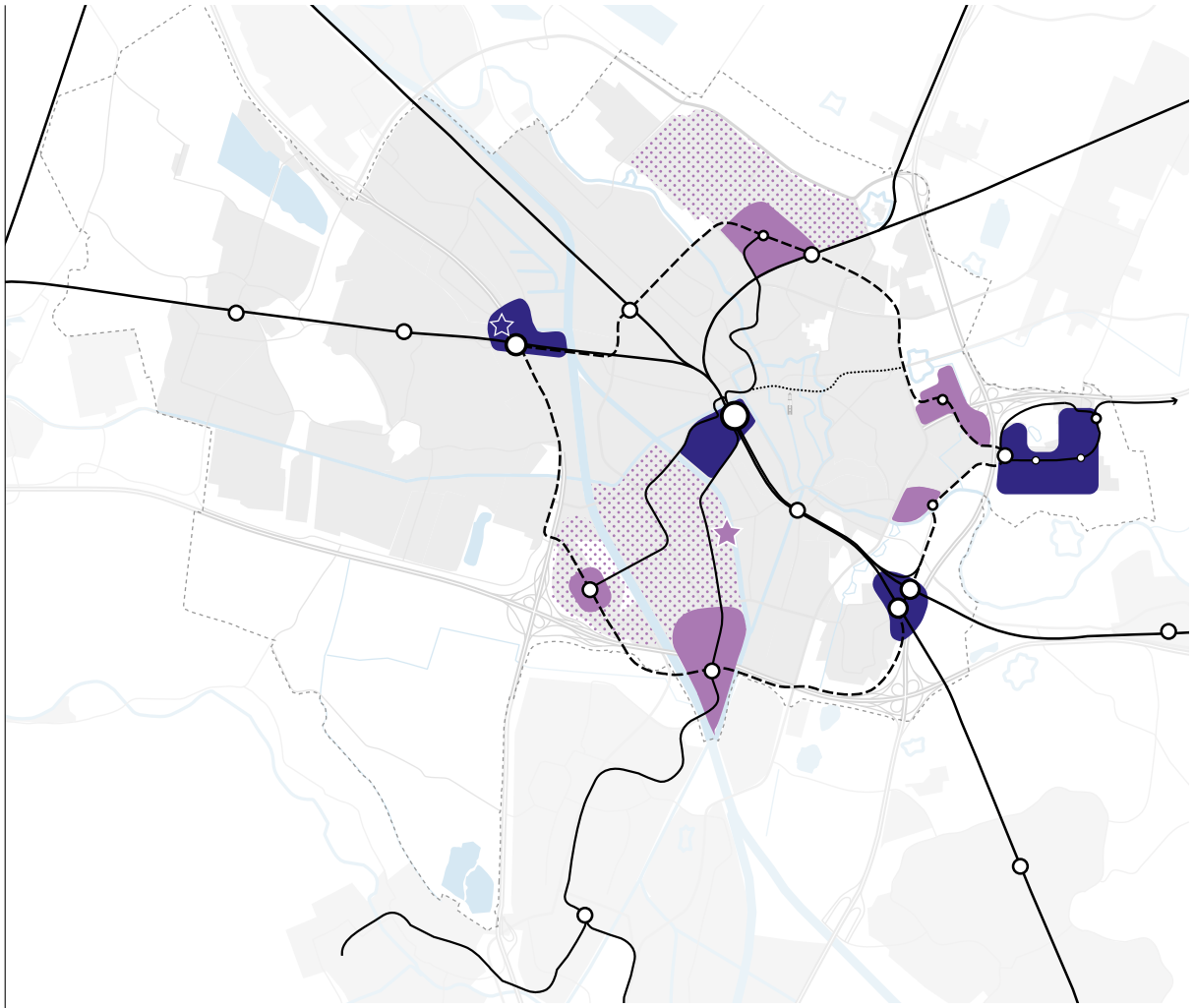
Utrecht past haar hoogste hoogbouw toe op knooppunten met een stadsoverschrijdende betekenis. Deze knooppunten zijn de (toekomstige) intercity knooppunten: Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten Koningsweg. Naast de IC-knooppunten voegt de gemeente daar een vierde locatie aan toe; het Utrecht Science Park. Dit kenniscluster heeft geen IC-station, maar is voorzien van HOV en heeft (inter) nationale aantrekkingskracht.

Utrecht maakt hoogbouw tot 70 meter mogelijk rond andere belangrijke OV-knooppunten gelegen aan het ‘wiel’, zoals de A12-zone, Galgenwaard, Rijnsweerd en Overvecht. Deze locaties hebben anders dan de vier grootste (nationaal belangrijke) hoogbouwlocaties, vooral betekenis op stedelijk- en wijkniveau. Hoogbouw tot 70 meter wordt ook rond de (naoorlogse) wijken, die zich daar qua stedenbouwkundige structuur en opzet voor lenen, toegestaan. Dit zijn Papendorp, Kanaleneiland en Overvecht. Hoogbouw wordt in deze gebieden toegepast langs betekenisvolle structuren van deze wijken.

Bij hoogbouw is het minder gemakkelijk om energieneutraal te bouwen. In de visie op hoogbouw wordt beschreven hoe de gemeente de gebouwen toch zo veel mogelijk energieneutraal zal realiseren.

Samenvattend gelden voor hoogbouw in Utrecht de volgende principes:

- Voor Utrecht geldt een maximum bouwhoogte van 105 meter
- Hoogbouw wordt ingezet om de koers van de stad te versterken
- Hoogbouw is altijd gekoppeld aan hoogwaardig openbaar vervoer: de knopen
- Hoogbouw tot 105 meter met stedelijk-regionale betekenis wordt toegepast in het Stationsgebied en het Beurskwartier nabij Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum, Lunetten Koningsweg en Utrecht Science Park
- Hoogbouw tot 70 meter wordt langs de overige OV-knooppunten aan het 'wiel' toegepast
- Hoogbouw tot 70 meter is in (naoorlogse) wijken, die zich qua structuur en opzet hier voor lenen, toegestaan langs de belangrijkste structuren van die gebieden
- In bijzondere situaties kan incidenteel afgeweken worden van de genoemde 105 en 70 meter




*Condities voor hoogbouw*

Naast deze principes voor de locaties en hoogtes van hoogbouw op stedelijk niveau spelen andere factoren ook een belangrijke rol bij de beoordeling of hoogbouw voldoende kwaliteit biedt aan de omgeving. Hinder door schaduw en wind moeten worden voorkomen en er moet - door goede plinten - leven zijn op straat. Ook op gebouwniveau moet alles kloppen. Veilige gebouwen die ontmoeting uitlokken en anonimiteit voorkomen.

*Straatniveau*
Voor de beleving van hoogbouw is het zicht vanaf straatniveau en het zicht vanuit de omliggende openbare ruimte heel belangrijk: wat zie je van de hoogbouw vanaf maaiveld? En hoe toont het zich op ooghoogte? De hoogbouw zal altijd worden ingebed in de stedelijke karakteristiek van de straat. De nieuwe hoogbouw is nooit meer een ‘stand alone’ maar is altijd onderdeel van een groter bouwblok. Aan de straat is de hoogte bijvoorbeeld 4 of 5 bouwlagen (net als de straat) en meer naar achter gaat de toren pas omhoog. Zo wordt de hoogbouw echt onderdeel van de straatwand, wordt windoverlast voorkomen, en ontstaat binnen de hoogbouw meer ruimte voor levendige plinten. Behalve een goede functionele invulling van de plint is ook een goede architectonische detaillering van de plint belangrijk.

*Gebouwniveau*
Hoogbouw is vanaf grotere afstand vanaf alle kanten zichtbaar en bepaalt daarmee het stadsilhouet. Dit stelt hoge eisen aan de verschijningsvorm en architectuur van de torens afzonderlijk. Dit gaat om de relatie tussen max hoogte en max breedte -de rankheid-; om de wijze waarop torens worden beëindigd; én bijvoorbeeld de manier waarop zonnepanelen kunnen worden opgenomen in de gevels.



*Stadsniveau*



*Straatniveau*



*Gebouwniveau*

### 5.2.9 Veiligheid

De ontwikkeling van de stad zorgt voor levendigheid - economisch en sociaal. Tegelijkertijd kan het ook de leefbaarheid en veiligheid in de stad onder druk zetten. Voor elke bewoner, ondernemer, toerist en bezoeker wil de gemeente dat het goed toeven is in Utrecht.
Een stad veilig houden is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Als mensen elkaar kennen en elkaar willen helpen, dan voelt de stad veilig. In onze diverse samenleving is het nog belangrijker geworden om in ons streven naar een veilige stad ervoor te zorgen dat er ruimte is voor iedereen.
Relevant ontwikkelingen voor keuzes in het veiligheidsbeleid van gemeenten zijn:

- de ingrijpende, geregistreerde criminaliteit voor burgers (straatroven, woninginbraken, overvallen) neemt af
- de minder zichtbare criminaliteit (cybercriminaliteit, fraude, oplichting, ondermijning) neemt toe
- de digitale veiligheid (ook bij de overheid) houdt geen gelijke tred met de digitalisering van de samenleving [45]

Om de stad veilig te houden is een aantal zaken nodig. Het is belangrijk dat infrastructuur, dienstverlening en kwaliteit van de gebouwde omgeving gelijke tred houden met de verdichting. Leefbare, aantrekkelijke en veilige wijken en steden ontstaan dankzij diversiteit in de wijk. Bij de toename van het aantal woningen moet ook gewerkt worden aan het verbeteren van de leefomgeving, aan het mengen van functies, aan het autovrij maken van veel straten, aan het verbreden van trottoirs en het uitbreiden van plekken voor ontmoeting, zoals pleinen, parken en maatschappelijke voorzieningen.
Specifiek aandachtspunt is het transport van gevaarlijke stoffen. De gemeente gaat stimuleren dat dit zo veel mogelijk langs de stad plaatsvindt, in plaats van er dwars doorheen.

### 5.2.10 Ondergrond

De ondergrond is het fundament van onze stad. Mensen wonen, leven, werken en bewegen erop. Er wordt op gebouwd en het geheugen van de stad zit erin. De bodem in Utrecht heeft tot een aantal jaar terug over het algemeen geen onoverkoombare belemmeringen voor ruimtelijke ontwikkelingen gezorgd. De ondergrond is daarom hierbij zelden leidend geweest. Als er bij een stedelijke ontwikkeling ondergrondse belemmeringen waren, zoals bodemverontreiniging, zijn die steeds met technische oplossingen mogelijk gemaakt. Daarbij houdt de gemeente rekening met risico's voor de gezondheid en het milieu. Inmiddels gebruiken veel partijen de openbare ruimte steeds vaker, vooral de bovenste drie meter van de bodem. In toenemende mate treden er ruimteconflicten op, bijvoorbeeld bij bomen en kabels/leidingen. Ook vragen opgaven als klimaatadaptatie, energietransitie en circulariteit om veel ondergrondse ruimte.

Kortom, de druk op de ondergrond wordt groter en de ondergrondse ruimte wordt schaarser vanwege vooral de toenemende vraag naar bodemenergie, klimaatadaptatie en digitalisering. Hierdoor komen knelpunten met de ondergrond vaker voor, zijn deze omvangrijker, complexer en kostbaarder. De ondergrond herbergt het bodem en watersysteem dat deel uitmaakt van kringlopen (water, koolstof, voedsel). Aantasting van de ondergrond leidt tot schade of falen van systemen en ondergrondse functies die elkaar niet verdragen. Bij het beheer van de ondergrond gaat het om een juiste balans tussen beschermen en benutten.

De gemeente gaat hierdoor nadrukkelijker regie voeren op de ondergrond. Er is bij planvorming een integrale benadering nodig van de boven- en ondergrond. Nieuwe oplossingen voor de ondergrond zijn nodig om de bovengrondse ontwikkelingen - op een duurzame en betaalbare wijze - mogelijk te maken. Een basis hiervoor is een actueel en volledig 3D-model van de ondergrond. Het model moet niet alleen in staat zijn om alle relevante ondergronddata snel te leveren, maar vooral ook informatie om inzicht in effecten van ingrepen te kunnen beoordelen en zo het ontwerpproces en keuzen te kunnen ondersteunen.

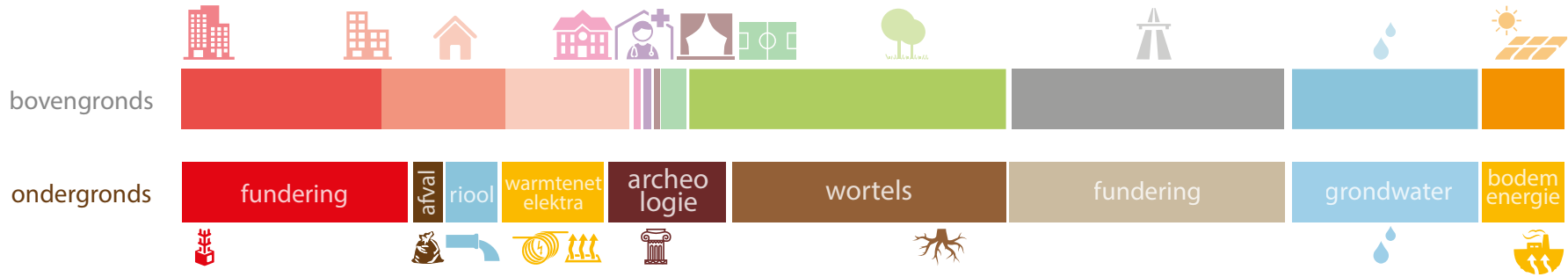
Het integreren van de boven- en ondergrondse barcode in de planvorming doet de gemeente aan de hand van de volgende vier principes:

1 *Het matchen van het bovengronds ontwerp met de ondergrondse barcode.*
De meeste typen van bovengronds ruimtegebruik hebben een ondergrondse barcode. Dat betekent dat de bovengrond zodanig ontworpen moet worden, dat de barcode past. Voorbeeld: een gebouw met een bepaalde functie en volume heeft een ondergrondvolume nodig voor een bepaalde hoeveelheid kabels en leidingen of bijvoorbeeld warmtebuffering. Daarbij moet de balans worden gezocht tussen bouwvolume en ondergrondse ruimte. Een groter bouwvolume vraagt meer ondergrondse ruimte en meer investering in technische oplossingen in de ondergrond.

2 *Het zo veel mogelijk op elkaar afstemmen van opgaven en het maken van slimme combinaties waarbij de ondergrondse en bovengrondse ruimtebehoeften geïntegreerd zijn meegenomen.*
Dit kan op alle schaalniveaus (stad, wijk, straat) en zowel strategisch, tactisch als operationeel en aanhakend op leidende thema's die de ordening bepalen (groen en mobiliteit).
Voorbeeld van strategisch plannen in stad of wijkniveau: het combineren van de hoofdstructuur voor mobiliteit met de nieuwe ondergrondse structuren voor de energievoorziening (backbone elektra of lokale warmtenetten).

3 *Het benutten van de natuurlijke eigenschappen van de ondergrond (bijvoorbeeld voor infiltratie) en het beschermen van deze eigenschappen.*
Het zoeken naar een goede balans in het beschermen en benutten van de ondergrond.
Voorbeeld: regenwater op een zo natuurlijk mogelijke wijze via de bodemlaag infiltreren; geconcentreerde infiltratie in putten levert schade aan de ondergrond (en systemen voor warmte-koude opslag).

4 *Het ontwerpen van ingrepen in de ondergrond die robuust, flexibel en toekomstbestendig zijn.*
Functies in de ondergrond zijn alleen tegen relatief hoge kosten, of soms helemaal niet aan te passen. Eenmaal aangebrachte ondergrondse functies hebben een levensduur van tientallen jaren.




*Barcode voor de ondergrond*

### 5.2.11 Digitalisering van de stad

Utrecht heeft – net als Nederland in het algemeen - een goede uitgangspositie om de economische en maatschappelijke kansen van digitalisering te verzilveren. De digitale infrastructuur is van wereldklasse, de beroepsbevolking is goed opgeleid en Utrecht heeft een traditie van samenwerking tussen bijvoorbeeld bedrijfsleven, kennisinstellingen en overheid. De gemeente kiest hierbij de volgende speerpunten:

- De ontwikkeling van scenario's voor specifieke gebieden om digitaal de effecten van maatregelen te visualiseren
- In participatietrajecten benut de gemeente de mogelijkheden van gaming en augment- en virtual reality om een hogere betrokkenheid en meer draagvlak te creëren
- De gemeente vormt coalities met inwoners, onderwijs en bedrijven om gegevens en kennis uit te kunnen wisselen en te zorgen dat iedereen mee kan doen, om zo digitale oplossingen effectiever te laten zijn
- De gemeente neemt de digitale infrastructuur in een vroeg stadium van gebiedsontwikkeling mee en geeft – als regisseur – kaders mee aan ontwikkelaars
- De gemeente sluit aan op al lopende landelijke en regionale ontwikkelingen op het gebied van digital twin, data ontsluiting en uniformiteit



**Digitalisering en innovatieve technologie in de ruimtelijke inrichting van de stad**

De digitalisering klinkt ook door in de ruimtelijk inrichting. Slim gebruik van technologie en data kan de mobiliteitsbehoefte veranderen. In plaats van het bezitten van vervoersmiddelen worden ze als dienst afgenomen. De gemeente werkt aan een stadsbreed aanbod van deelmobiliteit, onder andere via het realiseren van (buurt)hubs. In combinatie met parkeren op afstand voor privéauto's, zorgt dit voor een afname van de parkeerdruk in de stad.

Om de slag naar een duurzame energievoorziening te maken ontwikkelt de gemeente nieuwe arrangementen in vraag en aanbod naar energie. Dat gebeurt door real time gegevens te delen van laadpalen, de opbrengst van zonnepanelen, de status van de accu in een auto of huis en de capaciteit van het energienetwerk. Het is zichtbaar waar pieken ontstaan en daar kan proactief op ingespeeld worden zodat mogelijk investeringen in het energienetwerk worden voorkomen.

**Data toepassen bij besluitvorming**

Digitalisering biedt ook kansen voor de realisatie van de RSU 2040 zelf. Gemeenten en projectontwikkelaars gebruiken nieuwe technologieën om informatie- en datastromen over veiligheid, demografie, mobiliteit en infrastructuur samen te brengen als basis voor hun besluitvorming. Dit gebeurt altijd al, maar de technologische mogelijkheden en de hoeveelheid data hebben daar in toenemende mate een positief effect op. Het stelt de gemeente in staat om verschillende scenario's en de effecten van maatregelen te simuleren en te berekenen en na implementatie de ambities meetbaar te maken.

### 5.2.12 Circulariteit

Utrecht volgt de doelstelling van het Rijk om in 2050 honderd procent circulair te zijn. Bij de transitie naar een circulaire stad is de ambitie om grondstoffen niet te onttrekken aan de aarde en bij nieuwe ontwerpprocessen al na te denken over hoe materialen (her)gebruikt kunnen worden. De condities voor de transitie van een lineaire naar circulaire samenwerking geeft de gemeente vorm in deze RSU 2040:

- Op specifieke werkgebieden is er ruimte voor nieuwe bedrijven die hier op in kunnen spelen, die milieucontouren benutten voor zowel opslag als nieuwe productie. Door bedrijven die afhankelijk zijn van elkaar in dit proces dicht op elkaar te organiseren, ontstaan er korte ketens wat een basis is om circulariteit toe te passen en te versterken
- Bij de inrichting van de publieke ruimte wil de gemeente rekening houden met de verschillende mogelijkheden in materiaalgebruik
- De gemeente gaan werken aan andere manieren van regelgeving en techniek
- De gemeente wil waar mogelijk de ruimte te geven voor initiatief door en voor de stad. In samenwerkingsvormen met wetenschap, bedrijven en inwoners
- De gemeente houdt de wereldwijde ontwikkelingen en innovatie op het gebied van circulariteit nauw in de gaten en sluit daar actief op aan

### 5.2.13 Resumé - de belangrijkste principes voor ruimtelijke ontwikkeling tot 2040

De opgaven, kaders en ambities, zoals hierboven beschreven, leveren een reeks belangrijke principes op die centraal staan bij de ruimtelijke ontwikkeling in de komende twintig jaar. Samenvattend zijn deze hieronder weergegeven. In alle ruimtelijke plannen van Utrecht worden keuzes gemaakt op basis van de volgende principes:

- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut
- Groen tenzij
- Circulair tenzij
- Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
- Fiets en voetganger voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
- Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
- Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan
- Versterken boven gelijk houden
- Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
- Publieke ruimte openbaar toegankelijk
- Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
- Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

## 5.3 De intelligente barcode

In paragraaf 5.1 werd de Utrechtse barcode beschreven als methodiek om de kwantitatieve ruimtevraag in Utrecht in beeld te brengen. In paragraaf 5.2 is beschreven dat de ruimtevraag vanuit diverse inhoudelijke opgaven en ambities enorm is. Wanneer de ruimte monofunctioneel gebruikt wordt, gaan die ambities knellen. De intelligente barcode maakt slim gebruik van de beschikbare ruimte door functies te combineren en ruimte multifunctioneel te gebruiken. Dit is niet alleen ruimte-efficiënt maar kan ook zorgen voor meer kwaliteit omdat er kruisbestuivingen ontstaan tussen verschillende functies. In het onderstaande wordt beschreven hoe dat mogelijk is door intelligentie toe te voegen aan de Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen.

Barcode



Intelligente barcode




*De intelligente barcode*

## De barcode in extra dimensies

De barcode is een vereenvoudigd model: het laat het grondgebruik in het platte vlak zien en geeft een gebied slechts één functie. In werkelijkheid zijn er natuurlijk veel meer dimensies:

- *In ruimte*: functies kunnen worden gestapeld, bijvoorbeeld zonnepanelen op daken. Functies kunnen worden verspreid of geconcentreerd. Als het op de ene locatie niet volledig gerealiseerd kan worden, bijvoorbeeld een plantsoen, dan kan het binnen de uitgangspunten van de tien-minutenstad op een andere plaats worden geconcentreerd, bijvoorbeeld in een park
- *In tijd*: bijvoorbeeld de fietspaden die in de spits door forenzen worden gebruikt, zijn in het weekend ommetjes voor recreanten
- *In gebruik*: bijvoorbeeld een park dat door sporters wordt gebruikt, is ook interessant voor ecologie en waterberging
- *In nabijheid*: bijvoorbeeld een nieuwe tunnel onder het spoor dat ineens een winkelgebied bereikbaarder maakt voor mensen in de buurt

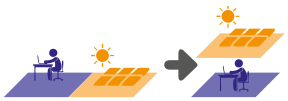
Omdat de ruimte schaars is en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad is het de uitdaging om zoveel mogelijk gebruik te maken van deze dimensies en de ruimte zo efficiënt en duurzaam mogelijk te gebruiken. De volgende principes geven handvatten hiervoor:



*Functieverandering*: het omzetten van een onrendabele/overbodige functie in de stad naar één die wel bijdraagt aan gezond stedelijk leven voor iedereen.



*Verdichten*: het vervangen van gebouwen in een lage dichtheid voor een hogere dichtheid, zodat bijvoorbeeld meer mensen op hetzelfde gebied wonen of werken.



*Functies stapelen*: dit kan binnen gebouwen door bijvoorbeeld boven winkels woningen te realiseren, maar ook door de daken van gebouwen te benutten of ruimte boven infrastructuur. Ook ondergronds liggen mogelijkheden.



*Kwaliteit verhogen*: door een gebouw of buitenruimte te renoveren en er een nieuw programma aan toe voegen, kan het beter en meer gebruikt worden.



*Multifunctioneel gebruik*: een plek voor meerdere functies gebruiken gelijktijdig of op verschillende tijden andere vormen van gebruik. Bijvoorbeeld een schoolgebouw, dat in de avond voor andere doeleinden wordt gebruikt.



*Slimme organisatie van de stad*: het ruimtelijk ordenen van functies ten opzichte van elkaar kan ervoor zorgen dat er minder ruimte nodig is voor bijvoorbeeld mobiliteit. Denk aan werklocaties in de buurt van woonlocaties.



*Samen met de regio*: Utrecht en de regio hebben elkaar nodig. Door elkaars sterke kanten te benutten kan een ruimtevraag soms op één plek beter tot zijn recht komen dan ergens anders. Zo benut Utrecht bijvoorbeeld energieopwekking in de regio, terwijl de regio profiteert van het grootstedelijk aanbod van winkels en culturele (publieks)voorzieningen in Utrecht.

Door toepassing van deze principes ontstaat een hele andere barcode waarin meer functies worden gecombineerd, maar die veel minder ruimte inneemt en een interessante stedelijke gebruiksmix oplevert. Dit is het ‘harmonicaniseren’ van de barcode.

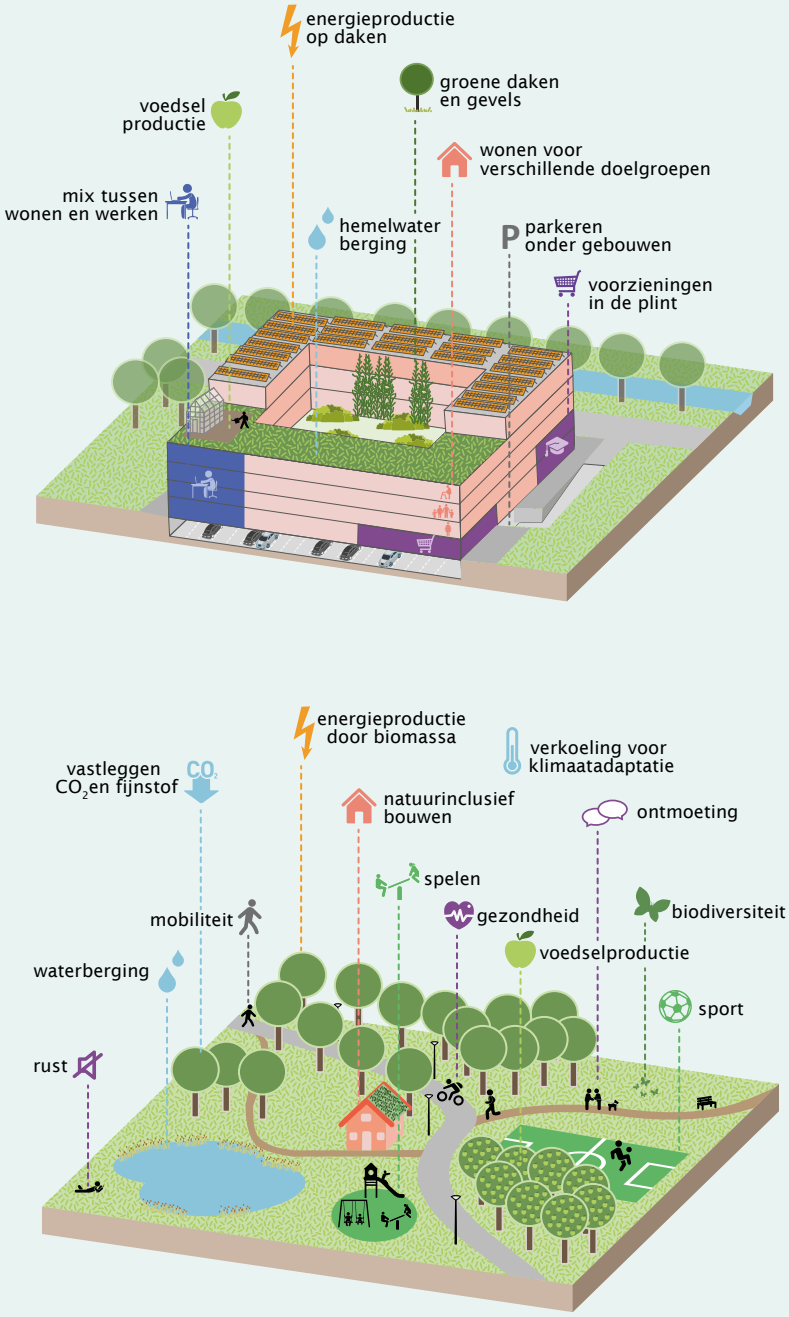
## Voorbeelden van het gebruik van meerdere dimensies

### Werken

- Wonen en werken in de wijk combineren. Denk aan horeca, retail, broedplaatsen voor ambachten in de stad en natuurlijk gewoon thuiswerken. Dit vraagt verticaal bestemmen! Denk aan winkels in de plint, kantoren op de tweede en derde laag en vanaf laag vier woningen
- Verdichten van bedrijventerreinen, met zonnepanelen en groen op daken
- Nabijheid: OV
- Wind, zon, groen, parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

### Groen

- Inzetten van daken en gevels om kijk- en beleefgroen (middelhoge kwaliteit) te realiseren als aanvulling op doe- en leefgroen (hoge kwaliteit) op maaiveld. Per project kan de afweging worden gemaakt omtrent de hoeveel groen en energie.
- Multifunctionele parken: recreëren, sporten, enz.
- Extra recreatieve ruimte in de stad maken door het (beter) openbaar toegankelijk maken van groen “achter hekken”, zoals sportparken, volkstuincomplexen, groenzones langs spoorlijnen, en binnenterreinen




Boven: *Multifunctioneel ruimtegebruik van de bebouwde omgeving*
Onder: *Multifunctioneel gebruik van groene ruimte*

### Mobiliteit

- Vergroenen OV-infra, bijvoorbeeld trambanen in gras
- Zonnecollectoren onder wegen, interessante innovatie
- Zonnecollectoren op geluidswallen
- Energieopslag in laadinfra (nu zie je grote pieken op momenten dat mensen thuiskomen)
- Minder parkeerplaatsen
- Parkeren: overdag mensen die er werken, in de avond mensen die er wonen

### Maatschappelijke voorzieningen

- Combinaties in gebouwen, zoals scholen en sporthallen. Wijkvoorzieningen en culturele voorzieningen kunnen gebruik maken van dit soort gebouwen
- Schoolpleinen altijd openbare ruimte
- Overheidsgebouwen altijd maatschappelijke gebouwen




*Multifunctioneel gebruik van infrastructuur*

## Het past niet altijd

Ondanks de bovenstaande handvatten om zo doelmatig mogelijk om te gaan met de beperkte ruimte, kan het zijn dat niet alle kwantitatieve en/of kwalitatieve ambities passen op een locatie. Dit kan betekenen dat de gemeente de groeiambities beperkt om de gebruiksdruk niet verder toe te laten nemen in een gebied. Mochten deze groeiambities echter erg belangrijk zijn voor het functioneren van de stad, dan kan worden afgeweken van de normen die de gemeente normaliter hanteert. Daarbij worden dan de gevolgen in beeld gebracht. Denk bijvoorbeeld aan parkeernorm, de groennorm of normen vanuit maatschappelijk beleid, zoals het afstandscriterium tot voorzieningen. Zo zorgt de gemeente ervoor dat de groei verantwoord plaatsvindt, zonder schade toe te brengen aan mens en milieu en waarbij de mogelijke negatieve effecten van groei zo veel mogelijk worden beperkt en de positieve worden versterkt.

Het uitgangspunt is één complete barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Dat kan per gebied/wijk verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De contrastrijke stad draagt bij aan de kwaliteit en diversiteit van de stad. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Daarmee is tevens gezegd dat de barcodes van alle gebieden opgeteld moeten uitmonden in een stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd.

Als gemeenschappelijke voorzieningen buiten een gebied komen te liggen, geeft de RSU2040 aan waar de voorzieningen dan wèl worden gerealiseerd en wat de gevolgen daarvan zijn. Dit heeft uiteraard impact op de barcode van dat overloopgebied en stelt eisen aan de manier waarop de voorzieningen ontsloten worden zodat ze ‘voor iedereen’ bereikbaar zijn.

Hoe dit uitpakt in de diverse Utrechtse gebieden komt in het volgende hoofdstuk aan de orde.



# 6 Gebieden

Utrecht koestert haar veelkleurigheid en diversiteit. In de visie op Utrecht 2040 (hoofdstuk 1) is die veelkleurigheid beschreven. De Utrechtse gebieden, wijken en buurten spiegelen zich aan allerlei stadsprofielen: de groene stad, de verbonden stad, de compacte stad met meerdere kernen, de inclusieve stad, de toekomstbestendige stad en de vertraagde stad. Elk gebied kent zijn eigen kwaliteiten en waarden voor de stad en heeft daarmee een eigen identiteit. De ambitie is om die te versterken bij de ontwikkeling naar 2040.

Utrecht gaat veranderen, maar de manier waarop verschilt erg per deel van de stad. Sommige gebieden zien er over twintig jaar anders uit, terwijl andere gebieden grotendeels hetzelfde blijven. De transformatie van een stad waarin alles gericht is op één centrum naar een veelkleurige stad met meerdere kernen zal deze verschillen vergroten. Wat er in welk gebied gaat gebeuren, hangt af van de context: locatie, identiteit, grondgebruik, eigendomssituatie, de mensen die er wonen, enz. De gebieden in dit hoofdstuk zijn anders dan de gebiedsindeling die de gemeentelijke organisatie op dit moment hanteert, omdat in dit hoofdstuk de toekomstige nieuwe stedelijke knopen worden uitgewerkt.

Dit hoofdstuk besteedt naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaal) in het bijzonder aandacht aan de plekken die in deze RSU zijn aangeduid als nieuwe stedelijke knooppunten:

- Noord-Noordwest, Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
- Overvecht
- Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
- De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

Ook beschrijft dit hoofdstuk de Polder Rijnenburg en Reijerscop. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij 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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.
Het masterplan Leidsche Rijn mag dan bijna helemaal zijn uitgevoerd, toch is ook deze wijk nooit af. Daarom gaat de laatste paragraaf over Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern en het landschap ten westen van Utrecht.

## Woonprogramma in de RSU 2040

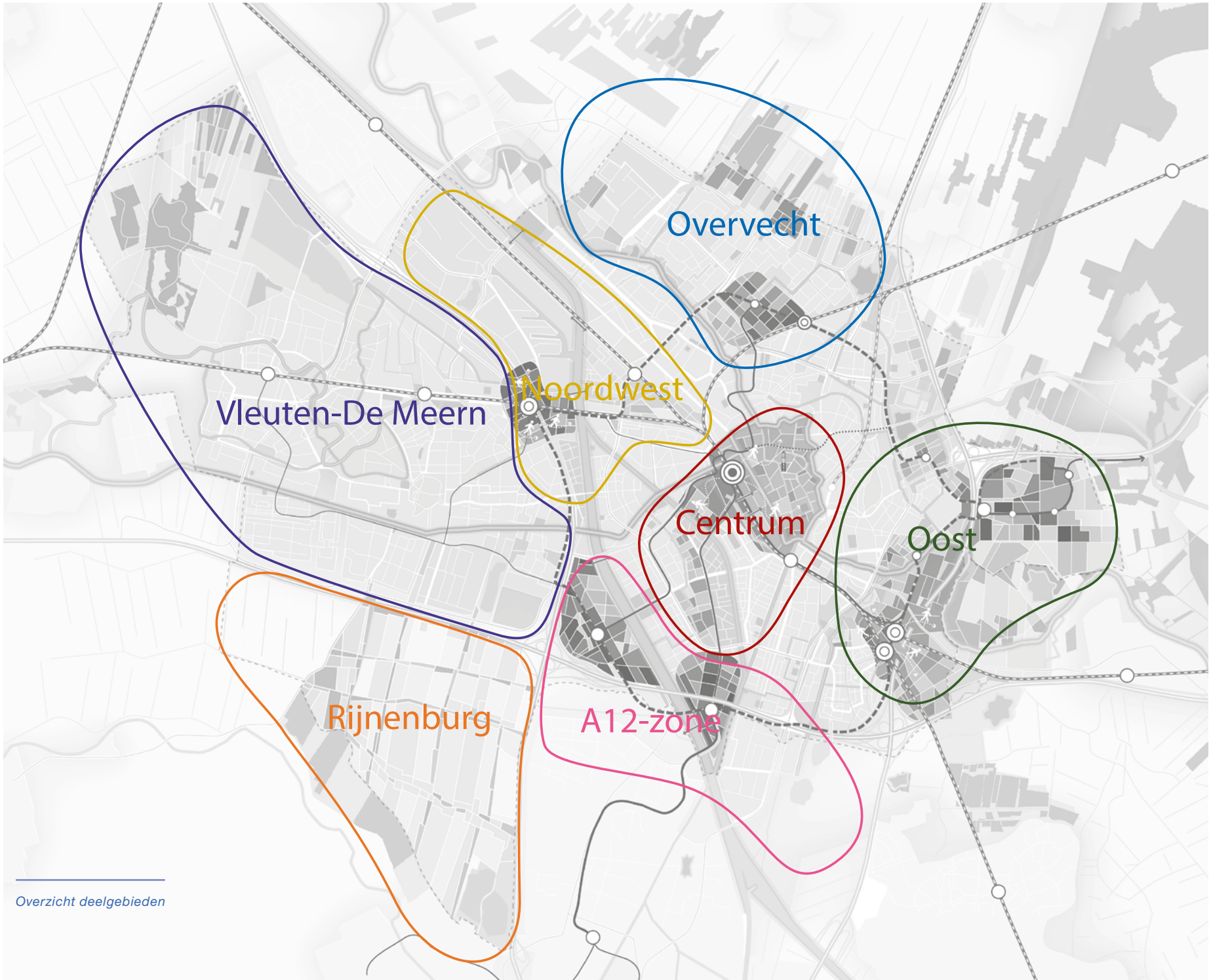
Gezien de behoefte wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen gerealiseerd worden. Deze vindt grotendeels plaats in Leidsche Rijn, Stationsgebied en de Merwedekanaalzone. Voor de periode tussen 2030 en 2040 worden ongeveer 20.000 woningen extra toegevoegd nabij de bestaande en nieuwe stedelijke knooppunten in de stad. Dit zijn voornamelijk Lunetten Koningsweg, USP/Rijnsweerd, Overvecht en de A12-zone/Westraven.

Per knooppunt is gezocht naar een mix in het programma, passend bij de kenmerken van het gebied. Daarbij is een ondergrens aangegeven die voortkomt uit de pixelstudies. In de pixelstudies is onderzocht hoe de totale behoefte aan programma van de barcode een plek krijgt in het stedelijk knooppunt. In de pixelstudies is per knoop gekeken naar de ruimtevraag van het beoogde programma. Dat is gedaan voor drie modellen: concentrisch, polycentrisch en excentrisch. Daarbij zijn voor de dichtheden bandbreedtes gehanteerd. Afhankelijk van de locatie van de knoop, contrasten die mogelijk en wenselijk zijn en hoe de aansluiting op de bestaande stedelijke structuren gerealiseerd kan worden, kan de dichtheid van woningbouw variëren. De woonmilieus geven niet alleen het type programmering weer, maar ook een duiding van de omgeving. Er is gekozen om de stad te blijven ontwikkelen zoals deze zich in het verleden ook heeft ontwikkeld. Dus geen monotone ontwikkelingen (lees: overal dezelfde soorten wijken en buurten), maar juist verscheidenheid die past op de locatie.

We hebben ook voor een ondergrens gekozen om de ruimtelijke ontwikkelingen in overeenstemming met de vastgestelde uitgangspunten mogelijk te maken, zodanig dat een goede aansluiting van de te verdichten gebieden op de bestaande stad kan worden gerealiseerd die de bestaande stad ook versterkt.
Daar komt bij dat is bekeken welk woon/werkprogramma minimaal nodig is voor een goed OV-systeem en welke andere benodigde functies van de barcode in de stedelijke knooppunten hun plek kunnen vinden. Dat maakt en versterkt de tien-minutenstad.

De gehanteerde ondergrens definieert niet de maximale groei, maar wel wat minimaal noodzakelijk is om de stad goed te kunnen ontwikkelen in de breedte. Belangrijk is de integrale groei, dus de gehele barcode in balans. Dan ontwikkelt de stad zich volgens het principe gezond stedelijk leven vooriedereen, waarbij functies in samenhang en afgestemd een plek in nabijheid vinden in een netwerk van landschap gekoppeld aan een sterk mobiliteitsnetwerk.

Bij de nadere uitwerking van plannen op gebiedsniveau is denkbaar dat een steviger programma realiseerbaar en wenselijk is. Bij de besluitvorming daarover zal dan wel een afweging nodig zijn of de integrale barcode recht wordt gedaan. Meer woningen vragen ook meer ruimte voor groen, werken, mobiliteit, voorzieningen, enz. Mede met het oog hierop is ervan afgezien een bovengrens per knoop/gebied in de RSU 2040 vast te leggen. De bovengrens kan per gebied worden bepaald op basis van de ruimtelijke kwaliteit van het betreffende plan en de integrale inpasbaarheid van de ruimtelijke effecten




*Overzicht deelgebieden*

# 6.1 Centrum

## Binnenstad, Stationsgebied, Beurskwartier, Merwedekanaalzone

### Waarde van het centrum voor Utrecht in 2040

Het centrum is de huiskamer van en voor iedereen in de stad (en regio). Waarbij de historische binnenstad een samenhangend geheel vormt met het te ontwikkelen Beurskwartier. Het centrum biedt diversiteit van mensen en functies en is als geheel veelzijdig. Daarmee vormt het een kwalitatief hoogwaardig leefmilieu.

### Huidige kwaliteiten

- Hyper bereikbaar (lokaal-regionaal-nationaal-internationaal)
- Rijke cultuurhistorie
- Tweekleurig centrum: historische binnenstad en nieuwe Beurskwartier
- Groenblauw rondje Singel
- Gemengd milieu van wonen, werken en voorzieningen
- Economisch knooppunt lokaal, regionaal en nationaal en voor diverse doelgroepen
- Winkelgebied
- Ontmoetingsplek van de stad
- (Boven) stedelijke voorzieningen als de Jaarbeurs, Tivoli-Vredenburg, bibliotheek, schouwburg, musea

### Opgaven voor het centrum tot 2040

- Schoonheid van de historische binnenstad behouden, benutten en beleefbaar houden
- Historische binnenstad als plek voor ontmoeting en verblijf
- Versterken van verbindingen en samenhang tussen de historische binnenstad en het Beurskwartier
- Diversiteit in wonen behouden
- Maatschappelijke voorzieningen op peil houden
- Anticiperen op het veranderende winkellandschap
- Een grotere diversiteit aan werkplekken mogelijk maken in type omgeving en type doelgroepen
- Balans zoeken tussen levendigheid en rust;
- Meer ‘open’ maken van de binnenstad: nu afgesloten openbare ruimte meer toegankelijk maken
- Een groene, duurzame en klimaatbestendige wijk. Tegengaan van hittestress door verharding om te zetten in groen
- Verblijf centraal stellen: meer en hoogwaardiger verblijfsplekken maken
- Beheerste groei van het toerisme, passend bij de schaal en identiteit van de (binnen)stad

## Programma

### Werken

- Stationsgebied (+ historische binnenstad): (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Ontmoeten, uitwisselen en leren is belangrijk. Inzetten op een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Complexontwikkeling Jaarbeurs (en ontwikkeling Beatrixgebouw) met mix van functies waaronder kantoorprogramma en creatieve bedrijvigheid
- Beurskwartier: Kantoorprogramma en voorzieningen segmenteren ten behoeve van diverse doelgroepen: naast high-end gebruikers ook (betaalbare) ruimte voor meer creatieve en kleinschalige doelgroepen
- Aantallen: 405.000 m² bruto vloeroppervlakte (bvo), circa 21.0000 arbeidsplaatsen (215.000 m² bvo harde planvoorraad, 190.000 m² bvo extra)

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 14.000 – 16.000 woningen: waaronder de Binnenstad 130 - 150 woningen, Kruisvaart 450 – 600, Heycop 400, Stationsgebied 800, Beurskwartier 2.500, Lombokplein 350, Nieuwe Jaarbeurs 2000-4000, Merwedekanaalzone ‘deelgebied 4’ 950 en Merwedekanaalzone deelgebied 5 6000 woningen.
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 600 woningen

### Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 4 en 5 (7 hectare), Park Transwijk (5 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (22 hectare) en groen in de wijk (50 hectare)

### Voorzieningen

- Sport: Sportpark Welgelegen (2-3 sportvelden, honk- en softbal verplaatsen naar Overvecht) en Transwijk (1-2 sportvelden)
- Onderwijs: 2 locaties voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal (Beurskwartier en Merwedekanaalzone)
- Cultuur: 2 culturele publieksvoorzieningen (Beurskwartier) en broedplaatsen in het Beurskwartier en Merwedekanaalzone

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

**Algemeen**

1 Nieuwe bruggen en/of tunnels voor voetganger en fietser in de spoorzone en over de singel.

2 De voetganger staat voorop: het domein voor de voetganger vergroten, comfortabele voetgangersroutes maken binnen en naar het centrum.

3 Nieuwe HOV-verbindingen van Utrecht Centraal via Merwedekanaalzone naar Westraven en naar Papendorp.

**Historische binnenstad**

4 Herontwikkeling gebied rondom parkeergarage Springweg en Paardenveld, herontwikkeling Wolvenplein.

5 Singelpark rondom de binnenstad, waarbij groen en water leidend zijn bij de (her)inrichting van de poorten.

6 Verkeersstromen verminderen door alternatieve routes om de binnenstad heen, zowel voor auto, OV als fiets. Een fundamentele herziening van gebruik en inrichting van de binnenstadsas: meer ruimte voor voetgangers, verblijven en (klimaatadaptief) groen.

7 Minder parkeerruimte langs de grachten en overige beeldbepalende plekken en meer ruimte voor voetgangers, fietsers en groen.

**Stationsgebied en Beurskwartier**

8 Beurskwartier wordt een centrumgebied voor iedereen om te wonen, werken en ontspannen. Er komen zo'n 3000 nieuwe woningen (exclusief de plannen van de Jaarbeurs) in verschillende prijscategorieën, 5000 werkplekken, parken en diverse voorzieningen op het gebied van cultuur, uitgaan en recreatie.

9 Ontwikkeling van de Nieuwe Jaarbeurs: multifunctioneel ruimtegebruik en functiemix, met een dak (deels) als publiek toegankelijke ruimte.

10 Verbeteren van het stedelijk weefsel aan de westzijde van de spoorzone en nieuwe verbindingen over/onder het spoor, zodat de doorwaadbaarheid wordt vergroot en het Kruisvaartkwartier ook langs de spoorzone wordt verbonden aan Utrecht Centraal.

11 Ontwikkeling kantoren en woningen langs de spoorzone-west. Belangrijke randvoorwaarde die hierbij moet worden gesteld, is dat eventuele nieuwe bebouwing in de flanken van het spoor alleen toegestaan zijn als zij bijdragen aan de beoogde verbindingen over het spoor.

12 Westplein wordt Lombokplein met woningbouw en een park. Met minder ruimte voor auto's, meer ruimte voor fiets en lopen en een groener Lombokplein waar het prettig is om te wonen en te leven. Ook wordt het water van de Leidsche Rijn verbonden met de Singel.

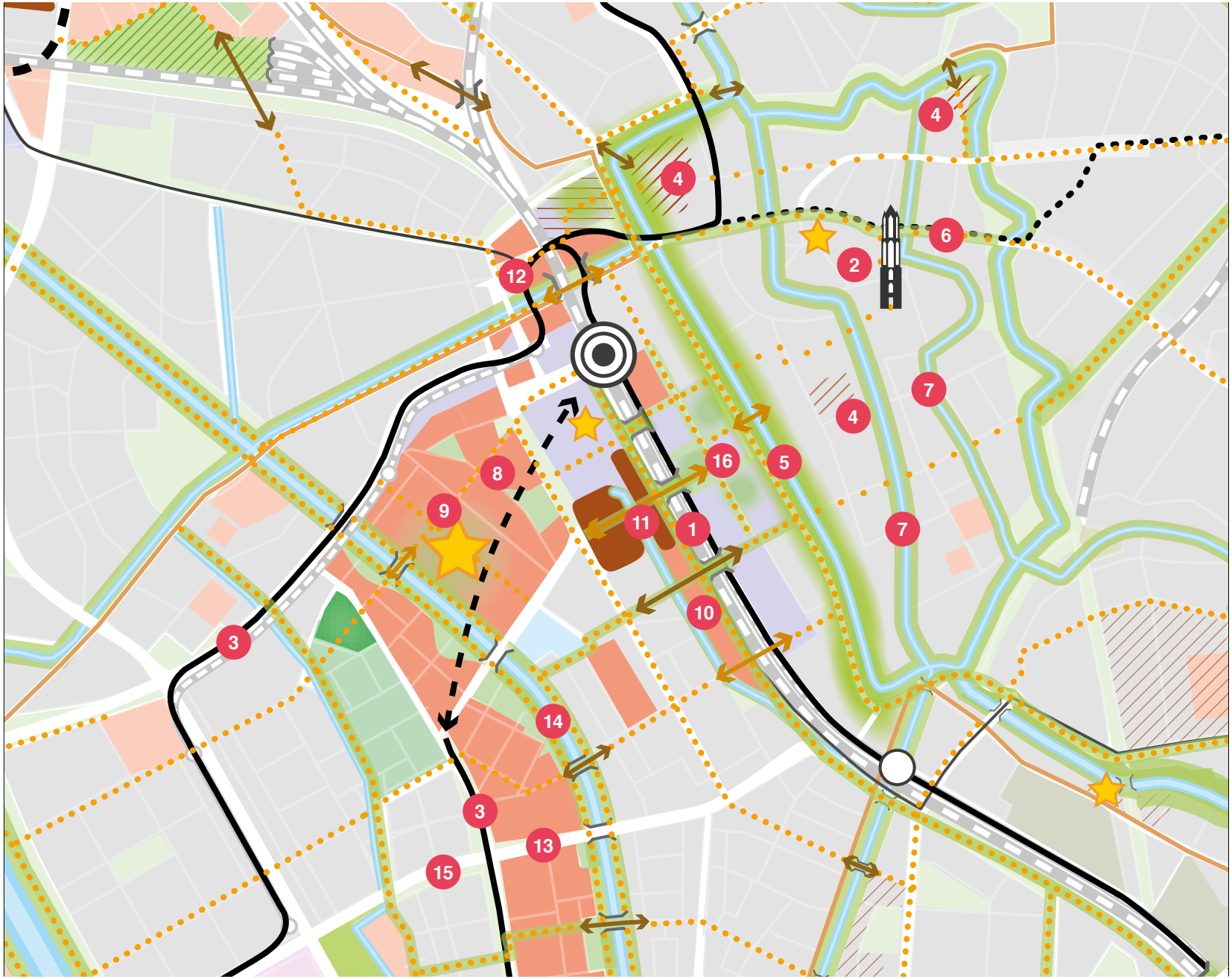
**Aangrenzende gebieden rondom het centrum**

13 Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 als grote verdichtingslocaties met een hoogwaardige openbare ruimte met veel groen en mogelijkheden voor ontmoeting.

14 Rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe aders door de stad en park voor nieuwe stedelijke ontwikkelingen.

15 Opwaardering en onderzoek naar uitbreiding park Transwijk inclusief 1-2 sportvelden waarbij de gemeente park Transwijk beter verbindt met de omgeving voor mens en dier.

16 Moreelse Park maken door verbinden van nieuwe openbare en private groene ruimtes.




## Centrum

### bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- water
- groen
- sportpark

### verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- Utrecht Centraal
- station Vaartsche Rijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding -spaak
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe langzaam verkeersverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

## 6.2 Noord-Noordwest

### Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius, Werkspoorkwartier, Zuilen

**Waarde van Noordwest voor Utrecht in 2040**

Het diverse werkgebied van en voor iedereen in de stad. Een volwaardig en verbonden deel van Utrecht dat de stad banen, diensten en (circulaire) goederen. Met Leidsche Rijn Centrum als veelkleurig middelpunt.

**Huidige kwaliteiten**

- Veel diverse werkgelegenheid voor iedereen in de stad
- Ruimte voor zware industrie (milieuzonering Lage Weide), circulaire-, creatieve- en maakindustrie (Werkspoorkwartier)
- Station, haven en oprit snelweg liggen dichtbij elkaar
- Centrale ligging in de stad
- Ruige en rafelige uitstraling
- Gemengd woon-werkmilieu met groot aanbod aan voorzieningen in Leidsche Rijn Centrum
- Cultureel aanbod: broedplaatsen en hotspots

**Opgaven voor Noordwest tot 2040**

- Efficiënter ruimtegebruik in Lage Weide
- Meer werken per vierkante meter binnen de mogelijkheden om mobiliteit van mensen en goederen slimmer te organiseren
- In Noordwest kunnen de barcode-elementen ‘werken’ en ‘energie’ landen
- Verbinden van de gebieden voor fiets en voetganger, deelmobiliteit en met het openbaar vervoer.
- Aantrekken en behouden van bedrijven die een meerwaarde hebben voor de stad
- Geen dak en geen blinde gevel blijft onbenut (bijvoorbeeld, energie, groene daken en waterberging op grote complexen)
- Onderwijs toevoegen Leidsche Rijn Centrum en verbinden met werkgelegenheid op Werkspoorkwartier en Lage Weide
- Verbinden Lage Weide met Zuilen (Werkspoorkwartier), Overvecht en Leidsche Rijn
- Investeren in een raamwerk van groenblauwe en/of recreatieve verbindingen, aangezien er relatief weinig groen aanwezig is in dit deel van de stad
- Versterken van de vestigingscondities voor bedrijven met een milieucontour op Lage Weide (uitgezonderd Vierde Kwadrant). En behouden milieucontour

## Programma

### Werken

- Lage Weide: Ruimte behouden voor bedrijven in de zwaardere milieucategorieën. Werkgelegenheid vergroten door intensief ruimtegebruik in combinatie met slimmere mobiliteitsoplossingen
- Vierde Kwadrant: doorontwikkelen tot een gemêleerd programma met kantoorfuncties, bedrijfsruimten en voorzieningen. Het toevoegen van onderwijsfunctie(s) die aansluit(en) bij bedrijvigheid in Lage Weide en Werkspoorkwartier
- Werkspoorkwartier: In het Werkspoorkwartier daar waar mogelijk inzetten op verdichting en het versterken van het profiel voor makers en brains binnen de circulaire economie. Daarnaast het bieden van betaalbare ruimte en ruimte voor doorgroei voor de creatieve sector. Ook meer mengen met functies als groen, cultuur, horeca, circulaire werkgelegenheid en onderwijs (geen woningbouw)
- Leidsche Rijn Centrum: (hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Uitdrukkelijk niet alleen high-end maar juist een breed en ‘inclusief’ profiel van gebruikers/huurders
- Aantallen kantoren: 80.000 m² bvo, circa 4200 arbeidsplaatsen (harde plancapaciteit), Vierde Kwadrant 140.000 m² bvo, circa 7300 arbeidsplaatsen
- Aantallen bedrijventerreinen; verdichtingspotentie Lage Weide 1000 arbeidsplaatsen, verdichtingspotentie Werkspoorkwartier 500 arbeidsplaatsen

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 9400 woningen: waaronder Leidsche Rijn Centrum 3950, Leeuwensteyn en omgeving 1100, Cartesiusdriehoek 2800, Tweede Daalsedijk/Wisselspoor 1150 en Vleutensevaart/Thomas Kempisplantsoen 400 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 400 woningen

### Groen

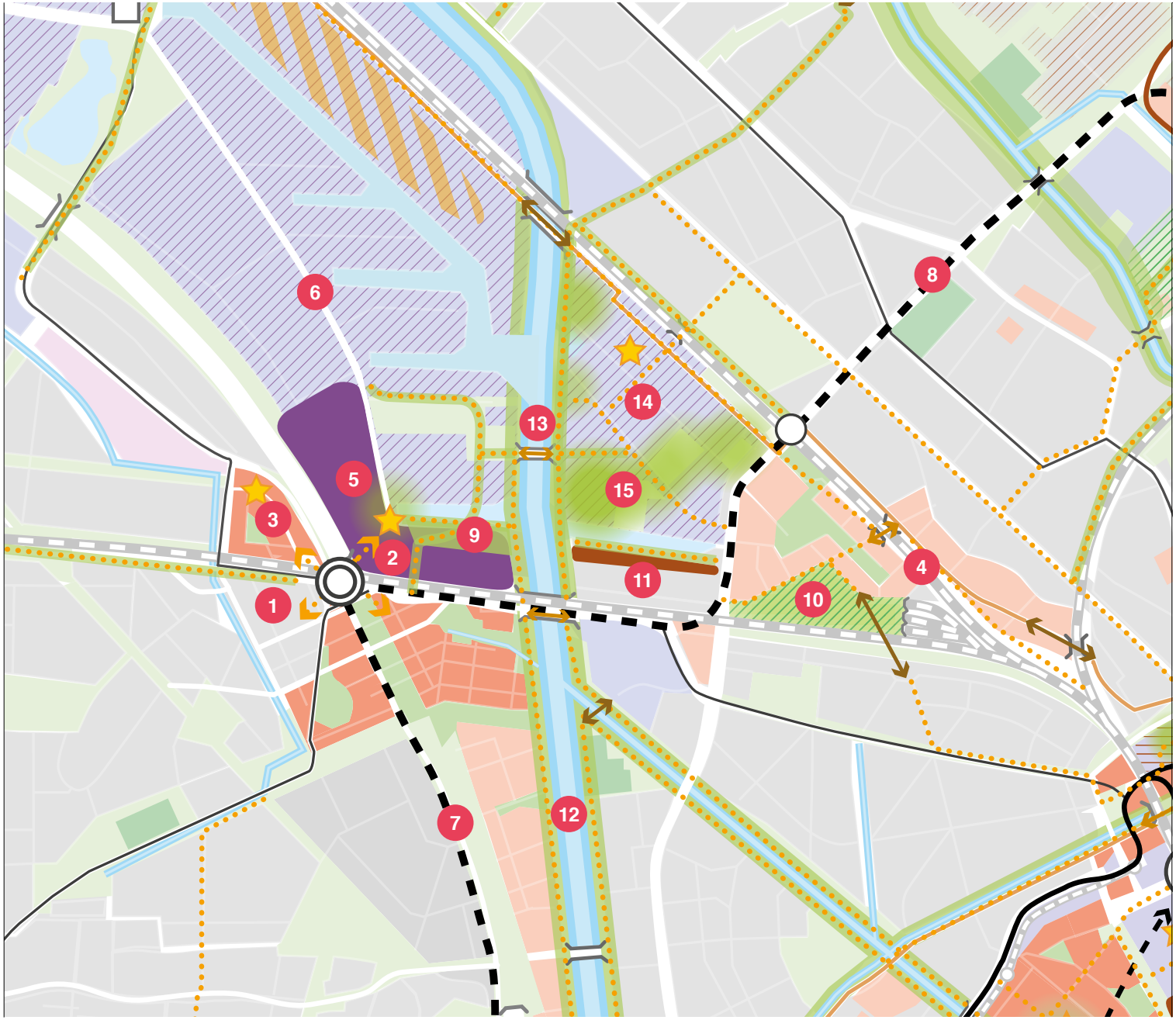
Park Vierde kwadrant (3 hectare), park Werkspoorkwartier (4,5 hectare), park rangeerterrein Cartesius (4 hectare, optioneel), opgaven voor groen-blauwe routes (7 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (17 hectare)

### Voorzieningen

- Sport: Sporthal Cartesiusdriehoek en sportvelden rangeerterrein Cartesius (optioneel), uitbreiding zwembad den Hommel (optioneel)
- Onderwijs: locatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal Leidsche Rijn Centrum
- Cultuur: culturele publieksvoorzieningen (Berlijnplein en Werkspoor) en broedplaatsen in Leidsche Rijn Centrum en Werkspoor

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Opwaardering Station Leidsche Rijn Centrum tot Intercity Station en omgeving doorontwikkelen als stedelijk knooppunt met bijbehorend programma.
2. Verbinding voor fietsers en voetgangers vanuit het station Leidsche Rijn Centrum naar het vierde kwadrant.
3. ‘the sky is the limit’ als nieuw icoon van Leidsche Rijn Centrum met drie hoge woontorens als verticaal dorp.
4. Ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en Tweede Daalsedijk als gezonde OV- en fietsvriendelijke stadswijken.
5. Transformatie Vierde Kwadrant: ruimte voor kantoren, arbeidsintensieve bedrijvigheid, onderwijs en voorzieningen.
6. Intensivering werkgelegenheid op Lage Weide: focus op stadsgelieerde bedrijven, maakbedrijven en circulaire bedrijvigheid in combinatie met vergroening en opwekking duurzame energie.
7. HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn Centrum richting Papendorp-Westraven.
8. HOV verbinding richting Overvecht (indicatief).
9. Openbare (groene) oevers aan de insteekhaven van het Vierde Kwadrant.
10. Slechten van de infrastructurele barrière (rangeerterrein) tussen de Cartesiusdriehoek en Nieuw Engeland. Op hoogte de stadsdelen verbinden, de plek betekenis voor de stad geven en ruimte toevoegen voor recreatie en veldsport.
11. Transformatie bedrijventerrein Schepenbuurt.
12. Groene oevers en verbindingen voor fietsers en voetgangers langs het Amsterdam Rijnkanaal.
13. Verbinding voor fietsers en voetgangers over het Amsterdam-Rijnkanaal vanuit het Werkspoorkwartier via energiecentrale naar het Vierde Kwadrant.
14. Uitbouwen creatieve broedplaats Werkspoorkwartier: meer aandacht voor de openbare ruimte, werkspoorpark, ruimte voor creatieve en op de circulaire bedrijven.
15. Transformatie Centrale Merwedekanaal tot nieuw stedelijk icoon nadat huidige functie is verplaatst naar Lage Weide.




## Noord-Noordwest

### bestaand

- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- stedelijke voorzieningen
- water
- groen
- sportpark

### verstedelijking

- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting

- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie

- intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- station Zuilen
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

### vergroening

- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

# 6.3 Overvecht

## Waarde van Overvecht voor Utrecht in 2040

Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen. Met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, een ruim aanbod van diverse woningtypologieën en een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen.

## Huidige kwaliteiten

- De Vecht die als groene ader de stad inloopt
- Kwantiteit van de groen/ruim opgezette openbare ruimte
- Groenstructuur als stedenbouwkundige drager
- Diversiteit bovenwijkse voorzieningen (station, zorg, schaatsbaan, winkelcentrum enz.)
- Veel wijkvoorzieningen: zorg, maatschappelijk en sport
- Diverse en multiculturele wijk
- Wijk van buurten
- Cultuurhistorisch erfgoed (forten en landschap)
- Bereikbaarheid auto en trein (zuidelijk deel)
- Nabijheid van het Noorderpark
- Stevige en succesvolle gecombineerde fysieke / sociale aanpak (Samen voor Overvecht)

## Opgaven voor Overvecht tot 2040

- Overvecht doorontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen, met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karakter, met een ruim aanbod van diverse woning typologieën, met een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen
- Behouden en ontwikkelen cultuur, sport en landschap als basis voor gezondheid in de wijk
- Verbetering van de wijk realiseren door verdichting en menging. Meer woningen in het midden- en hogere segment toevoegen, kwaliteit van de openbare ruimte verhogen en versterken parkranden.
- Nieuwbouw inzetten om wooncarrière mogelijk maken om sociaal kapitaal vast te houden
- Integrale aanpak voor de transitie van de openbare ruimte: minder asfalt, klimaatadaptieve wijk
- Kwaliteitsverbetering van bestaand groen door betere ruimtelijke spreiding en meer variatie in het groen
- Verbonden wijk met de omgeving: over Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor.
- Meer levendigheid in de plinten, bij toename woningen dan ook een toename in de wijkeconomie
- Meer woningen en voorzieningen voor senioren
- Betere ontsluiting van de wijk met hoogwaardig openbaar vervoer
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer (parkeren en inrichting op een maximumsnelheid van 30km/u), meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen in combinatie met groen-blauw netwerk)
- Sociale veiligheid vergroten door meer menging in de hele wijk en ogen op de straat
- Waar mogelijk realiseren van sportvoorzieningen van grotere omvang bij elkaar of bundelen van voorzieningen

## Programma

### Werken

- Bedrijventerrein Nieuw-Overvecht: Inzetten op behoud werkgelegenheid, intensivering ruimtegebruik en -banen, verduurzaming, veiligheid
- Woonbuurten Overvecht: Gebieden waar wonen en diverse vormen van werken wordt gecombineerd. Werkruimte voor creatieven/broedplaatsen en startende ondernemers. Toename van de wijkeconomie.
- Winkelcentrum Overvecht: moderniseren als onderdeel hoofdstructuur en verbreden op functies
- Aantallen: bedrijventerrein 0,7 ha uitgeefbaar op Nieuw-Overvecht, 3000 banen toevoegen in de gehele wijk Overvecht

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 1800 woningen in Overvecht
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 5000 woningen
  Waaronder winkelcentrum 2000, stationsgebied 1000, Overvecht zuid 500, Overvecht noord 1500

### Groen

Uitbreiding Noorderpark (ca. 22 hectare), Natuurgebied Oud Zuilen (ca. 25 hectare), opgaven voor groenblauwe routes (10 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (23 hectare)

### Voorzieningen

- Sport: Locatieonderzoek voor honk- en softbalvelden vanuit sportpark Nieuw Welgelegen, Sportpark Vechtzoom (2 hockeyvelden), sportpark Loevenhoutsedijk (2 korfbalvelden, herinrichting), uitbreiding zwembad de Kwakel (optioneel), Noorderpark (3-4 voetbalvelden)
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in Overvecht
- Zorg: extra woonzorgcomplex
- Cultuur: zoeklocatie broedplaatsen in Overvecht

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Ontwikkeling Overvecht station als knooppunt.
2. Verdichten wonen tussen station en winkelcentrum en langs de centrale HOV-as (in hoge mate) en werken (in beperkte mate).
3. Transformatie van het winkelcentrum Overvecht van een monofunctioneel gebied naar een combinatie van wonen, werken en voorzieningen.
4. Transformatie en verdichting langs de Franciscusdreef.
5. Verdichten in de wijk en mengen van functies.
6. Verdichten, vergroenen en kwaliteit verhogen bedrijventerrein Nieuw-Overvecht.
7. Omzetten Brailledreef / Einsteindreef naar Stadsboulevard.
8. Vernieuwing Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) zorgt voor een zodanige doorstromingskwaliteit, dat autoverkeer gestimuleerd kan worden om via de NRU te rijden in plaats van via de Kardinaal de Jongweg; een veiligere en betere leefomgeving en minder overlast voor omwonenden. Daarbij worden nieuwe groenblauwe verbindingen voor fiets en voetganger over de Noordelijke Randweg Utrecht gerealiseerd als uitbreiding op het Groene Lint Overvecht.
9. Betere verbindingen tussen het station Overvecht en Winkelcentrum Overvecht met meer groen, minder snelverkeer/ auto's, betere busverbinding.
10. HOV-verbinding met Utrecht Science Park en op de langere termijn richting Leidsche Rijn Centrum (indicatief).
11. Versterking groenblauwe recreatieve verbindingen in- en om de wijk.
12. Uitbreiden van scheg langs de Vecht (Zandpad, rioolwaterzuiveringsinstallatie).
13. In samenspraak met HDSR een tijdelijke invulling geven aan het zuidelijke deel van het rioolwaterzuiveringsterrein met publieke functies en een onderzoek starten voor een permanente verhuizing van de RWZI na 2040-2050.
14. Uitbreiding Noorderpark met een mix van recreatie, sport, natuur, water en energie met respect voor en versterking van het Waterlinie-landschap en betere groene verbindingen met de wijk Overvecht.
15. Natuurgebied Oud Zuilen inrichten als toegankelijk landschapspark met groen/ sport/recreatief programma.
16. Terrein voormalig Tuincentrum Overvecht, in combinatie met aangrenzende percelen en het Noorderpark in bredere zin, inzetten voor stadsrandontwikkeling. Onderzoek naar mogelijkheden om initiatieven te combineren met werken, sport, groen, recreatie.
17. Groene lint Overvecht als groene en recreatieve drager van de wijk.
18. Zoekgebied windenergie in het Noorderpark. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.




## Overvecht

### bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- Station Overvecht
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- verbinding station Overvecht en winkelcentrum
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum stedelijke hub

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoeklocatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

# 6.4 Oost

## Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg

### Waarde van Utrecht Oost voor Utrecht in 2040

Het deel van de stad waarin stad en landschap ultiem met elkaar zijn verweven door de Nieuwe Hollandse Waterlinie NHW met het (historisch) landschap als onderliggende drager. Een plek met een bijzondere synergie tussen kennis, wonen, landschap en sport die zorgt voor kwalitatief hoogwaardige leefmilieus. Daarmee vormt het een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de (inter)nationale kennisbedrijven, instituten en hun spin-offs.

### Huidige kwaliteiten

- Een elkaar versterkende combinatie tussen bedrijven, onderzoek, onderwijs, sport en medische zorg. Een ecosysteem van kennis en innovatie met internationale allure met Utrecht Science Park als ankerpunt
- Een landschap met een zichtbaar rijk verleden en recreatieve en ecologische waarde (Kromme Rijn, landgoederen, Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Waardevolle, onderscheidende (stads)parken in wijk en omgeving verbonden door een netwerk van groen en water
- Hét sportcluster van de stad met zeer hoogwaardige (top)sportvoorzieningen (Maarschalkerweerd)
- Hoogwaardige, kleinschalige woonmilieus en beschermde stadsgezichten
- De Nieuwe Hollandse Waterlinie en Limes als (toekomstig) UNESCO Werelderfgoed
- Een combinatie van lokale, (boven)stedelijke en nationale voorzieningen (bijvoorbeeld zorg, onderwijs en sport).
- Gelegen tussen (op fiets en loopafstand) historische binnenstad en rijk historisch landschap

## Opgaven voor Utrecht Oost tot 2040

- Opwaarderen station Lunetten tot station Lunetten Koningsweg met een Intercity status in combinatie met nieuw woon-werkprogramma, voorzieningen, groen en verbinding met landschap
- Balans tussen mengen van functies en unieke kwaliteiten van het gebied behouden
- Doorontwikkelen Utrecht Science Park door toevoeging van Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg. Functies die hier niet bij passen vinden een plek elders in de stad of in de regio.
- Het huidige monofunctionele kantorenpark Rijnsweerd transformeren tot een aantrekkelijk stuk stad met plek voor wonen, werken en ontmoeten
- Transformatie en intensivering ruimtegebruik monofunctionele gebieden zoals Galgenwaard, Kromhout en Rubenskwartier
- Kleinschalige verdichting in de bestaande woonbuurten, grootschaligere (niet massaal) verdichting in de grotere ontwikkel/transformatiegebieden. Deze verdichting wordt onder andere gerealiseerd door meervoudig ruimtegebruik en het stapelen van functies. Het toevoegen van sociaal woningbouwprogramma is hierbij een aandachtspunt
- In samenwerking met buurgemeenten zorgen voor verbonden, toegankelijke landschappelijke eenheden in de regio
- Versterken beleefbaarheid waterlinielandschap (UNESCO Werelderfgoed): NHW als bindende/verwevende structuur/gebied tussen stad en landschap, behouden door ontwikkelen. (Sommige) forten herbestemmen met publiek programma (sociaal, maatschappelijk, economisch)
- Verbinden van de stad en het omliggende landschap en toegankelijk maken afgesloten gebieden
- Transitie openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer, meer ruimte voor voetganger, fietser, OV en groen, spreiding fietsverkeer (meerdere (aantrekkelijke) ringen-radialen i.c.m. groenblauw netwerk). (Dichtbebouwde) buurten vergroenen, klimaatadaptief maken en ruimte maken voor ontmoeting en verblijf
- Ontwikkelen nieuwe verbindingen tussen buurten en wijken om sociale gedeeldheid tegen te gaan
- Inpassing van de extra HOV-verbinding tussen Lunetten Koningsweg en het USP, met als uitgangspunt het verminderen en voorkomen van nieuwe barrièrewerking, onder andere in het parklandschap van Maarschalkerweerd
- Inpassing van de extra HOV-verbinding en de nieuwe HUB in USP, zorgvuldig ruimtelijk ingepast, zodat deze geen nieuwe barrière vormt voor fiets en voetganger in het landschap of de stad
- Buitengebied aan de oostzijde als zoekgebied voor sport (t.b.v. de nieuwe woningen in USP en Lunetten) en opwekking van duurzame energie. Het betreft hier een technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vraagt. Landschappelijke inpassing en behoud van ruimtelijke kwaliteit vormen hiervoor de basis

## Programma

### Werken

- Utrecht Science Park: Science gerelateerde bedrijven, -woningen en -voorzieningen. Deze functies dragen bij aan onderwijs, onderzoek, valorisatie en/of zorg
- Galgenwaard: woonwerklocatie waar werkruimte (kantoren, zorg, maatschappelijk en sport) een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Rijnsweerd: kantorenlocatie, waar wordt gemengd met ander stedelijk programma, maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix. Zakelijke dienstverlening, digitale industrie/ICT, grootschalig en MKB in de mix van huurders. Als direct aangrenzend overloopgebied voor USP voor USP-gerelateerde werkgelegenheid
- Lunetten Koningsweg: (Hoogstedelijk) gemengd milieu met wonen en stedelijke voorzieningen. Veel interactie. Intercitylocatie. Knooppunt biedt wellicht in de toekomstmogelijkheid voor USP-gerelateerde werkgelegenheid, echter géén productieactiviteiten
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: Lunetten Koningsweg 100.000 $m^2$ bvo (circa 5200 arbeidsplaatsen), Galgenwaard 100.000 $m^2$ bvo (circa 3500 arbeidsplaatsen)
- Aantallen wetenschapsbanen: minimaal 4000 banen

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3650 woningen waaronder: De Kwekerij 850, Archimedeslaan en Rijnsweerd 1600, Utrecht Science Park 1200
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 8000 woningen. Waaronder Galgenwaard/Rubenskwartier 1000, Rijnsweerd 2000, Utrecht Science Park 2000, Lunetten-Koningsweg 3000

### Groen

Naast het toevoegen van groen gaat het ook om bestaand groen (beter) openbaar toegankelijk maken.
Lunettenpark (10 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging), Groot-Oostbroek (17 hectare toevoeging), Groot Amelisweerd (50 hectare toevoeging), vergroten groene scheg Kromme Rijn (1 hectare toevoeging), opgaven voor groenblauwe routes (15 hectare kwaliteitsverbetering en toevoeging) en nieuw buurt- en wijkgroen (37 hectare, waaronder groene raamwerk USP, kwaliteitsverbetering en toevoeging)

### Voorzieningen

- Sport: Maarschalkerweerd (1 hockeyveld en 1 voetbalveld), zoekgebieden sportvelden Lunetten Koningsweg (3,5 hectare) en Voordorpse Polder (3,5 hectare), 1 hockey en 1 rugbyveld USP (optioneel), sporthal Voordorp en uitbreiding zwembad de Kromme Rijn (optioneel). Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs inclusief sporthal in/rondom Lunetten
- Cultuur: Forten Lunetten als zoeklocatie voor stedelijke culturele (publieks)voorziening, zoeklocatie voor broedplaatsen

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Verdichting en transformatie Utrecht Science Park met programma dat bijdraagt aan het bijzondere ecosysteem van het USP (onderwijs, onderzoek, valorisatie en zorg).

2. Nieuwe stedelijke knoop Lunetten Koningsweg rondom station met intercitystatus met een mix van wonen en werken aan het landschap en een extra verbinding onder de sporen. Plus verdichting rondom de 'as van Lunetten'.

3. Toevoegen woningen, voorzieningen, horeca en kennisinstellingen aan kantoren in Rijnsweerd en Archimedeslaan.

4. Transformatie omgeving Galgenwaard en Kromhoutkazerne. Verdichting en een nieuwe functiemix tussen (top) sport, onderwijs, voorzieningen, wonen en werken maken een nieuw secundair knooppunt.

5. Intensiveren hoogwaardig openbaar vervoersverbinding tussen Lunetten Koningsweg en Utrecht Sciencepark (deels ondertunneld). En doortrekken richting het noorden naar Rijnsweerd-Overvecht en richting het zuiden naar Westraven. Waarborgen van de kwaliteit door landschappelijke en ruimtelijke inpassing.

6. Parkeerhubs voor Utrecht Science Park, Lunetten Koningsweg en Maarschalkerweerd.

7. Afwaarderen snelweg A28 vanaf knooppunt Rijnsweerd tot stadsboulevard en nieuwe ontsluiting naar parkeerhub USP west.

8. Waterlinieweg meer onderdeel laten uitmaken van het stedelijk weefsel door het te transformeren tot stadsboulevard met groene doorgaande route.

9. Versterken van de groene scheg die de stad inloopt via Maarschalkerweerd en de Kromme Rijn, en scheg Sandwijck-Park Voorveldsepolder-Hogelanden-Maliebaan-Zocherpark.

10. Opheffen barrières (spoor, water, autowegen) door middel van 'landschapsbruggen'. Nieuwe groenblauwe en recreatieve verbindingen over en onder het spoor en de A27 (ter hoogte van de Koningsweg/Amelisweerd en Lunetten).

11. Ontwikkelen nieuw Liniepark door het ruimtelijke verbinden en versterken van bestaande parken en ontsluiten van verborgen parels (Beatrixpark, Lunetten en begraafplaatsen) tot een stadspark. Dit parklandschap is gebaseerd op de waterlinie en verweeft stad en land met elkaar.

12. Versterken groenblauwe verbinding Biltse Grift als groene loper tussen Griftpark-Hogelanden/Maliebaan/Wilhelminapark.

13. Ontwikkelen landschappelijk raamwerk Utrecht Science Park waarin cultuurhistorie, ecologie, onderwijs, klimaatadaptatie (vergroenen), gezondheid en recreatie centraal staan.

14. Uitbreiding landschapspark Amelisweerd, Oostbroek, Rijnauwen en Vechten: nieuwe paden, meer opgaand groen, recreatieve functies en nieuwe natuur.

15. Versterken en verbinden van de langzame verkeerroutes tussen de wijken en het landschap.

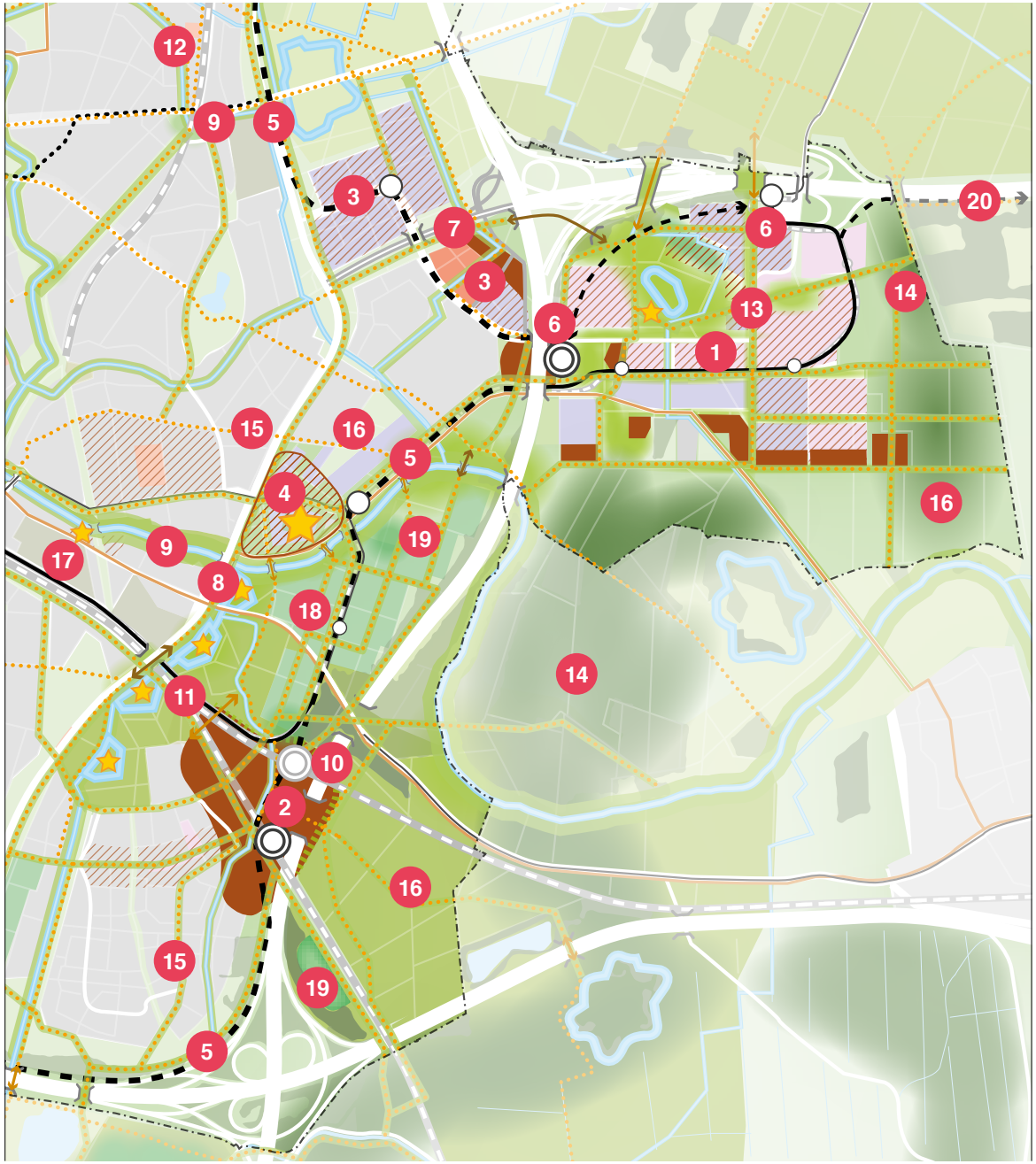
16. Publieke toegankelijkheid vergroten (sportparken, forten, weilanden UU, golfbaan, kazerneterrein).

17. Realiseren van nieuwe iconen zoals het Pieter Baan Centrum.

18. Open en toegankelijk parklandschap Maarschalkerweerd met Lunettenpark, Kromme Rijnoeverpark en sportcampus.

19. Uitbreiding veldsportaccommodaties ten behoeve van het groeiend aantal inwoners.

20. Studie doortrekken Tram 22 richting Zeist met aandacht voor de aanwezige infrastructuur en de landschappelijke kwaliteiten.




## Oost

### bestaand
- bebouwing
- kantorenlocatie
- (boven) stedelijke voorzieningen
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- knooppunt
  hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte
- mogelijke verlegging spoorlijn
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak
  tram
- HOV-verbinding - speciale spaak
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

### energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

# 6.5 A12 zone

## Papendorp, Stadseiland-zuid (Woonboulevard, Westraven en MWKZ deelgebied 6)

### Waarde van de A12 zone voor Utrecht in 2040

Economisch en contrastrijk kerngebied gemengd met wonen.
Op een knooppunt van wegen, kanalen en openbaar vervoer met water als bindend element
Nb. De A12-zone ligt op grondgebied van de gemeente Utrecht (Papendorp, Stadseiland-zuid) en van omliggende gemeenten (Galecopperzoom, Liesbosch, Laagraven)

### Huidige kwaliteiten

- Autobereikbaarheid via de A2/A12, landelijk draaischijf
- Kanalen en waterplassen
- Werkgelegenheid: hoogwaardige kantorenlocatie Papendorp, woonboulevard, bedrijventerrein Liesbosch
- Diversiteit aan werkmilieus
- Nabijgelegen groengebied Laagraven (Nieuwe Hollandse Waterlinie)
- Galecop en Rijnenburg als groene poorten naar het rivierenlandschap (de Waal) en groene hart

### Opgaven voor de A12 zone tot 2040

- Nieuwe (hoog) stedelijke woon- werkmilieus toevoegen in Merwedekanaalzone en Westraven
- Benutten van de economische potentie als grote werklocatie voor de groei van werkgelegenheid. Kleinschalige tot middelgrote bedrijvigheid die goed mengbaar is met andere stedelijke functies in de A12-zone
- Verbeteren van de bereikbaarheid van het gebied
- Doordat verschillende bestaande- en nieuwe modaliteiten bij elkaar komen in en om Westraven zijn de ruimtelijke samenhang en -inpassing complex en vragen daarom om een ruimtelijke studie
- Wegnemen van de barrièrewerking van de kanalen en hoofdwegen door nieuwe doorgangen of bruggen te realiseren. Dit moet zorgen voor veel fijnmazige verbindingen tussen nieuwe ontwikkelgebieden (Westraven, Merwedekanaalzone) en de omgeving
- Benutten en verhogen groene kwaliteit (Park Transwijk, Laagraven-Oost, Hollandse Waterlinie) en de kwaliteiten van het water
- Autoafhankelijkheid van het gebied verkleinen door investeringen in alternatieven en parkeren aan de rand van de stad voor inwoners en P+R 2.0 voor bezoekers en forensen vóór de ring

## Programma

### Werken

- A12-zone: De verschillende deelgebieden in de A12-zone moeten in samenhang worden ontwikkeld, waarbij elk deelgebied specifieke ruimte kan bieden voor bepaalde delen voor bedrijvigheid. Ruimte voor kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid, gemengd met andere stedelijke functies zoals woningen en voorzieningen
- Papendorp: kantorenlocaties waar wordt gemengd maar waar werkruimte een zeer belangrijk onderdeel blijft van de mix
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeids-plaatsen, MWKZ kantoren/bedrijfsruimte 90.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren: Papendorp 90.000 – 133.000 m² bvo, circa 4700 arbeidsplaatsen
- Aantallen kantoren/bedrijfsruimte: MWKZ 90.000 m² bvo, circa 3400 arbeidsplaatsen, A12-zone, nader uit te zoeken

### Wonen

- Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 4650 woningen: waaronder Merwedekanaalzone deelgebied 6 200, Transwijk 400, Kanaleneiland 1700, Groenewoud 1350 en Papendorp Noord 1000
- 1300 woningen in de Merwedekanaalzone deelgebied 6, als onderdeel van de 10.000 woningen in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2)
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 3500 woningen in het Utrechtse deel van de A12-zone (Westraven, Woonboulevard en Papendorp). Nader gebiedsonderzoek voor de gehele A12-zone (inclusief buurgemeentes) moet meer duidelijkheid geven over het te realiseren aantal woningen in balans met de andere functies uit de barcode

### Groen

Rondje Stadseiland deelgebied 6 en Westraven (10,5 hectare), landschapspark Laagraven (80 hectare, buiten de gemeentegrens), opgaven voor groenblauwe routes (14 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (34 hectare).

### Voorzieningen

- Sport: zoekgebied sportvelden in Polder Laagraven (7 hectare, buiten de gemeentegrens) en sporthal Bontekoelaan. Technische zoekgebieden die nog een integrale afweging vergen
- Onderwijs: zoeklocatie voor speciaal onderwijs in Westraven

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen

1. Nieuwe HOV-knooppunten Westraven en Papendorp met een gebouwde voorziening voor parkeren aan de rand van de stad en met een HOV-verbinding richting Leidsche Rijn Centrum (west) en USP (oost).

2. Verstedelijking in hoge mate op Westraven met een levendige mix tussen wonen en werken.

3. Verstedelijking Merwedekanaalzone deelgebied 6) Conform omgevingsvisie Merwedekanaalzone (deel 2).

4. Behouden van Woonboulevard en attractiviteit verhogen door aanpak openbare ruimte en toevoeging van functies zoals wonen, voorzieningen, groen en energie.

5. Realisatie nieuwbouwwijken Groenewoud en Papendorp Noord met een strook kantoren, woningen en voorzieningen (Papendorp Noord).

6. Realisatie Mobiliteitshub XL voor parkeren aan de rand van de stad.

7. Merwedelijn als HOV-verbinding met Utrecht Centraal, Merwedekanaalzone, Westraven en Nieuwegein: versnelling en mogelijke verlegging van de huidige SUNIJ-lijn en een aftakking naar Papendorp. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden.

8. Waterlinielijn als directe HOV-verbinding tussen Papendorp– Westraven – Lunetten Koningsweg en het USP. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden.

9. Groene rondje Stadseiland als belangrijke groenblauwe verbinding met de rest van de stad en park voor de nieuwe stedelijke ontwikkelingen en andere nieuwe groene (oever) verbindingen.

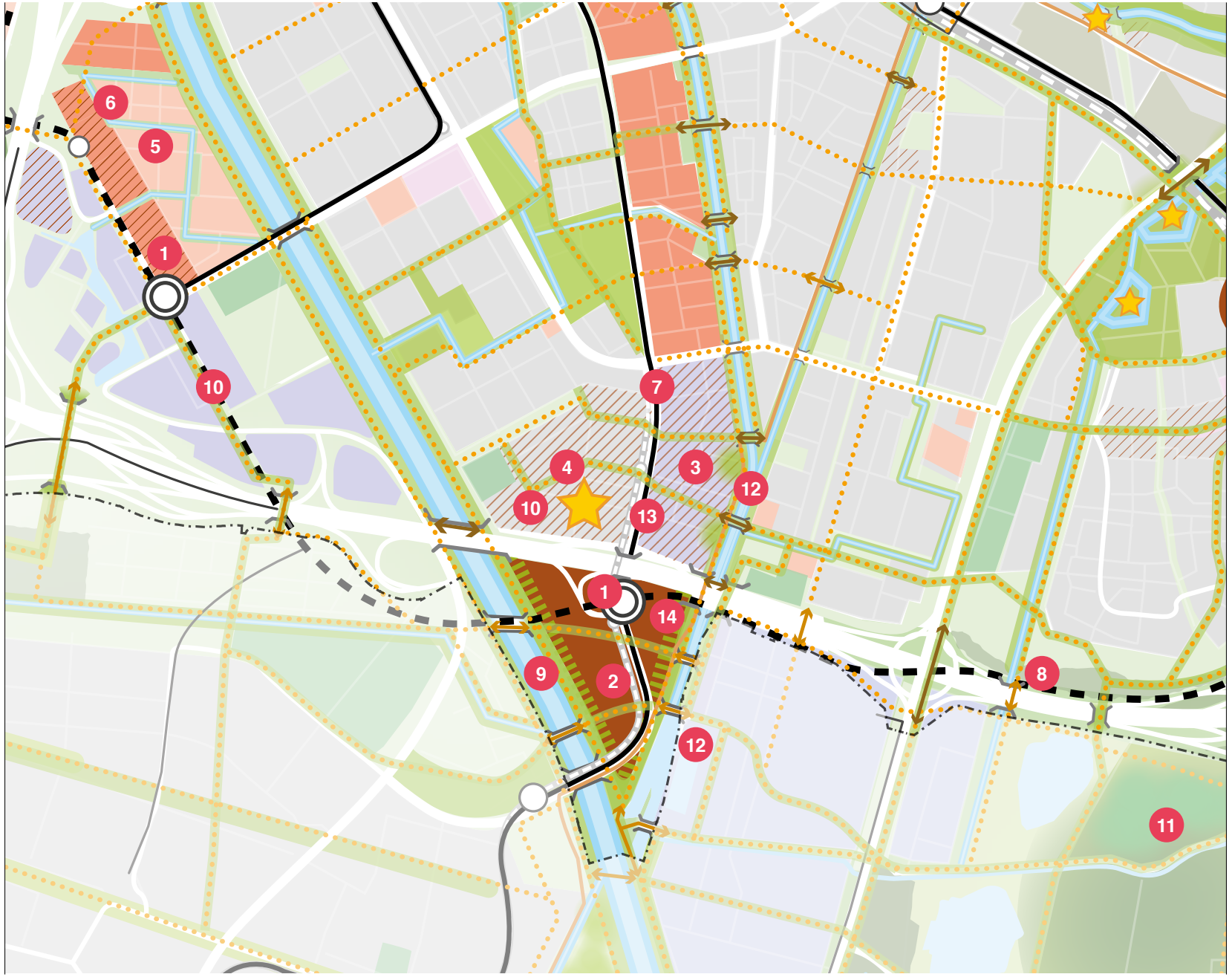
10. Vergroenen gebouwde omgeving (met name de Woonboulevard): Groene daken, vergroening openbare ruimte en groene routes.

11. Laagraven als nieuwe landschapspark aan de A12 met ruimte voor natuur, stadslandbouw, waterberging, recreatie, veldsport, energie (buiten de gemeentegrens).

12. Een fijnmazig groenblauw routenetwerk creëren door meer en comfortabelere verkeersverbindingen voor fiets en voetganger over- en langs het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal en onder de A12 in de richting Laagraven, Rijnenburg en de Lek.

13. Aansluiting concept wiel met spaken. Het op orde krijgen van de spaak via Europalaan inzake het OV en het fietsnetwerk.

14. Autoafhankelijk op orde krijgen door het investeren in alternatieven zoals anders reizen, niet reizen (thuiswerken) en gespreid reizen. Ondersteunend hieraan zijn het parkeren aan de rand van de stad (dat aansluit op het wiel) en afspraken maken over parkeerregulering.




## A12 zone

### bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- knooppunt — hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-halte — bij belangrijke woon-/werkbestemming voor hoogwaardig openbaar vervoer
- HOV-verbinding - wiel — tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding - spaak — tram
- HOV-verbinding -spaak — bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding
- fort Nieuwe Hollandse Waterlinie

# 6.6 Rijnenburg

## polders Rijnenburg en Reijerscop

### Waarde van Rijnenburg voor Utrecht in 2040

De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij 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 barcode uit de stad op te vangen (recreatie, sport, werk, cultuur, enz.). Daarbij vallen geen besluiten die toekomstige ontwikkelingen in de weg staan.

### Huidige kwaliteiten

- Ecologie (weidevogels)
- Openheid, rust en ruimte
- Recreatie (wieler- en skeelerbaan, skipiste, fietsen)
- Oude bebouwingslinten
- Agrarische functie (met name van Reijerscop)

### Opgaven voor de Rijnenburg tot 2040

- Verbinden van de Rijnenburg met de omgeving (Nieuwegein, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern) door groen-blauwe verbindingen en fiets- en wandelroutes
- Versterken aanwezige landschappelijke structuren als robuuste basis voor de toekomst. Zodat bijvoorbeeld bomen die geplant worden niet over 20 jaar weer weg moeten, maar alvast het raamwerk vormen voor de toekomst
- Landschappelijk raamwerk met gebruiksgroen, water en recreatieve (fiets-wandel) verbindingen
- Tijdelijk Energielandschap
- Sportlandschap voor regionale sportfuncties
- Natuurbehoud en ontwikkeling (ecologische zones)
- Ontwikkelingen in en rond Rijnenburg mogen geen belemmering vormen voor eventuele woningbouwontwikkeling na 2035

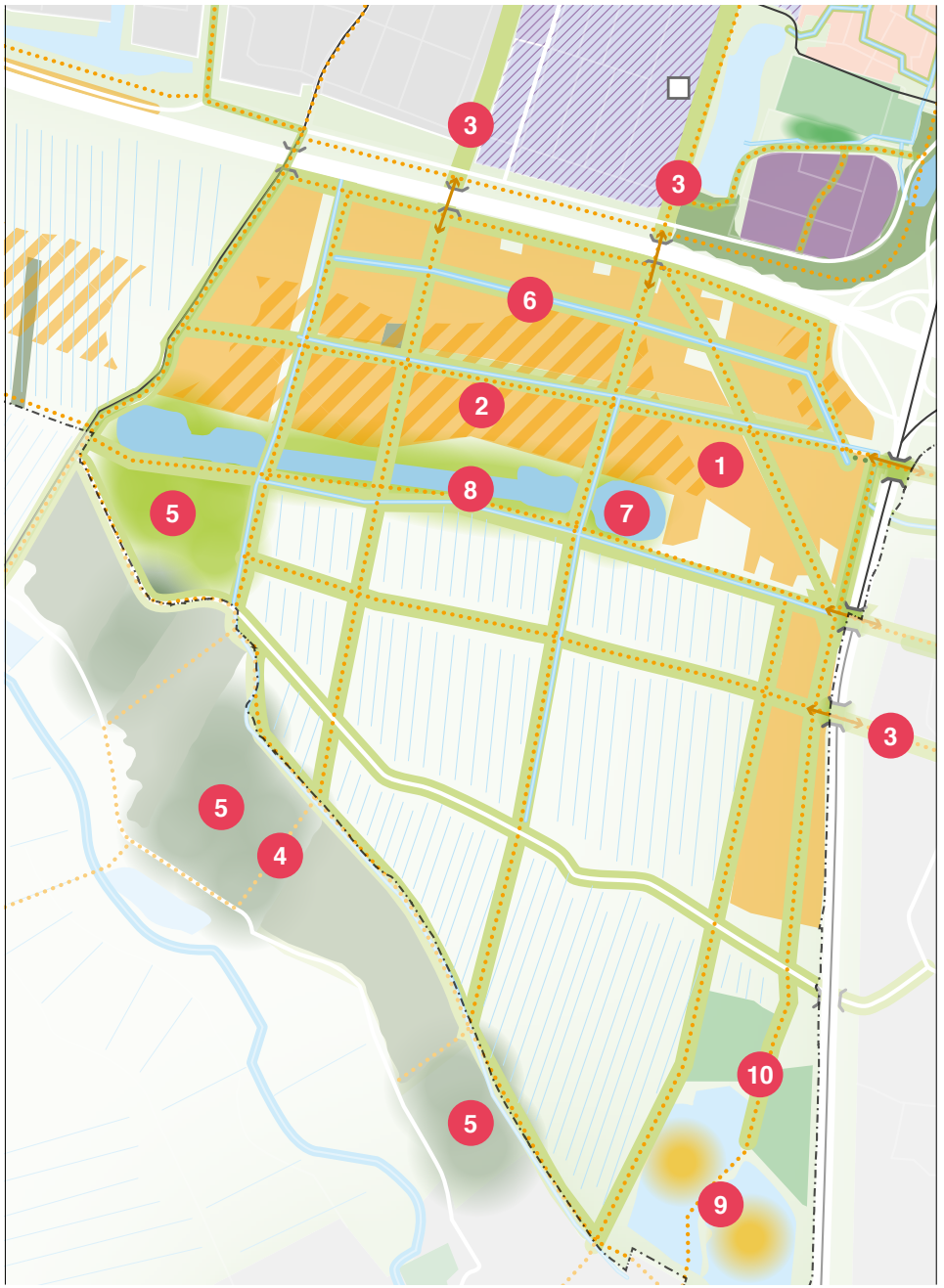
### Programma

**Groen**
landschappelijk raamwerk Rijnenburg (200 hectare),
vergroten IJsselbos (90 hectare, buiten de gemeentegrens)

**Voorzieningen:**
Sport: roeibaan en andere regionale sportvoorzieningen

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Zoekgebied voor tijdelijke grootschalige opwekking zonne-energie.
2. Zoekgebied tijdelijke grootschalige opwekking windenergie.
3. Nieuwe doorgaande wandel- en fietsverbindingen naar Nieuwegein en Leidsche Rijn onder/over de A2.
4. Groen-blauwe verbindingen aanleggen naar Hollandse IJssel en Oude Hollandse Waterlinie.
5. Uitbreiding IJsselbos als groene kraag om de polder.
6. Nieuwe groenblauwe structuren aanleggen als basis voor toekomstige ontwikkelingen.
7. Laagstgelegen delen van de polder zijn geschikt voor waterberging met een recreatieve functie.
8. Zoekgebied voor nieuwe roeibaan met zwemwater.
9. Drijvende zonnepanelen op Nedereindse Plas.
10. Park voor sport en recreatie met regionale functies.




### Rijnenburg

**bestaand**
- bebouwing
- bedrijventerrein
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

**verstedelijking**
- harde plancapaciteit — lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit — hoge dichtheid
- verdichting werklocatie

**mobiliteitstransitie**
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding — uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding — overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum — stedelijke hub

**vergroening**
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- zoekgebied voor nieuw oppervlakte water
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

**energieopwekking**
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

## 6.7 Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

### Waarde van Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern voor Utrecht in 2040

Volwassen woonwijk voor alle leeftijden met gemengde centra die zijn gekoppeld aan openbaar vervoersknooppunten. Rijk aan groen (Maximapark) en cultuurhistorische elementen.

### Huidige kwaliteiten

- Historische gelaagdheid: de Limes, oude linten en boerderijen en oude dorpskernen Goede basiswaarden: veel voorzieningen en groene opzet
- Plek voor gezinnen: veel grondgebonden woningen en voorzieningen (scholen en sport)
- Veel groen op diverse niveaus van het Maximapark en Haarzuilens tot de buurtparken, grote groene percelen in bestaande linten en dooradering van groenstructuren
- Goede bereikbaarheid met het openbaar vervoer (3 stations, noordelijk deel) en auto (zuidelijk deel)
- Goede verbindingen met de stad (overkapte A2 en bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal)

### Opgaven voor de Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern tot 2040

- Ruimte bieden voor doorstroming in de woningmarkt, om de vergrijzing te kunnen opvangen in de wijk
- Mobiliteitstransitie: voor wandelaar, fiets, OV en deelauto's
- Voldoende aanbod aan maatschappelijke voorzieningen
- Betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer in het zuidelijk deel
- Mengen van voorzieningen en werkfuncties door de wijk voor meer levendigheid
- Levensloopbestendig maken van de wijk
- Behoud grote groene percelen in de bestaande linten en groene hoofdstructuren ten bate van biodiversiteit, recreatie en klimaatadaptatie.

## Programma

**Werken:**

- Strijkviertel: Arbeidsintensieve (MKB) bedrijven die een substantiële bijdrage leveren aan de werkgelegenheidsopgave in de stad. Inzetten op samenwerking mbo-onderwijs en bedrijven/ duurzame stadslogistiek/ MKB (bouw, circulair, duurzaamheid)/ start ups -scale ups
- Wetering-noord en -zuid, en Haarrijn: Uitgifte van het resterende kavels en op langere termijn optimaliseren van arbeidsplaatsen door bijvoorbeeld stapelen van functies
- Oudenrijn: laatste kavels uitgeven, langdurig leegstaande kantoren transformeren naar bedrijfsruimte en de kantoormetrage terug laten keren op bijvoorbeeld ov-knooppunten in de stad
- Aantallen bedrijventerrein: uit te geven gebied Wetering 10,5 ha,
  circa 1500 arbeidsplaatsen, haarrijn 1 ha,
  80 arbeidsplaatsen,
  Oudenrijn 1 ha, 80 arbeidsplaatsen,
  realisatie Strijkviertel 19 ha,
  circa 1900 arbeidsplaatsen

**Wonen**

- Afmaken woningbouw volgens Meerjaren Perspectief Ruimte (2020): 3600 woningen
- Ondergrens extra programmering tot 2040: 1000 woningen

**Groen**

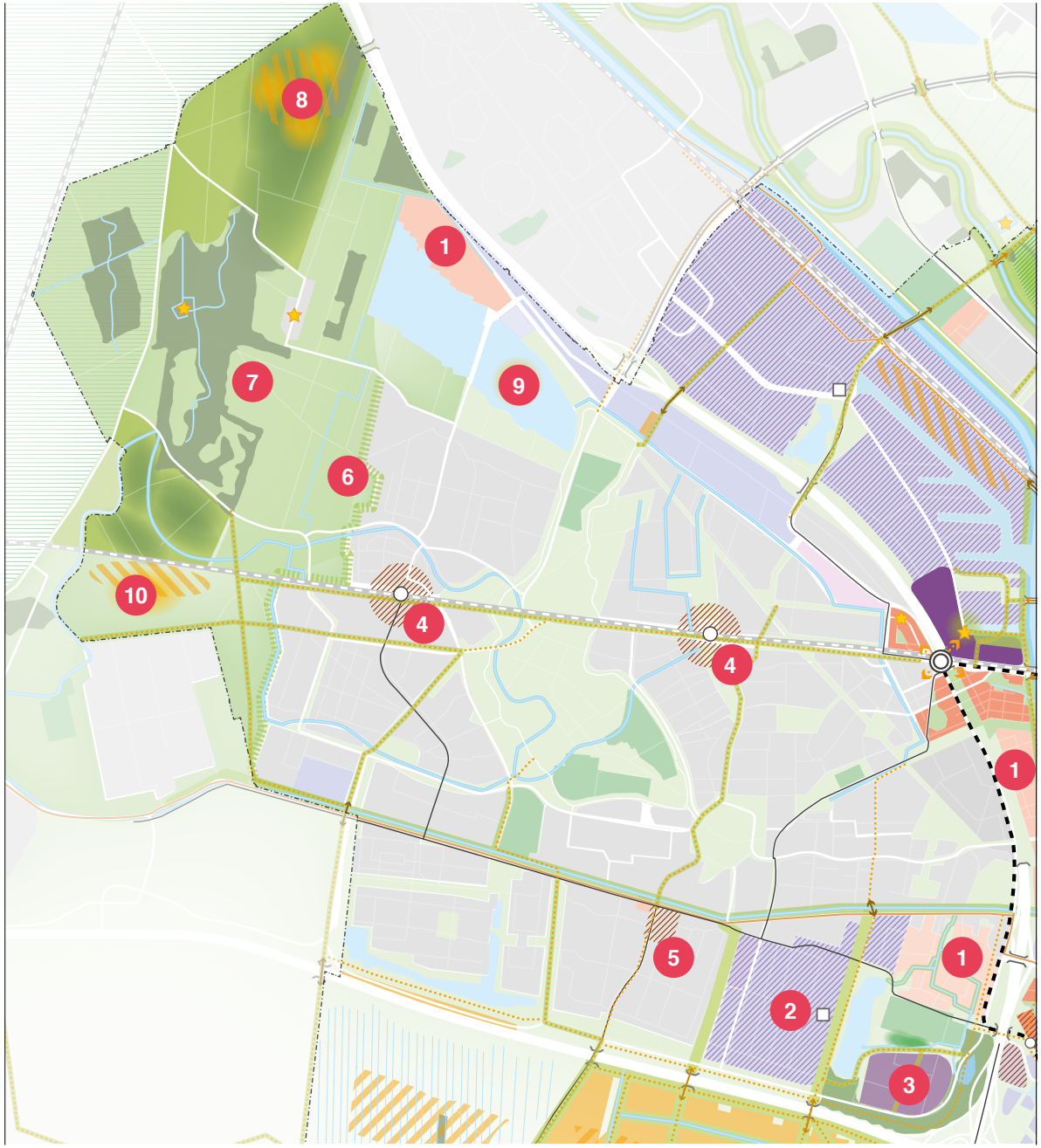
Uitbreiding landinrichtingsgebied Haarzuilens (100 hectare) en uitbreiding en verbetering groenblauwe routes

**Voorzieningen**

- Sport: Strijkviertel/Rijnvliet (2 hockeyvelden en zoekgebied voor 1 rugbyveld) en een extra nieuw zwembad Maximapark
- Onderwijs: zoeklocatie voor voortgezet onderwijs in Vleuten- De Meern

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Afronding duurzame woonbuurten Rijnvliet, Haarrijn, Leeuwesteyn, het Zand, Terwijde en Haarzicht.
2. Verdichten van bedrijventerrein Oudenrijn.
3. Bedrijvenpark Strijkviertel als een groen, circulair, duurzaam bedrijventerrein voor arbeidsintensieve bedrijven.
4. Verdichting bij knooppunten openbaar vervoer, functiemenging.
5. Benutten kansen herontwikkeling in de dorpskern De Meern en het toevoegen van meer werkprogramma.
6. Aansluiting westkant Vleuten- De Meern op het buitengebied optimaliseren. Inzetten voor barcode-functies als groen en maatschappelijk programma.
7. Doorontwikkelen landinrichtingsplan Haarzuilens.
8. Aanleg landschappelijk raamwerk (onder andere nieuw bos) Ockhuizen met daarin een zoekgebied voor zonnevelden. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.
9. Zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas.
10. Zoekgebied zon- en windenergie in Dorpeldijk. Technisch zoekgebied dat nog een integrale afweging vergt.




## Leidsche Rijn, Vleuten en De Meern

### bestaand
- bebouwing
- bedrijventerrein
- kantorenlocatie
- water
- bos
- groen
- sportpark
- landschap om de stad

### verstedelijking
- harde plancapaciteit
  lage en middelhoge dichtheid
- harde plancapaciteit
  hoge dichtheid

nieuw verdichting
- gemengd stedelijk milieu
- werklocatie
- stedelijk accent

### mobiliteitstransitie
- Intercitystation Leidsche Rijn Centrum
- treinstation
- HOV-verbinding - wiel
  tram, tracé indicatief
- HOV-verbinding -spaak
  bus
- regionale snelfietsroute
- stedelijke route langzaam verkeer
- langzaam verkeersverbinding
  uit verkennend onderzoek nieuwe fietsverbindingen
- langzaam verkeersverbinding
  overig over/onder infrastructuur
- brug/tunnel/overkluizing
- logistiek centrum stedelijke hub

### vergroening
- nieuw groen in de stad
- nieuw groen om de stad
- nieuwe locatie veldsport
- groene verbinding langzaam verkeer
- robuuste groen-blauwe verbinding

### energieopwekking
- zoekgebied zonnevelden
- zoekgebied windmolens

## 6.8 Totaaloverzicht

In onderstaande tabel is het totaaloverzicht opgenomen van de diverse ruimtelijke opgaven en wat gerealiseerd zou moeten worden in de diverse gebieden of ter compensatie elders.

De aangegeven cijfers/programma's per gebied zijn indicatief. In de uitwerking van de RSU zal nader worden aangegeven welke kansen kunnen worden benut om met name de programma's rond de knooppunten nader te duiden. Het uitgangspunt is één stedelijke barcode (alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. Hoe de barcode er per gebied/wijk uitziet, kan verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillend functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. De barcodes van alle gebieden moeten samen optellen tot de stedelijke barcode die ervoor zorgt dat er voor iedere Utrechter voldoende voorzieningen, groen, water, sportvelden en energie zijn. Dus als in een gebied bepaalde barcodekleuren ondervertegenwoordigd zijn, dan is op stedelijk niveau overeenstemming nodig over waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. Daarbij kunnen de marges in de programma's worden benut binnen de kaders van de RSU. Nieuwe initiatieven zullen worden beoordeeld tegen de achtergrond van de in de RSU ingezette koers en de integrale barcode. Daarbij kan ook het programma aan vervangende nieuwbouw een rol spelen. Bovendien ontstaan kansen door de uitwerking van knooppunten in regionaal perspectief te plaatsen.

| **Indicatieve Opgave** | **Ambitie** | Centrum | Oost | Overvecht | Noordwest | A12 zone | Rijnenburg | Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern | Buiten de gebieden | **Totaal** |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Groen** (aantal hectare) | | | | | | | | | | |
| nieuw buurt- en wijkgroen | | 54 | 37 | 23 | 17 | 34 | 0 | 0 | **35** | **200** |
| nieuwe groenblauwe routes | | 22 | 15 | 10 | 7 | 14 | 0 | 0 | **32** | **100** |
| stedelijk groen (parken en scheggen) | | 8 | 22 | 25 | 10 | 11 | 0 | 0 | nvt | **76** |
| groen om de stad | | 0 | 77 | 22 | 0 | 80 | 290 | 100 | nvt | **569** |
| **totaal** | **690** | **84** | **151** | **80** | **34** | **139** | 290 | **100** | **67** | **945** |

### Toelichting op de cijfers

**Groen**

Het totale aantal hectares groen is 945. Dit is hoger dan de ambitie maar inclusief 80ha in de A12 zone, 90ha in Rijnenburg (IJsselbos) en bijvoorbeeld Amelisweerd die buiten de gemeentegrens liggen.

| Opgave | Ambitie | Centrum | Oost | Overvecht | Noordwest | A12 zone | Rijnenburg | Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern | Buiten de gebieden | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Voorzieningen** (aantal voorzieningen) | | | | | | | | | | |
| broedplaatsen | 6 | 2 | | 2 | 2 | | | | | 6 |
| culturele (publieks)voorziening | 4 | 2 | | | 2 | | | | | 4 |
| voortgezet onderwijs | | | | | | | | | | 0 |
| voortgezet onderwijs incl. sporthal | 5 | 2 | 1 | 1 | 1 | | | 1 | | 6 |
| speciaal onderwijs | 1 | | | | | 1 | | | | 1 |
| asielzoekerscentrum | 2 | | | | | | | | | 0 |
| sporthal | 3 | | 1 | | 1 | 1 | | | | 3 |
| zwembaduitbreiding | 3 | | 1 | 1 | 1 | | | | | 3 |
| nieuw zwembad | 1 | | | | | | | 1 | | 1 |
| hockeyveld | 44 | 2 | 11 | 7 | 2 | 7 | 0 | 2 | 0 | 32 |
| rugbyveld | | | | | | | | 1 | | |
| voetbalveld | | | | | | | | | | |
| korfbalveld | | | | | | | | | | |

## Toelichting op de cijfers

**Voorzieningen**

Voor 32 sportvelden is binnen de gebieden een geschikte locatie gevonden. Daarnaast zijn er binnen de gebieden nog potentiële locaties voor in totaal vier sportvelden. Voor de restopgave van acht sportvelden moet aan de randen van de stad en Rijnenburg ruimte gevonden worden.

Daarnaast wordt nog gezocht naar één locatie met maximaal 300 asielopvangplekken of worden meerdere kleinere locaties gezocht, verspreid over de stad. Indicatief is hier een aantal van 2 opgenomen.

| Opgave | Ambitie | Centrum | Oost | Overvecht | Noordwest | A12 zone | Rijnenburg | Leidsche Rijn & Vleuten/ De Meern | Buiten de gebieden | Totaal |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Werken / Economie** (aantal banen) | | | | | | | | | | |
| kantoren (incl. kleinschalige kantoren in wijken en overig) | | 21.000 | 8.700 | | 11.500 | 8.100 | | | | **49.300** |
| wetenschap | | | 4.000 | | | | | | | **4.000** |
| bedrijventerrein | | | | 540 | 1.500 | | | 3.560 | | **5.600** |
| werken in de wijk | | | | 3.000 | | | | | 8.100 | **11.100** |
| toename van 70.000 banen, aansluitend op bevolkings-groei, waaronder: | **70.000** | 21.000 | 12.700 | 3.540 | 13.000 | 8.100 | | 3.560 | 8.100 | **70.000** |
| **Wonen** (aantal woningen) | | | | | | | | | | |
| groei met 60.000 woningen | **60.000** | 16.350 | 11.650 | 6.800 | 9.800 | 9.450 | | 4.600 | 3.400 | **62.050** |
| **Energie** (aantal GWh) | | | | | | | | | | |
| 70GWh per jaar aanvullend op Rijnenburg | **1.400** | | 68 | | | | 276 | 40 | | **1.292** |

## Toelichting op de cijfers

**Werken/Economie**
Het totale aantal expliciete arbeidsplaatsen in de gebieden telt op tot 58.900. Inclusief het werken in de wijk telt dit op tot 70.000 arbeidsplaatsen.

**Wonen**
Het aantal te ontwikkelen woningen binnen de gebieden is 58.650. Aanvullend hierop wordt ook buiten de nieuwe stedelijke knooppunten gebouwd en zijn kleine projecten (<200 woningen) uit het MPR niet opgenomen. Inclusief deze projecten telt het totaal op tot boven de 60.000. Maar er zullen ook woningen gesloopt worden om ruimte te bieden voor nieuwe ontwikkelingen.

**Energie**
De totale opwekking van electrische energie binnen de huidige plannen is 384 Gigawattuur. Hierbij is de opwekking van koude en warmte buiten beschouwing gelaten. Reden hiervoor is dat de studies naar grootschallige koude- en warmtewinning (bijv. geothermie) nog te pril zijn om uitspraken over te doen.

**Overall conclusies**

Uit deze overzichtstabel blijkt dat de opgaven voor groen, wonen en werken binnen de eigen gemeentegrens gerealiseerd kunnen worden. Aandachtspunt daarbij is dat groen vooral aan de randen van de stad wordt toegevoegd. De gemeente zal samenwerking met de regio zoeken voor het bereikbaar maken van deze groene gebieden.

Voor de opgave voorzieningen is binnen de gebieden nog niet alle benodigde ruimte gevonden. De restopgave bedraagt het zoeken naar locaties voor opvang van maximaal 300 asielzoekers en in totaal acht sportvelden; dit is een stedelijk-regionale opgave.

Voor de energieopgave (elektrische energieopwekking) zijn binnen de gemeentegrens slechts een beperkt aantal locaties beschikbaar. Voor de restopgave (overige opwekking van elektriciteit en met name warmte) zal de gemeente in overleg gaan met de regio. Hiervoor lopen op dit moment diverse onderzoeken, onder andere naar de mogelijkheden voor geothermie.



# 7 Uitvoeringsstrategie

## 7.1 Inleiding

In de vorige hoofdstukken is de koers uiteengezet voor de verstedelijkingsambities van Utrecht tot 2040. Naast de verstedelijkingsopgave is ook beschreven welke ambities rond de verschillende thema's centraal staan (hoofdstuk 5). De opgave en de ambities zijn vervolgens 'vertaald' naar de verschillende gebieden in de stad en zijn keuzes geformuleerd voor de ruimtelijke toekomst voor grote delen van de stad (hoofdstuk 6). De volgende stap is de uitwerking in verschillende (ruimtelijke) plannen; samen met de andere onderdelen van de Omgevingsvisie Utrecht is de RSU 2040 daarvoor richtinggevend.

Dit hoofdstuk beschrijft een aantal voorwaarden die nodig zijn om tot een goede uitvoering van de verstedelijkingsopgave te komen. Aan de orde komen een logische fasering van werk, de samenwerking met andere partijen, de monitoring en de sturing.
De verstedelijkingsopgave is erg breed en niet alles kan tegelijk. Dat is ook niet wenselijk, want juist een geleidelijke ontwikkeling van de stad komt de kwaliteit ten goede. De gemeente gaat hier gecontroleerd en geconcentreerd mee aan de slag en wil bewaken dat de stad niet verandert in een continue bouwput. De uitvoeringsstrategie is hier het antwoord op.

De uitvoeringsstrategie geeft aan in welke tijdsvolgorde de ambities van de RSU 2040 gerealiseerd worden. Deze is opgedeeld in verschillende fases. Het werk in de ene fase kan randvoorwaardelijk zijn voor het werk in een volgende fase. Zo kan bijvoorbeeld de aanleg van een groene scheg of een deel van het wiel met spaken bepalend zijn voor de mogelijkheden van het realiseren van woningen, bedrijven en voorzieningen.
De gemeente doet dit niet alleen, maar samen met bewoners, ondernemers, organisaties en andere overheden die meedenken, meebeslissen

en zelf het initiatief nemen om de stad mooier en beter te maken. Zowel binnen de stad en de regio als ook daarbuiten.

In paragraaf 7.2 zijn de verschillende fasen weergegeven. Per fase wordt zichtbaar wat de gemeente wil realiseren en welke plannen/ ontwikkelingen starten met een verkenning, planfase, voorinvestering of voorfinanciering. Daarbij wordt duidelijk wat de cruciale momenten voor diverse plannen zijn om deze later in de tijd te kunnen realiseren, onder welke condities dat kan en welke afhankelijkheden daar bij spelen. Ruimtelijke planning is altijd een kwestie van lange termijn planning. Een meer gedetailleerde planning van de investeringen in de mobiliteitsinfrastructuur is te vinden in het Mobiliteitsplan 2040 van de gemeente Utrecht.
Ook is per fase aangegeven wat de ruimtevraag is op basis van de barcode en wat dat betekent voor de opgaven van de stad en van de gebieden in de stad. Tevens wordt duidelijk waarover de gemeente het gesprek zal starten met de regio.

In paragraaf 7.3 staan de taken beschreven in het kader van de omgevingswet. Hierin wordt duidelijk wat de verantwoordelijkheid van de gemeente is voor de belangen van de stad en welke wettelijke taken het met zich meebrengt. In paragraaf 7.4 komt de monitoring en sturing aan de orde. Het gaat hierbij om aantallen woningen en om het ruimtebeslag van de thema’s volgens de barcode. Op deze manier is sturing op integrale gebiedsontwikkeling mogelijk.

## 7.2 Naar realisatie: wat bepaalt de fasering?

Een koers voor twintig jaar wordt niet in één keer tot uitvoering gebracht. Een stapsgewijze implementatie van de ambitieuze inzet van de RSU 2040 vraagt van de gemeente en de partners een duurzame, consistente en stevige inspanning en vraagt ook wat van de inwoners die met ingrepen worden geconfronteerd. De stad kan niet in één keer op de schop. Fasering is noodzakelijk en wenselijk.

De gemeente geeft een passend vervolg aan wat met de RSU 2016 in gang is gezet. Dit heeft inmiddels voor een groot deel vorm gekregen in het Meerjaren Programma Ruimte (MPR). In vervolg op de RSU 2016 heeft de gemeente nu een duidelijker zicht op de mobiliteitscondities die met de geprogrammeerde woningbouw verbonden zijn. Bovendien is er een scherper beeld van de benodigde maatschappelijke voorzieningen en alle items van de barcode (van werk, groen tot en met energie), die onder andere met de woningproductie in de pas moeten lopen om gezond stedelijk leven voor iedereen inhoud te geven. De startfase van de planperiode RSU 2040 staat daarmee vooral in het teken van het realiseren van de doorloop uit de RSU 2016 op een meer geïntegreerde, complete aanpak van gebiedsopgaven en de aanvullingen vanuit de barcode en daarmee verbonden thematische condities. Dit vraagt dus een extra inzet bovenop het MPR zoals geprognotiseerd. Daarmee zullen niet alle bezwaren van critici omtrent het plan MWKZ zijn weggenomen. Maar zonder de RSU 2040 zou MWKZ gerealiseerd zijn zonder de compensatie voor wat in de barcode nu ontbreekt. De gemeente heeft nu in beeld hoeveel gecompenseerd moet worden en dat dat op stedelijk niveau - inclusief uitloop naar de randen van de stad - ook kan. De gemeente monitort jaarlijks hoe ver dit vordert.

Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het MPR is duidelijk waar en met welke aantallen gebouwd gaat worden. Vervolgens wordt inzichtelijk gemaakt hoe de nieuwe knopen ontwikkeld worden en bestaande knopen opgewaardeerd en doorontwikkeld worden. De methodiek van de barcode benut de gemeente om scherper te krijgen of met de bouwontwikkelingen ook voldoende ander stedelijk programma wordt ontwikkeld.

De periode tot circa 2030 is ook bedoeld voor het voorbereiden van een hoog niveau van productie in de periode daarna. Met name de grootschalige investeringen in de infrastructuur moeten tijdig voorbereid worden om operationeel te zijn als de gerealiseerde woningen (en aanvullend programma) nieuwe, grote mobiliteitsstromen op gang brengen. Concreet: de realisatie van een belangrijk deel van het wiel met spaken is vereist om de beoogde gebiedsontwikkelingen te kunnen accommoderen.

**Afhankelijkheden en keuzevraagstuk**

Vanuit die afweging wordt het wiel met spaken gefaseerd in voorbereiding en uitvoering gebracht, met het oog op de daarmee verbonden gebiedsopgaven. Daarbij is in verschillende opzichten sprake van afhankelijkheden en nader te maken keuzen.
In de eerste plaats is de ontwikkeling natuurlijk afhankelijk van de beschikbaarheid van toereikende investeringsmiddelen.
In de tweede plaats is er sprake van een wederkerige afhankelijkheid tussen de ontwikkeling van het wiel en de gebiedsontwikkelingen.
De ambitie is hoog: integrale uitvoering als lightrail. De omvang van de gebiedsontwikkelingen bepalen mede of voor delen van het wiel voldoende vervoersaanbod ontstaat om uitvoering als lightrail te rechtvaardigen. Andersom is de kwaliteit van de uitvoering mede bepalend voor de ontwikkelingspotentie van de ontwikkelgebieden. Voor de Merwedelijn/Papendorplijn staat uitvoering als lightrail niet ter discussie; voor de Waterlinielijn (eveneens fase 2 en 3 in de Ontwikkelstrategie) lijkt het ook haalbaar. Zoals ook aangegeven in het Mobiliteitsplan 2040 is het voor de volgende fasen minder zeker. Om die reden is aangegeven dat na fase 3 te zijner tijd nog nadere keuzes moeten worden gemaakt over de volgorde van uitbouw van het wiel. Bij de verschillende fasen worden nader ingegaan op de consequenties en afhankelijkheden.

Hieronder is per fase grofweg aangegeven wat in kwantiteit de opgave is, welke ‘ingrepen’ daar bij horen en waar de gemeente op korte termijn mee moet beginnen om de totale ontwikkeling van de stad in gang te houden, zowel kwantitatief (volume van de barcode-onderdelen) als kwalitatief. In alle fases worden voor het groen zowel de grote (oppervlakte) ingrepen aangegeven, als de transformatie van het openbaar gebied op straat- en buurtniveau. Daarnaast loopt een continue ontwikkellijn over alle thema’s ten behoeve van een evenwichtige barcode; dat wil zeggen het op niveau brengen en in balans houden van maatschappelijke voorzieningen op wijk- en buurtniveau en het mengen van wonen en werken in de wijken.

Na vaststelling van de RSU wordt een aantal zaken nader uitgewerkt:

- Voor de verdere invulling van de knooppunten zullen gebiedsonderzoeken plaatsvinden in het vervolg van Utrecht Nabij (samenwerkingsverband U Ned). Het gaat om A12-zone, Lunetten/ Koningsweg/USP en Leidsche Rijn/Zuilen. Voor de knooppunten Overvecht en Rijnenburg doet de gemeente dit zelf. Deze gebiedsonderzoeken zullen meer inzichten geven over wat de precieze invulling zal zijn van de knopen. De ambities vanuit de thema’s en gebieden zoals in deze RSU 2040 zijn geformuleerd, vormen de basis voor de gemeentelijke inbreng hierin
- Verder zullen als uitwerking van de RSU 2040 landschapsvisies per stadsrand/scheg worden gemaakt. Hierin zijn groen om de stad, (veld) sport, stadslandbouw en de grootschalige opwekking van energie integraal onderdeel van
- Er komt een eenduidige en breed gedragen visie op de openbare ruimte met duidelijke keuzes/ prioritering en extra aandacht voor de ondergrond en meervoudig ruimtegebruik (zie kader paragraaf 5.2.1).
- De uitgangspunten voor hoogbouw, zoals verwoord in paragraaf 5.2.8 worden uitgewerkt in een aparte hoogbouwvisie

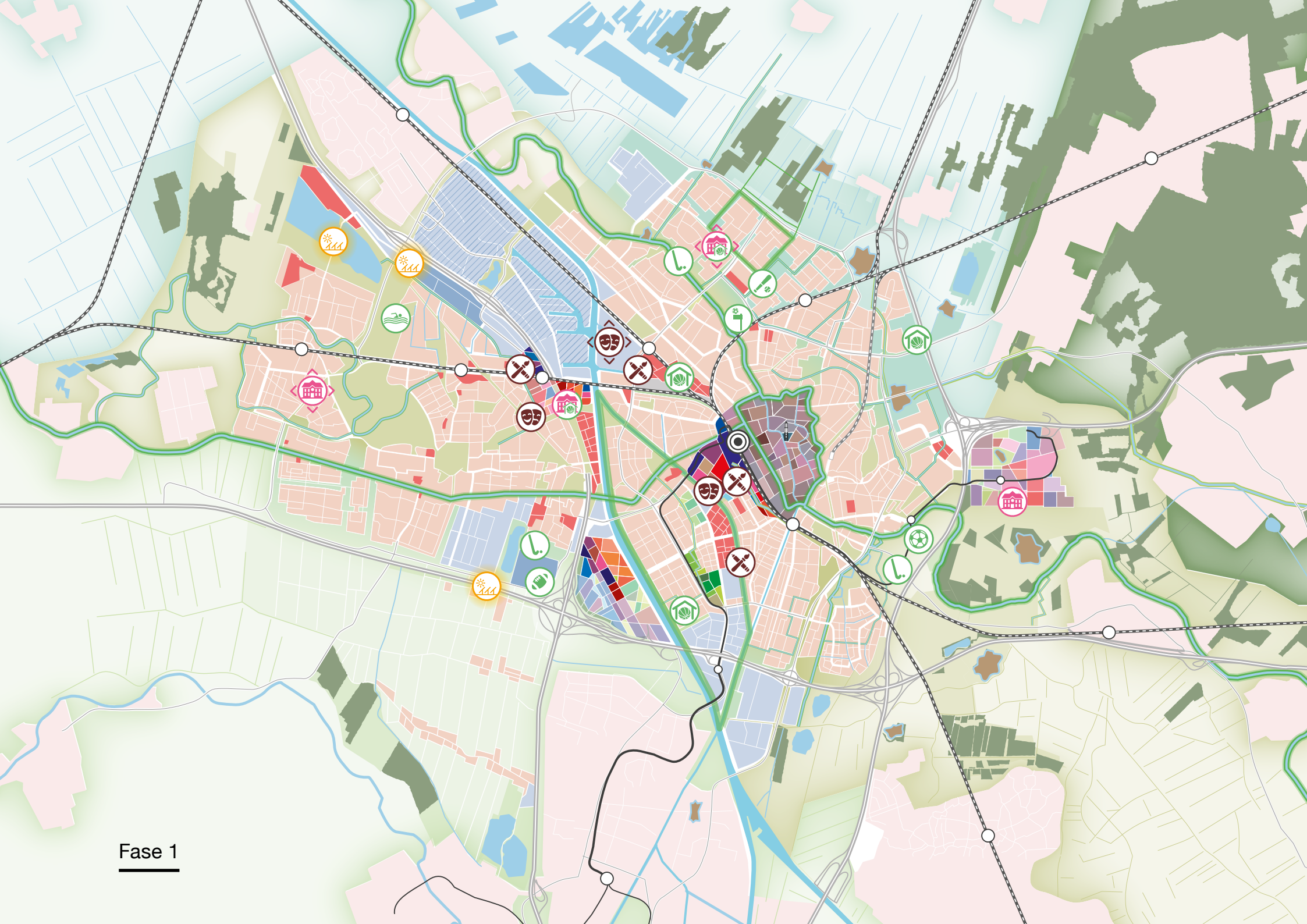
## Fase 1

Uiteraard gaat de gemeente de aankomende jaren door met het realiseren van de harde plancapaciteit, zoals Merwedekanaalzone deelgebied 4 en de eerste fase van deelgebied 5, de Cartesiusdriehoek, Wisselspoor, Groenewoud en de productie in Leidsche Rijn. Tegelijkertijd is in de periode tot circa 2030 de focus gericht op het voorbereiden van een hoog productieniveau voor in de periode daarna.

De inzet voor energie is gericht op de ontwikkelingen rondom Haarrijnse plas, zonnepanelen A12 geluidswal en zonneveld Meijewetering. De groenopgave bevindt zich vooral bij Rondje Stadseiland, in de wijken en buurten en bij de voorbereiding van de grote groeninbrengen als Park Transwijk en het doortrekken van de groene scheggen. Maar ook met een overlap naar voorzieningen voor toevoeging buitensportlocaties.

De grote werkopgave bevindt zich met name op de doorontwikkeling van Papendorp, stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Lage Weide. Ook zal het ‘werken in de wijk’ hier voor het eerst een serieuze invulling krijgen in aantallen.

Om volgende fasen mogelijk te maken, is forse inzet nodig voor de realisatie van het wiel met spaken. De eerste grote ingreep is de realisatie van de Merwedelijn en de Papendorplijn om ontwikkelingen rond Beurskwartier, de volgende fasen Merwedekanaalzone en Papendorp Noord te kunnen accommoderen. Dat is ook nodig om een start te kunnen maken met de ontwikkeling van Westraven en de Waterlinielijn, waarmee Utrecht CS ontlast wordt en de ontwikkeling van Lunetten Koningsweg mogelijk gemaakt wordt. In de eerste fase wordt vol ingezet op de planontwikkeling van dit deel van het wiel met spaken.


Fase 1

## Fase 2

Ook in deze fase zal een deel van het MPR doorontwikkeld worden. De grotere ontwikkelingen bevinden zich voornamelijk in:
- Papendorp Noord
- Merwede deelplan 5
- Beurskwartier
- USP, Rijnsweerd en Lunetten
- Cartesiusdriehoek en Wisselspoor
- Delen Overvecht Noord

Dit telt in deze fase op tot circa 15000 woningen, waarmee een bouwproductie van 3000 woningen per jaar gehaald wordt.

Plannen die in deze fase in de voorbereiding zullen (moeten) gaan zijn onder andere:
- Jaarbeurs
- Westraven

Het wiel met spaken zal de eerste aanleg krijgen in:
- de Merwedelijn
- de Papendorplijn

Deze zullen de eerste druk van de ontwikkelingen aan de zuidkant van Utrecht gaan opvangen. De druk op en rond het CS zal daar niet direct door afnemen. Daarom zal in deze fase ook de verkenning en voorbereiding voor de eerste ontwikkeling van het wiel zelf plaatsvinden. Deze zal als eerste richting oost (LKW-USP-Zeist) gaan: de Waterlinielijn.

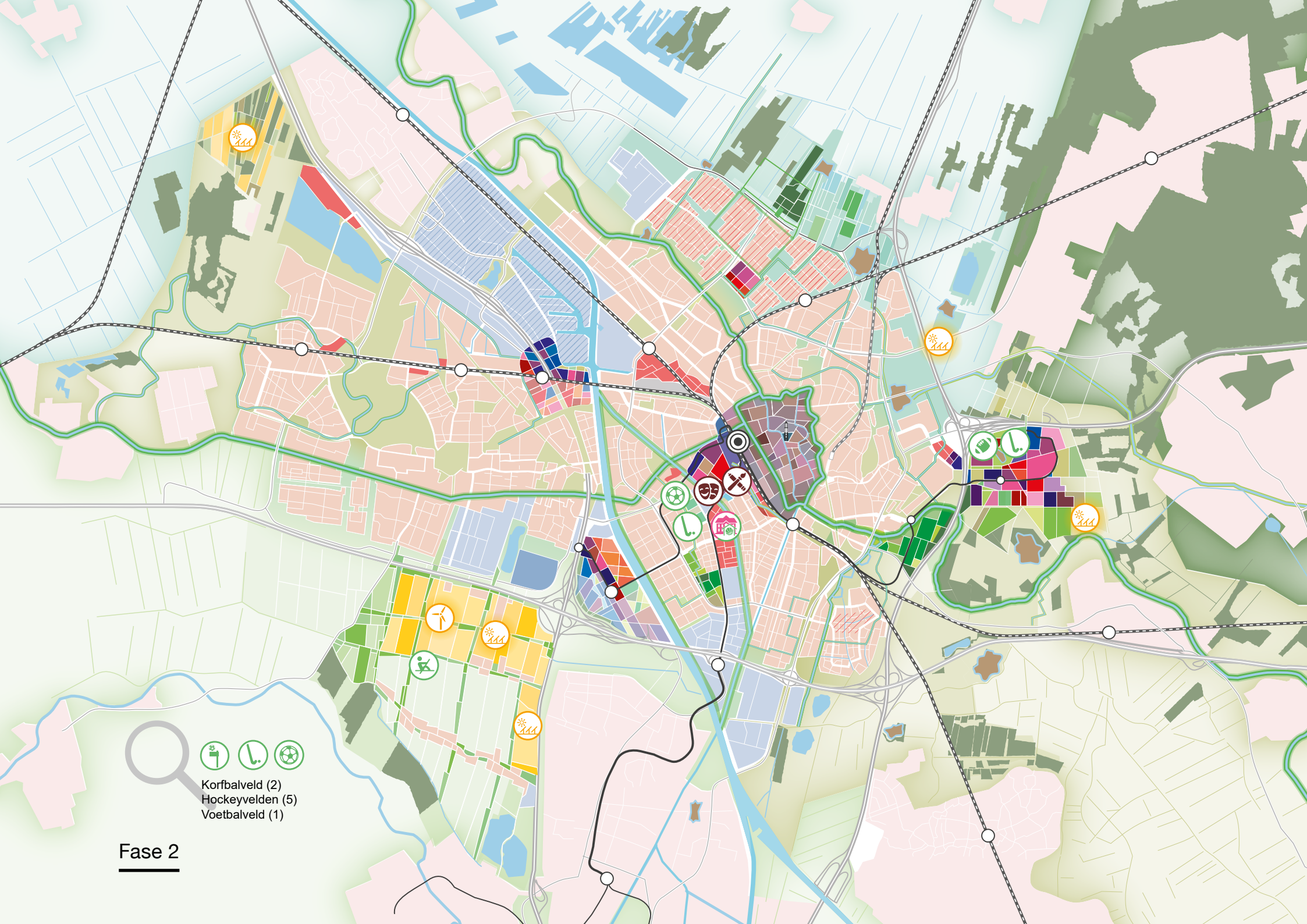
De groenopgave kenmerkt zich vooral door:
- de ontwikkeling van scheg Krommerijn
- de ontwikkeling van scheg Blauwkapel
- de voorbereidingen van Het Groene Lint van Overvecht en Park Transwijk

Toevoeging van maatschappelijke voorzieningen is vooral gericht op sport en onderwijs. Denk daarbij aan:
- VO-school Beurskwartier
- Sporthal Beurskwartier
- Sporthallen MWKZ 5
- Hockey- en voetbalveld Maarschalkerweerd
- Rugbyveld USP
- Sportcomplex Nieuw Welgelegen

Met het ontwikkelen van het energielandschap Rijnenburg wordt een flinke stap gezet in de energie ambities van de gemeente. Daarnaast is er in fase 2 ruimte voor de ontwikkeling van:
- Ockhuizen
- USP
- Voorveldsepolder

Werken kent ook in deze fase een grote ontwikkeling. Een aantal gebieden met een totaal aan circa 6000 banen wordt toegevoegd en een aantal terreinen / gebieden gaat ook de verkennings-, planvormings- en ontwikkelingsfase in. Naast werken in de wijk en de doorontwikkeling van bestaande terreinen zijn de grootste toevoegingen met name te vinden in:
- Papendorp
- Strijkviertel
- Leidsche Rijn Centrum
- USP
- Rijnsweerd
- Kromhout
- Galgenwaard (werkgelegenheid)

Gebieden als Beurskwartier en het vierde kwadrant Leidsche Rijn Centrum zitten in de versnelling voor realisatie in de volgende fase.


Korfbalveld (2)
Hockeyvelden (5)
Voetbalveld (1)
Fase 2

## Fase 3

De volgende fase kenmerkt zich met name door de ontwikkeling van het wiel aan de oostkant van de stad (aanleg van de Waterlinielijn vanuit Westraven, via Lunetten naar USP). Ook de voorbereiding van omgeving Lunetten Koningsweg wordt daarmee in gang gezet. Hierdoor ontstaat er een directe regionale verbinding door de aansluiting van IJsselstein en Nieuwegein met deze gebieden en doorgaand in de richting van Zeist. Op de kaart heeft het wiel een andere aanduiding dan de Merwedelijn en de Papendorplijn aangezien het precieze tracé van het Wiel nog niet vastligt. De aanpalende gebieden zullen daardoor een extra impuls krijgen in zowel de woningbouw als werkgelegenheid. Maar ook een versterking van het groene patroon in en rond de stad. Ook is in deze fase gekozen voor de ‘spaak’ richting Overvecht ingezet alsmede een ontwikkeling van de binnenstadsas die zal aansluiten op ‘het wiel’. Dit betekent voor de onderdelen van de barcode grofweg de volgende ontwikkeling

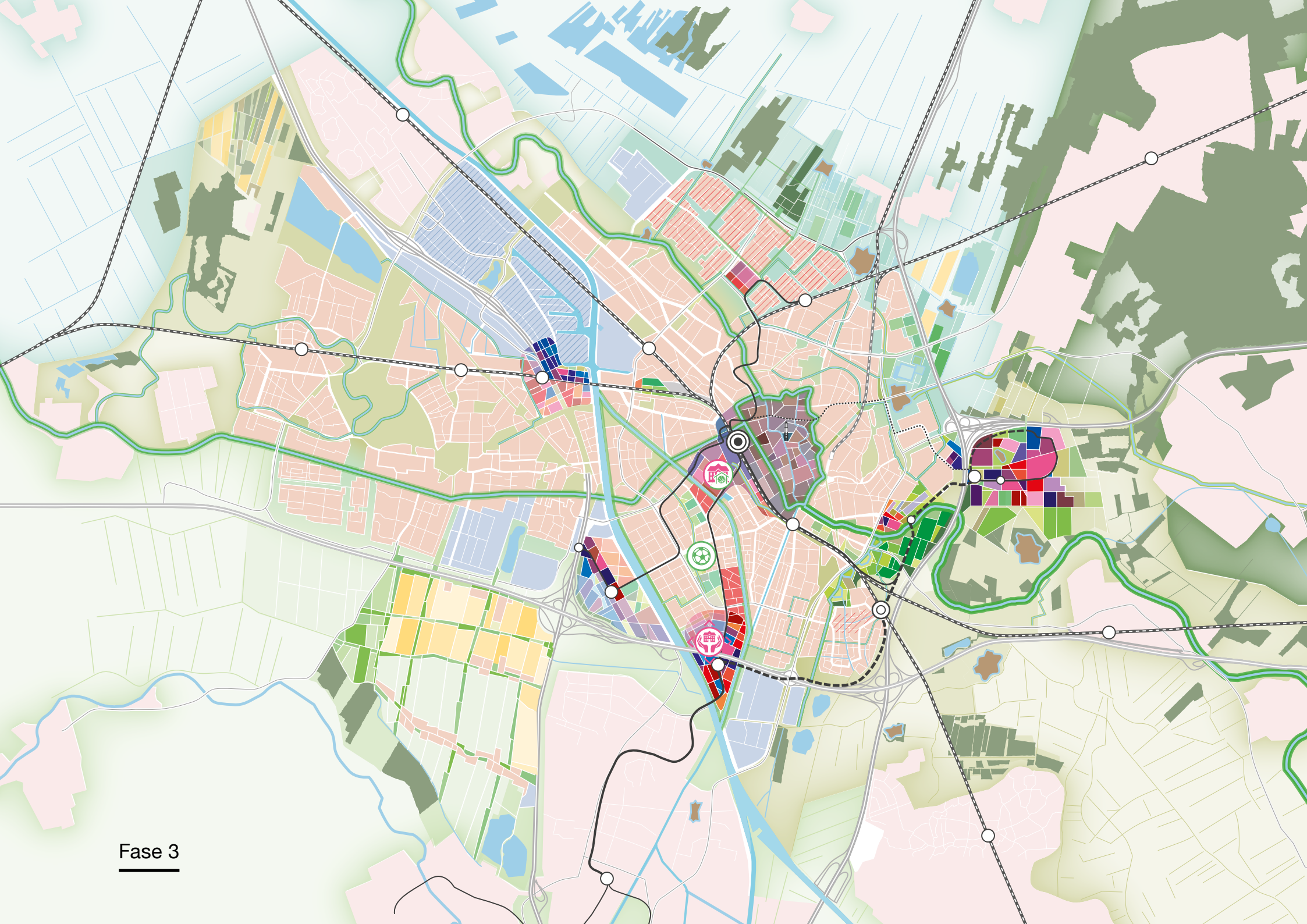
Een toevoeging van circa 10.000 – 12.000 woningen:
- Merwede 5-2 en 6
- Galgenwaard (wonen)
- Jaarbeurs (Overste den Oudenlaan)
- USP
- Lunetten
- Rijnsweerd
- Centrum
- Westraven

Voor werken geldt dat met name de ontwikkelingen van Papendorp, USP, Rijnsweerd, Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant en Galgenwaard worden doorgezet en dat voor Westraven door de ontwikkeling van de oostkant van het wiel een eerste ontwikkeling mogelijk is. Net als voor de woningbouw zal in deze fase de voorbereiding voor ontwikkeling van het gebied Lunetten Koningsweg plaatsvinden.

Voor maatschappelijke voorzieningen (grote oppervlaktes) betekent dit: toevoeging van veldsporten in onder andere Rijnsweerd en Voordorp en een sportcomplex in Overvecht (Noorderpark).

Voor groen zet de gemeente groots in met de ontwikkeling van de scheggen bij:
- Kromme Rijn
- Biltse Grift
- Park Oost

Dit zijn forse ingrepen die de stad en de regio nog beter verbinden.

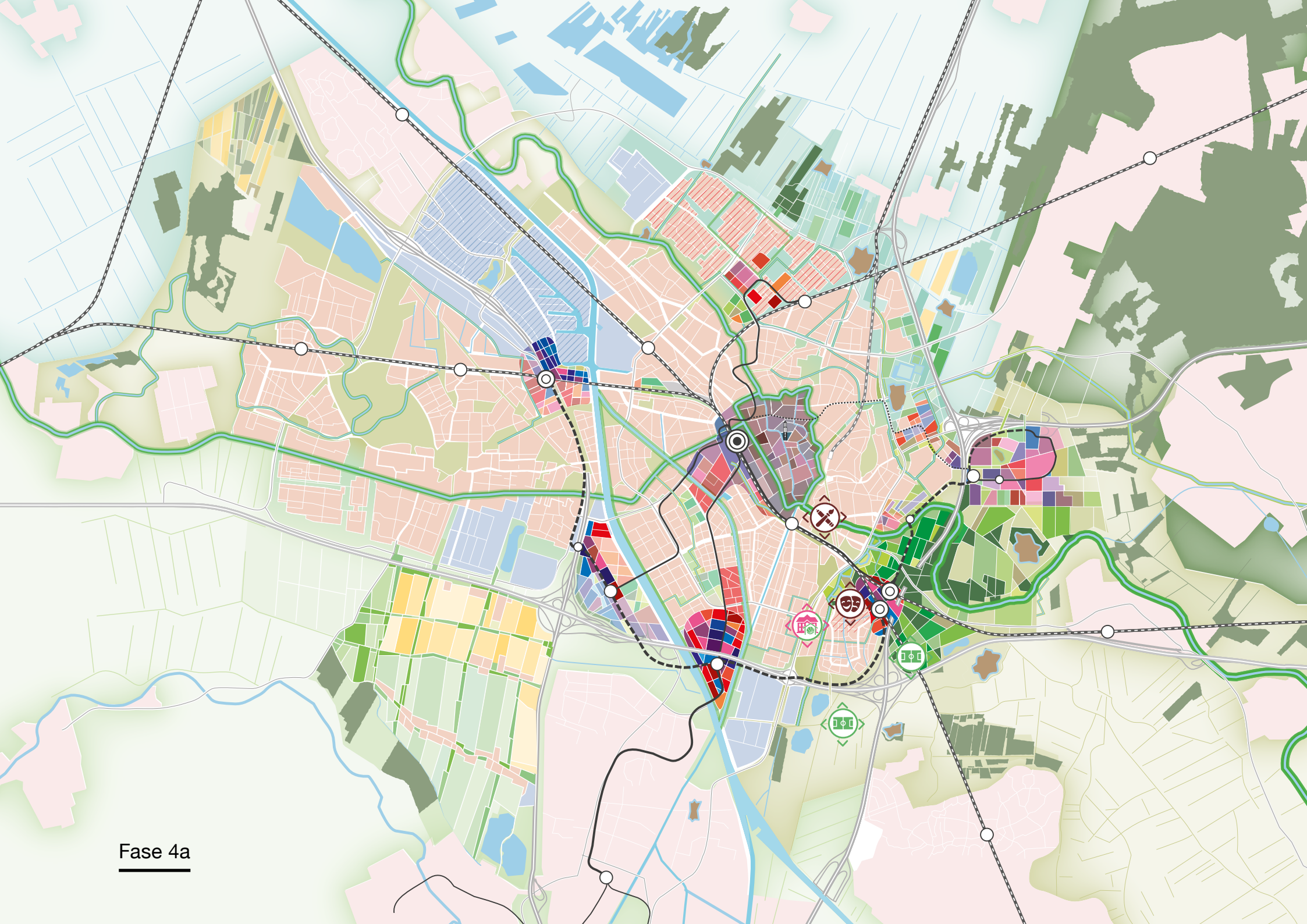

Fase 3

## Fase 4a

In deze fase wordt ‘het wiel’ doorontwikkeld aan de zuidwestkant via Papendorp naar Leidsche Rijn Centrum. Voor uitvoering van deze variant als lightrail kan te zijner tijd worden gekozen als de ontwikkelingen aan de zuid/westkant van de stad daartoe voldoende vervoerswaarde genereren. Te maken keuzen ten aanzien van Rijnenburg kunnen hierop van invloed zijn.
Dit betekent voor de woningbouw dat de gemeente de ingezette lijn van fase 3 voortzet en vooral rondom Westraven, Koningsweg, Rijnsweerd en USP de grote doorontwikkelingen realiseert terwijl een eerste aanzet kan worden gemaakt met de ontwikkeling van Overvecht centrum. Ook wordt rekening gehouden met de doorontwikkeling van de A12 (inclusief Galecopperzoom) en worden Paspendorp en Leidsche Rijn Centrum (inclusief vierde kwadrant) doorontwikkeld.
De werkgebieden gaan gelijk op met de ontwikkeling van de woongebieden.

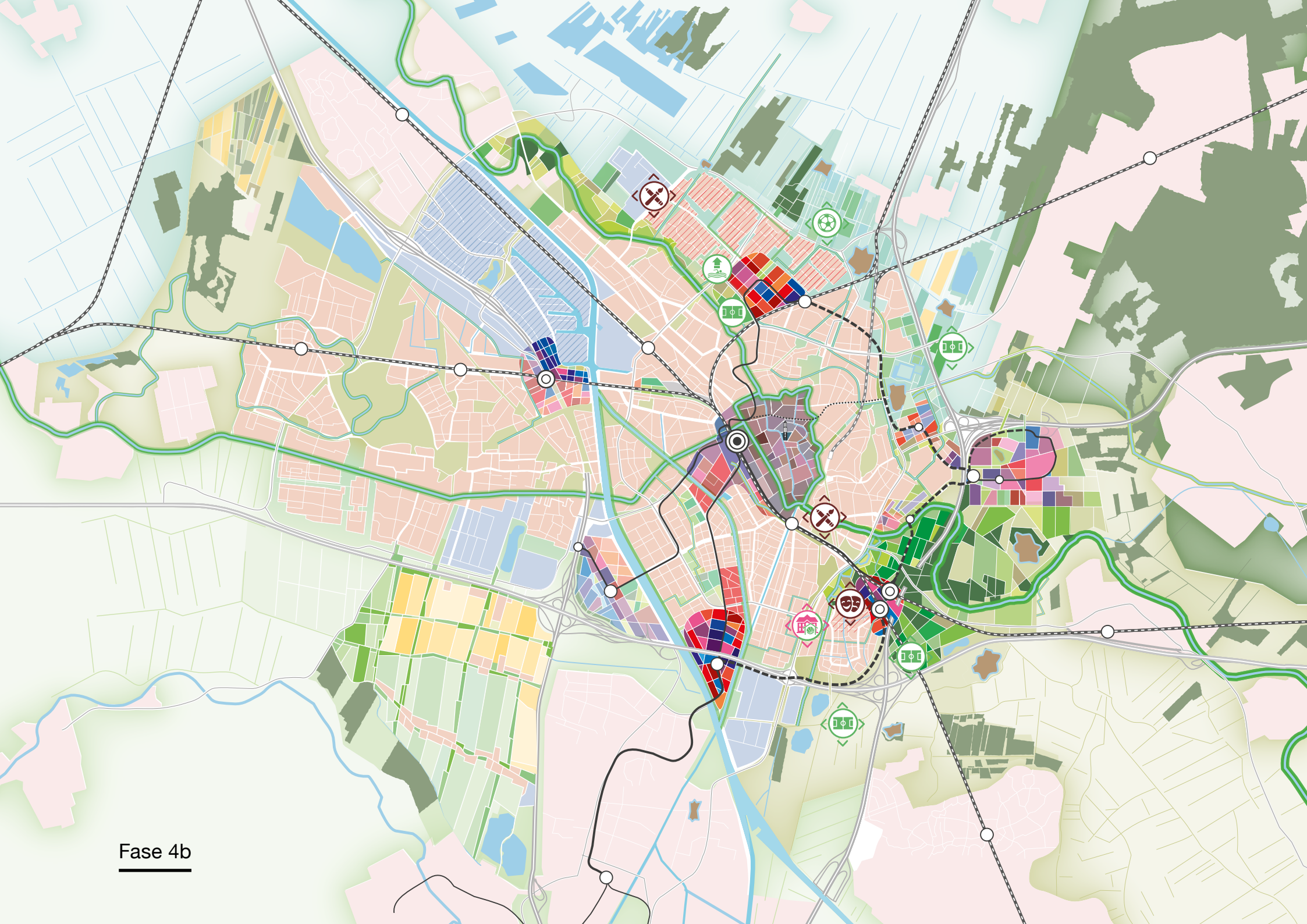
De inzet voor groen is wederom hoog, zowel kwalitatief als kwantitatief. Met de ontwikkelingen van de volgende gebieden zet de gemeente de trend door die eerder is ingezet met het verbinden van stad met ommeland:

- Landgoederen Amelisweerd
- Scheg Laagraven
- Scheg Krommerijn
- Golfterrein A12


Fase 4a

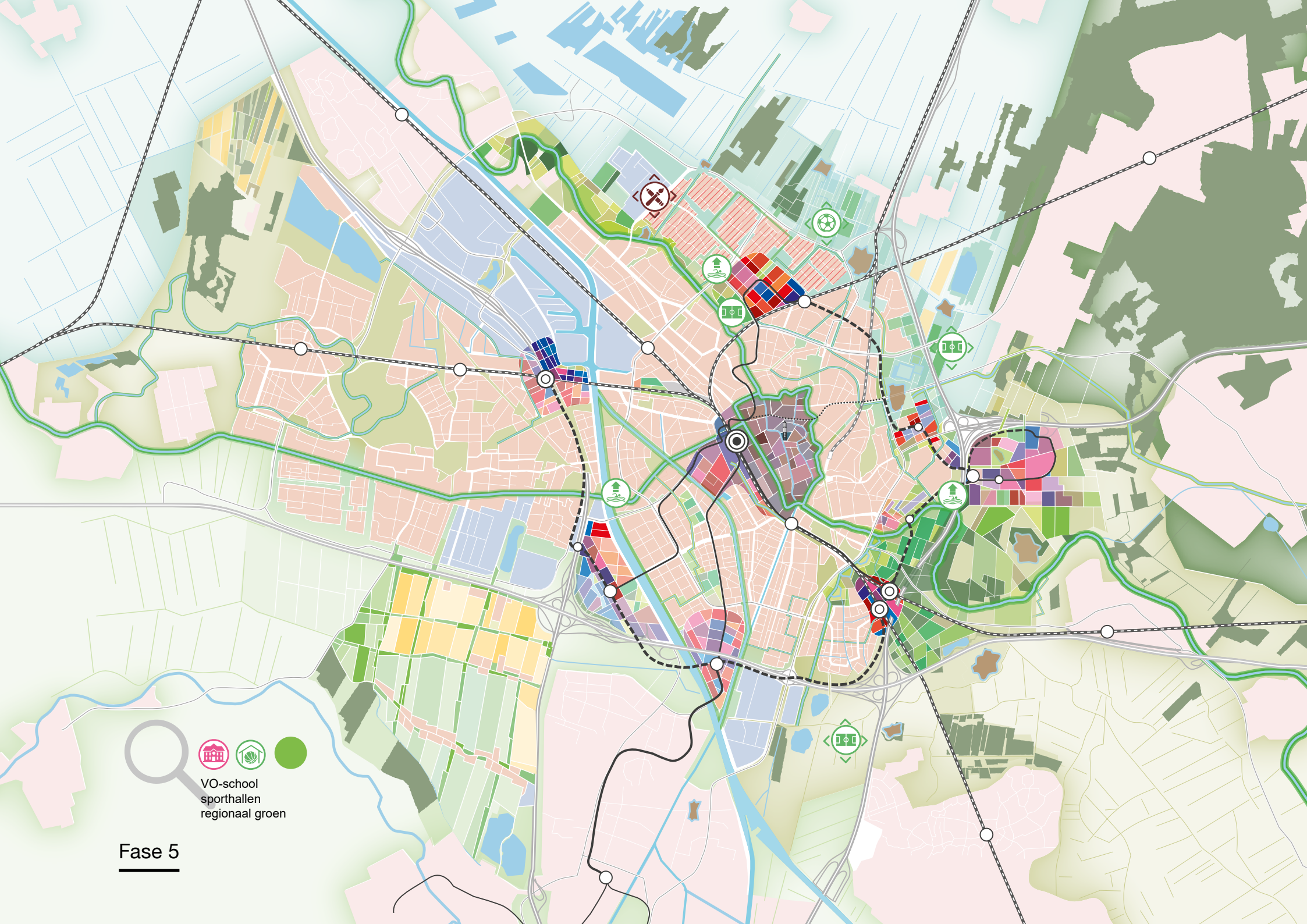
## Fase 4b

Het is denkbaar dat een keuze voor variant 4a zich nog niet aandient, terwijl de ontwikkelingen aan de oostkant van de stad wel voldoende vervoerswaarde genereren om een verbinding USP-Overvecht met lightrail te rechtvaardigen. In dat geval zal niet het verbinden van Westraven met Leidsche Rijn Centrum. maar het verbinden van USP met Overvecht een voor de hand liggende keuze zijn.
Bij een keuze voor variant 4b wordt ten opzichte van variant 4a sterker ingezet op gebiedsontwikkeling in Rijnsweerd en Overvecht en minder nadrukkelijk in Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Ontwikkeling van Galecopperzoom (in aansluiting op Westraven) zal nog niet aan de orde zijn.


Fase 4b

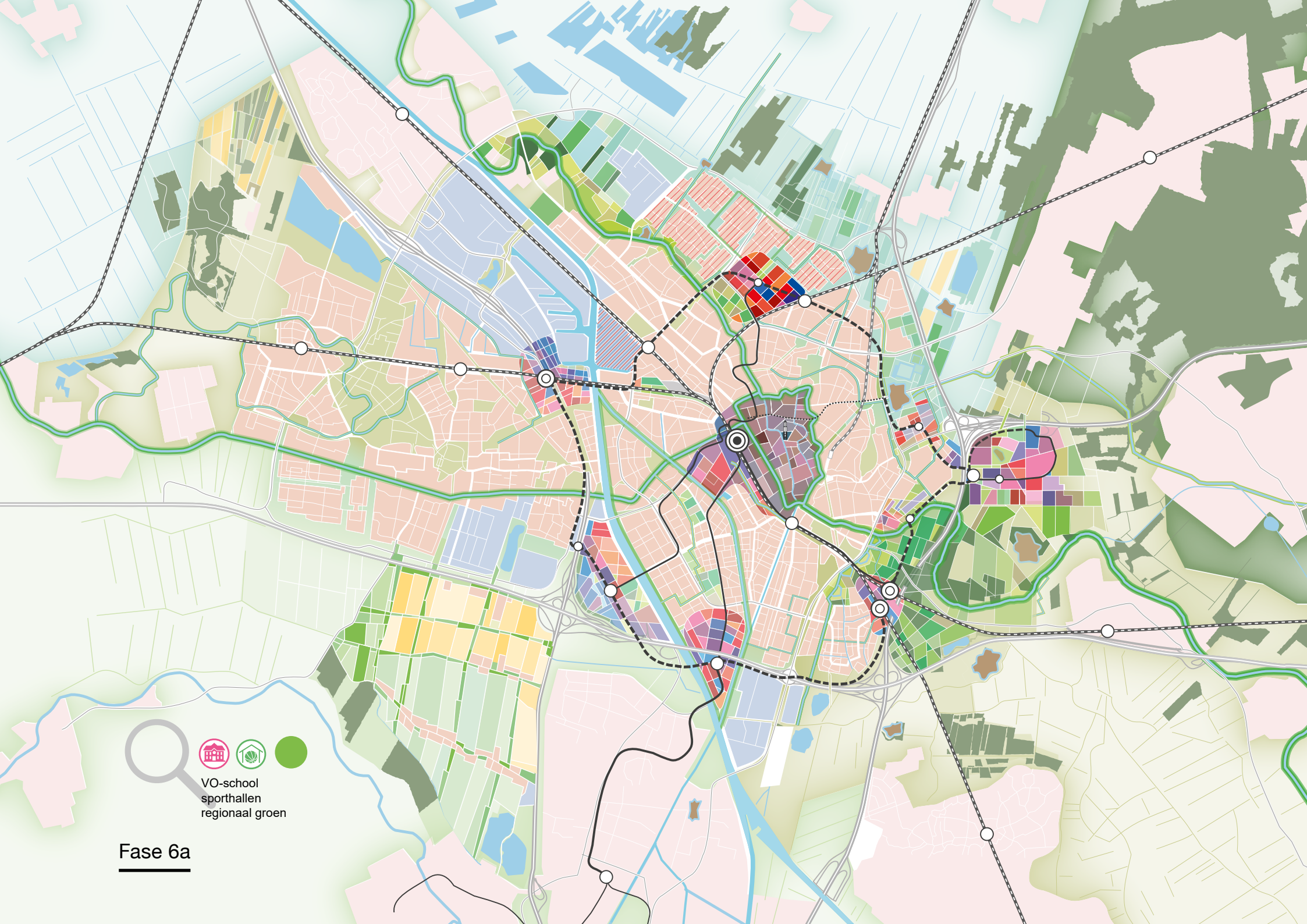
## Fase 5

Onafhankelijk van de keuze langs welk tracé het wiel verder wordt uitgebouwd, voorziet de gemeente dat na fase 4 een volgend beeld is ontstaan. De verwachting is dat fase 1, 2 en 3 niet eerder dan rond 2035 zijn afgerond, en dat dan een keuze voor het vervolg helder zou moeten zijn. Voor beide tracés geldt ook dat deze nu nog niet precies zijn vastgelegd.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 5

## Fase 6a

Als vervolg op fase 5 ligt het voor de hand om het wiel aan de noordzijde te sluiten tussen Leidsche Rijn Centrum en Overvecht. Ook hier is het de vraag met welke kwaliteit dat gerealiseerd kan worden (bus of lightrail) en ook is het de vraag welk tracé kan worden gevolgd. De ambitie is om het volledige wiel als lightrail uit te voeren, De grote ontwikkelingen in woningbouw zitten in deze fase met name in Overvecht (Centrum), mogelijk de RWZI en voor wat betreft werklocaties de doorontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum vierde kwadrant, A12 zone en Overvecht. Voor wat betreft groen is de grote ontwikkeling wel de scheg van Overvecht.

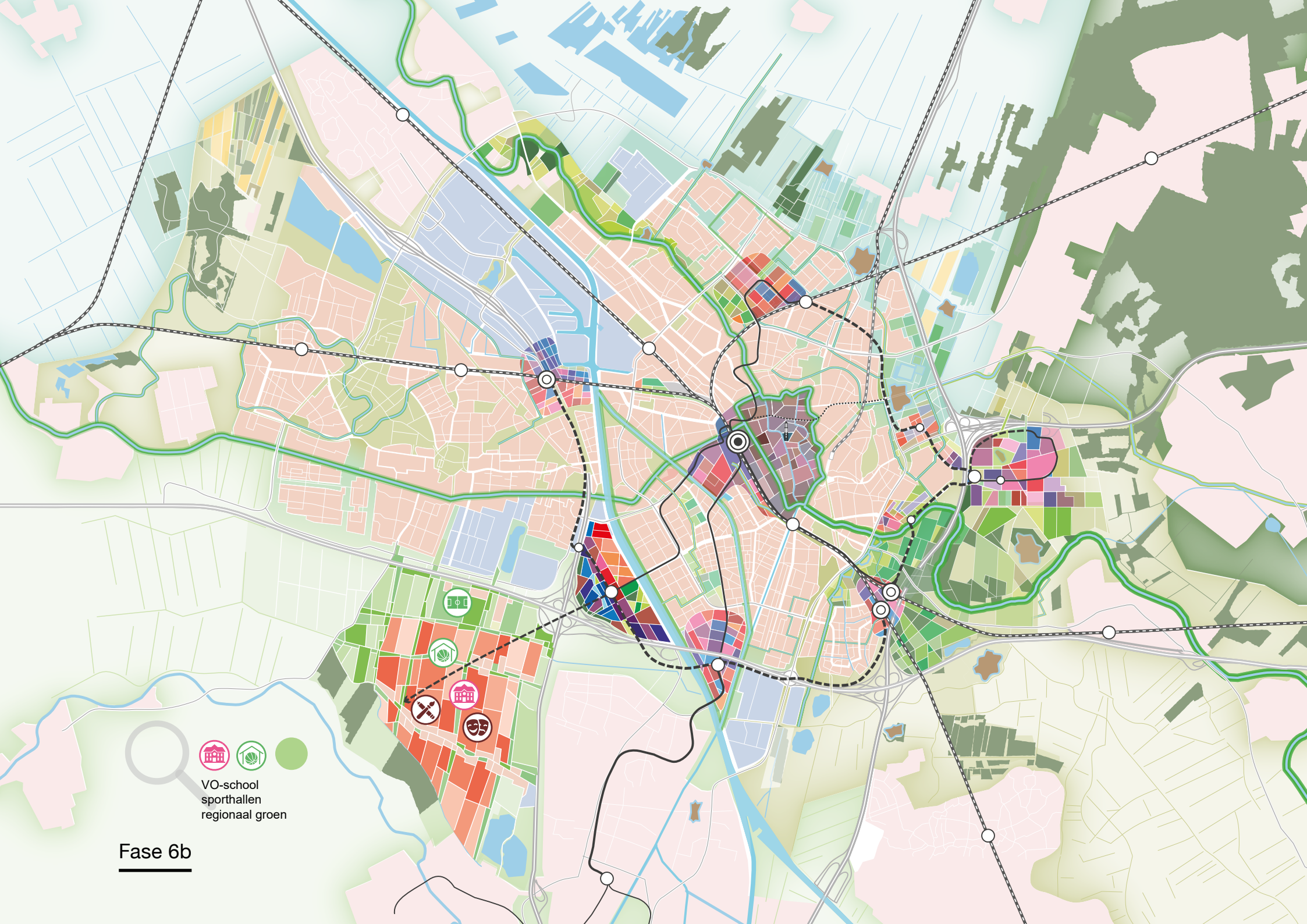



Fase 6a

## Fase 6b

Indien de komende jaren wordt gekozen voor stedelijke ontwikkeling in Rijnenburg dan zullen naar verwachting beschikbare middelen eerder worden aangewend ten behoeve van Rijnenburg dan ten behoeve van het sluiten van het wiel aan de noordzijde. Dat wil niet zeggen dat ontwikkelingen elders in de stad zullen stoppen, maar wel dat deze in een ander tempo zullen verlopen. Een keuze voor verstedelijking van Rijnenburg kan nog van invloed zijn op de volgorde van ontwikkeling van het wiel (fase 4a of 4b). De Quick Scan Rijnenburg leert dat in dat geval een (substantieel) aantal woningen (25.000+) en werkplekken zou kunnen worden toegevoegd aan het totaal van de ontwikkeling van de stad. Een voorwaarde is dat het gebied wordt aangesloten op het wiel met spaken.

Conform de Nota van Uitgangspunten en de verstedelijkingsstrategie die daarbij is vastgesteld, heeft het de voorkeur om het wiel te sluiten alvorens de ontwikkeling grootschalig buiten de stad gaat plaatsvinden. Dit mede vanwege de versterking van de bestaande stad.


VO-school
sporthallen
regionaal groen
Fase 6b

## 7.3 Samen werken aan de stad

Wat betekent dit voor de rol van de overheid? Het credo is immers: Utrecht maken we samen. Waar wil de gemeente zelf op sturen en initiatief in nemen? Een aantal factoren geeft richting aan dit vraagstuk. Ten eerste heeft de gemeente in de ruimtelijke ontwikkeling een wettelijke taak als het gaat om de Omgevingsvisie Utrecht en het Omgevingsplan Utrecht. Vanuit die rol zit de gemeente aan tafel met initiatiefnemers en andere betrokken partijen, onder wie natuurlijk ook bewoners. Maar er is meer dan dat. Het algemeen belang voor de stad vraagt ook een sturende of initiërende rol van de overheid, zeker als het gaat om onderwerpen die niet vanzelf door de markt of initiatiefnemers worden opgepakt. Dus ook als de gemeente meer aan initiatiefnemers overlaat, heeft de gemeente nog steeds een rol. Een faciliterende overheid betekent dat de gemeente bewoners en partijen actief zal opzoeken en uitnodigen. Afhankelijk van de specifieke opgave of context kijkt de gemeente in samenspraak met belanghebbenden in de stad welke positie het best passend is op het spectrum van ‘zelf sturen en realiseren’ tot ‘ruimte bieden voor initiatieven van burgers of instellingen’.

### 7.3.1 Samenwerken en netwerken

Voor de RSU 2040 prolongeert en vernieuwt de gemeente de bestaande samenwerkingsverbanden. Het is belangrijk om van elkaar te leren en de samenwerking ten behoeve van de opgaven continu te verbeteren. Daarvoor heeft de gemeente in eerste instantie het eigen Utrechtse vastgoednetwerk, het Development Netwerk Utrecht (DNU), bestaande uit beleggers, ontwikkelaars, corporaties en de gemeente. Dit netwerk heeft geleid tot het Stadsakkoord Wonen en heeft input geleverd voor de vernieuwing van het Utrechts selectiebeleid voor gronduitgifte. Daarnaast is de gemeente actief in diverse kennisnetwerken en neemt de gemeente deel aan de internationale vastgoedbeurzen.

Samenwerken betekent niet alleen bouwen aan netwerken. Het gaat ook over het samenbrengen van partners en partijen met een gedeeld belang, zodat mensen en middelen sneller aan een gezamenlijk doel kunnen werken. De gemeente stelt zich hierin initiërend en responsief op. Soms krijgt dit de vorm van een (nieuw) sturingsinstrument. Zo verkent de gemeente op dit moment in afstemming met het ministerie van BZK of - in aanvulling op het reeds bestaande instrument Bedrijfsinvesteringszones (BIZ) - voor grotere, gemengde gebieden de Gebiedsinvesteringszone (GIZ) een doelmatig instrument kan zijn voor integrale gebiedsontwikkeling.

In aanvulling daarop participeert de gemeente in diverse (revolverende) fondsen die bijdragen aan een stabiel en betrouwbaar investeringsklimaat voor de regio Utrecht. Deze fondsen ondersteunen kansrijke initiatieven, die door de markt niet opgepakt worden. Het Energiefonds is hiervan een goed voorbeeld, evenals de totstandkoming van de Regionale Ontwikkelings Maatschappij (ROM). Met een nieuw ontwikkelingsfonds van op termijn € 50 miljoen wil de regio Utrecht het regionale economische ecosysteem verder versterken door te investeren in de innovatieve sectoren en maatschappelijke opgaven in de regio Utrecht. Daarnaast kan uitbreiding van bestaande en opzetten van nieuwe samenwerkingsvormen en fondsen bijdragen aan de haalbaarheid van de RSU 2040. Een voorbeeld daarvan is de samenwerking met het Stadmakersfonds, vanuit maatschappelijke impactfinanciering voor stadsmakers, en de Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU) die bijdraagt aan de versterking van de werklocaties en de economische structuur van de stad en regio Utrecht. De Wijkontwikkelmaatschappijen (WOM) in Noordwest en Lombok worden gecontinueerd, ten behoeve van versterken en versneller van de vitaliteit van de wijkeconomie in deze gebieden. Specifiek voor de ambities rondom werklocaties wordt aanvullend gedacht aan het inzetten van vastgoedmatchers, ‘accountmanagers’ die op de hoogte zijn van alle (gewenste) ontwikkelingen binnen het gebied en daar op (bij)sturen. Ook versterken Rijk, regio U16 en gemeente Utrecht de samenwerking op economische ontwikkeling. Er worden in U16-verband jaarlijks afspraken gemaakt via een ‘regionaal programma werken’ over bijvoorbeeld levendigheid, verdichting en branchering van werklocaties. Een regionaal uitgifteprotocol voor bedrijventerreinen zou de realisatie van dit werkprogramma kunnen faciliteren.

### 7.3.2 Toepassen van de Omgevingswet

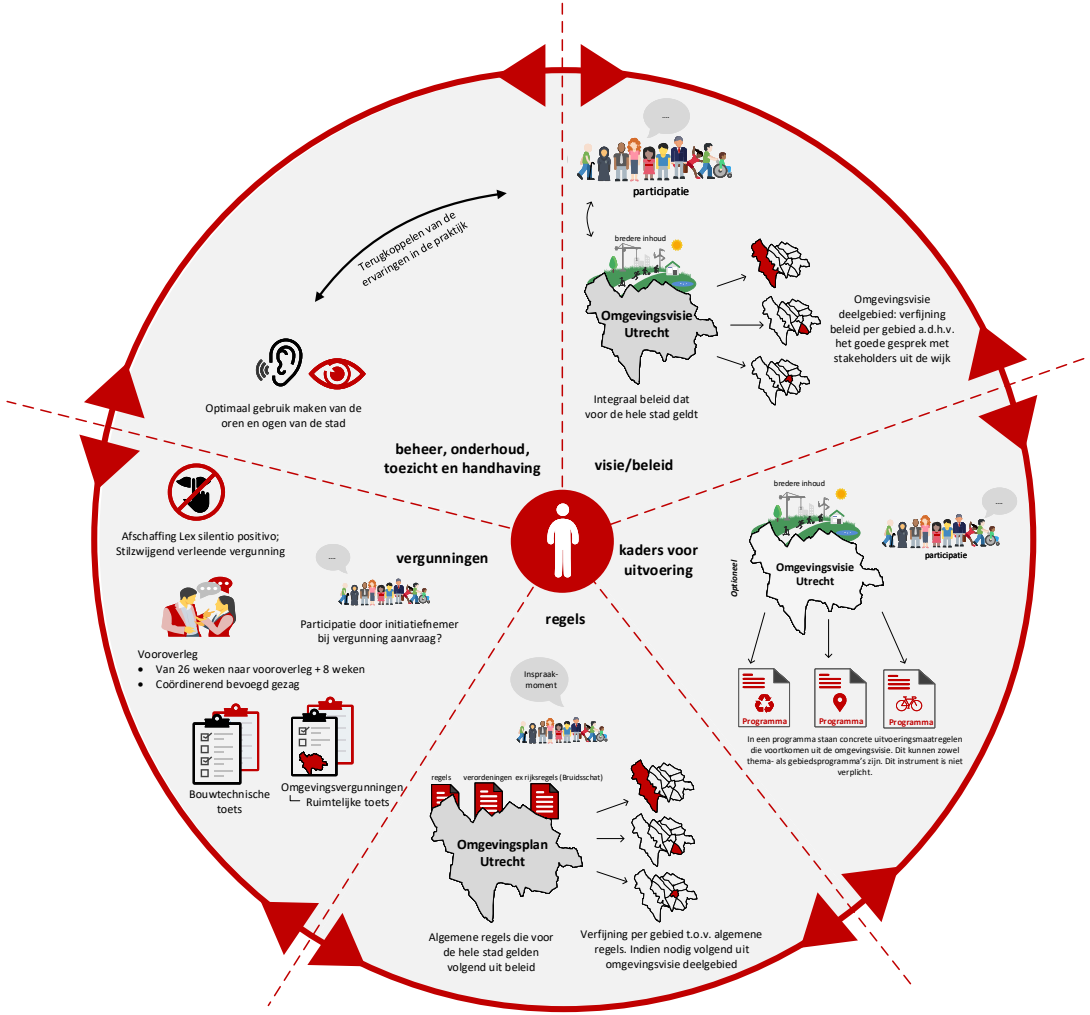
De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de ‘Koers’ van de Omgevingsvisie Utrecht. De gemeente werkt de vernieuwde koers uit in thematisch beleid en gebiedsbeleid. Ook het regionaal, provinciaal en nationaal beleid moeten hierin worden meegenomen. Thematisch beleid en gebiedsbeleid krijgen een goede juridische vertaling in het omgevingsplan en vormen de basis voor het verlenen van vergunningen en voor de handhaving daarop.  In het thematisch beleid wordt uitgewerkt hoe een thema in relatie tot de totale barcode zich verhoudt, in de gebiedsvisies wordt de barcode concreet gemaakt op basis van een integrale afweging.

In het thematisch en gebiedsbeleid wordt ook rekening gehouden met het voorzorgsbeginsel, het beginsel van preventief handelen, het beginsel dat milieuaantastingen bij voorrang aan de bron dienen te worden bestreden en het beginsel dat de vervuiler betaalt. Dit wordt mede geborgd door juridische regels in het Omgevingsplan.

De gemeente toetst ontwikkelingen aan de hand van (thematisch of gebieds-)beleid. Als de gemeente voorziet dat ontwikkelingen tot ernstige nadelige gevolgen leiden voor de gezondheid dan kunnen op grond daarvan vergunningen worden geweigerd.

Als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht heeft de RSU 2040 op grond van het overgangsrecht ook vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet al de status van een omgevingsvisie. Voor de doorwerking van de RSU 2040 is het van belang niet alleen te kijken tot welke thematisch en gebiedsbeleid de RSU 2040 leidt, maar de RSU 2040 waar nodig is te vertalen in regels in het omgevingsplan, te zorgen dat die regels begrijpelijk zijn en dat er op vergund, gehandhaafd en toezicht gehouden kan worden.

Zie ook de illustratie, waarin die samenhang tussen visie, regels en uitvoering en tussen de verschillende Omgevingswetinstrumenten die de gemeente daarbij gebruikt, zichtbaar is.




*De beleidscyclus van de Omgevingswet: hoe werkt het straks?*
Bron: Plan van aanpak Invoering Omgevingswet (gemeenteraad 5-12-2019), later geactualiseerd en opgenomen in de Transitiestrategie Omgevingsplan (gemeenteraad 25-3-2021).

### 7.3.3 Situationeel grondbeleid

De Utrechtse opgave is complex en ambitieus. De gemeente maakt bij de realisatie gebruik van meervoudige sturing, waarbij geen instrumenten worden uitgesloten. Onderdeel van deze meervoudige sturing is ook een actieve rol. Voor een actief grondbeleid is het hebben of kunnen verkrijgen van een grondpositie een essentiële randvoorwaarde. Door inzet van het verwervingsinstrumentarium kan de gemeente deze grondpositie bereiken.

Het Utrechts Grondbeleid beschrijft de verschillende instrumenten van het grondbeleid die hierbij kunnen ondersteunen. De daadwerkelijke inzet van instrumenten wordt per project door de gemeenteraad vastgesteld. In hoofdstuk 8 (de Investeringsstrategie) staat beschreven dat richting de Voorjaarsnota wordt verkend of en in welke mate het van belang en mogelijk is om flexibeler te kunnen inspelen op situaties die zich op enig moment voordoen. Dit biedt de gemeente meer kans om op zo'n ontwikkellocatie een actieve rol te vervullen.

Samen met DNU is het Stadsakkoord Wonen tot stand gekomen. Hierin zijn afspraken gemaakt hoe gezamenlijk wordt gewerkt aan de woningbouwopgave. Het doel was te zoeken naar nieuwe, wellicht meer onconventionele samenwerkingen met onze partners. Daarbij horen onder andere partnerselectie en één-op-één-samenwerking. Partnerselectie is een relatief nieuw instrument, ook in Utrecht. Vanuit de overtuiging dat door samenwerking met de markt meer doelstellingen bereikt kunnen worden, ziet de gemeente de meerwaarde van dit instrument. Hetzelfde geldt voor één-op-één-samenwerking. Bij een gemeentelijke gronduitgifte hoeft de gemeente niet altijd tot een tenderprocedure over te gaan. Voorwaarde voor uitgifte aan één specifieke partij is dat het voorstel aantoonbaar inhoudelijke meerwaarde heeft en marktconform is. De werking van deze nieuwe instrumenten maakt onderdeel uit van het nieuwe Utrechtse Selectiebeleid bij gronduitgifte, dat beoogt om op doelmatige en transparante wijze de beste voorstellen voor de ontwikkeling van de stad te selecteren.

Daarnaast heeft de gemeente een rol in het bestemmen ten behoeve van de gewenste ontwikkelrichting, bijvoorbeeld om (ruimte voor) een schaars goed te borgen of voor een goede overgangssituatie te zorgen. Er wordt bijvoorbeeld onderzocht hoe de beschikbaarheid van maatschappelijke bestemmingen in de stad beter geborgd kan worden met het oog op de behoefte daaraan op (middel)lange termijn. Ook is het van belang om de beoogde uitbreiding van de gemeentelijke groenstructuren te verankeren in concrete bestemmingen, zowel in ruimtegebruik als in de openbare toegankelijkheid. Diverse groen- en klimaatsubsidies voor burgers en bedrijven worden voortgezet. Rondom werklocaties zouden tijdelijk anders bestemmen (m.n. voor leegstaand vastgoed) of een regionaal uitgifteprotocol ten behoeve van een evenwichtige groei en verdeling in de regio instrumenten zijn om op de gewenste locatieprofielen te sturen. Ook prolongeert de gemeente de BSSB-subsidieregeling voor bedrijven in Stedelijke Vernieuwingsgebieden.

## 7.4 Sturen en monitoren op implementatie van RSU 2040 met verankering van de balans van zacht en hard

Gemeenten werken vanuit verschillende rollen, Van rechtmatige opdrachtgever en efficiënte dienstverlener tot flexibele samenwerkingspartner en ondersteuner van maatschappelijke initiatieven.
Om inzicht te hebben of ontwikkelingen op koers liggen, maakt de gemeente gebruik van verschillende monitoringsinstrumenten, zoals de MPR, het dasboard wonen en het dashboard werk voor iedereen. Via de planning & control cyclus geeft de gemeente periodiek aan wat het komende jaar bereikt moet worden en wat daarvoor gaat gebeuren. Op deze wijze actualiseert de gemeente ook meerjarig het perspectief op 2040. En legt de gemeente verantwoording af over wat is gedaan en hoever de ontwikkeling is. Hierbij wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de reguliere kaders en instrumenten van de planning- en controlcyclus.
De gemeente wil voorkomen dat bij de implementatie van de RSU 2040 de “harde” krachten (ruimtelijke functies die geld opleveren) het winnen van de “zachte” krachten (ruimtelijke functies die geld kosten). Concreet: dat investeringen in maatschappelijke voorzieningen en/of groenvoorzieningen achterblijven bij de realisatie van woningen of bedrijfsmatige functies. De barcode is geïntroduceerd om in de ruimtelijke ontwikkeling van de stad recht te doen aan de integrale condities die verbonden zijn met gezond stedelijk leven voor iedereen. Als verdichting en vergroening niet in balans blijven, staat de gezonde verstedelijking op het spel. Als maatschappelijke voorzieningen achterblijven geldt hetzelfde. Daarom is een periodieke, harde toets van de voortgang van de ruimtelijke ontwikkelingen aan de barcode noodzakelijk. Als basis voor een uitwerking van een werkbaar mechanisme, dat de balans tussen zacht en hard kan verankeren, is het volgende ontwikkeld.

De gemeente toetst per relevante grootschalige ontwikkeling en jaarlijks op stedelijk niveau of de ontwikkelingen voldoen aan de integrale barcode met behulp van deze matrix:

| Dimensie / weging | Voldoet aan alle voorwaarden | Voldoet gedeeltelijk aan alle voorwaarden | Voldoet niet aan de voorwaarden |
|---|---|---|---|
| Groen groeit mee | | | |
| Mobiliteit gewaarborgd | | | |
| Voorzieningen in de pas | | | |
| Per saldo | Doorgaan | Condities concretiseren | Stoppen |

Indien op één of twee van de dimensies niet volledig aan de voorwaarden van de barcode voldoen, kan het plan alleen worden voortgezet als er op stedelijk niveau overeenstemming is waar en wanneer voldoende compensatie wordt gerealiseerd. De barcode is dus geen absolute maatstaf voor elk schaalniveau. Met toepassing ervan wordt concreet wat op stedelijk niveau de ambitie van de gemeente is. Dat betekent dat als in specifieke situaties de integrale barcode niet realiseerbaar is, gestuurd kan worden op verevening of compensatie op andere plekken.
Voor lopende plannen – zoals bijvoorbeeld MWKZ - geldt dat deze voortgezet worden; benodigde compensatie voor energie en groen zal elders/later worden gerealiseerd. Overigens geldt bovendien dat op zwaarwegende gronden het gemeentebestuur altijd een andere afweging kan maken.

De uitwerking van deze matrix wordt verwerkt in de vernieuwing van het afwegingskader Investeringsimpuls, na vaststelling van de RSU 2040 door de raad. Bij deze uitwerking moet worden geconcretiseerd hoe de periodieke monitoring in het publieke besluitvormingsproces wordt vastgelegd (verbinding met VJN/MPR) en hoe bij private overeenkomsten met ontwikkelaars deze publieke conditie (planvorming toetsen aan stedelijke realisatie van de barcode) geborgd wordt.



# 8 Investeringsstrategie 2040

## 8.1 Inleiding: wat behelst investeringsstrategie, en waarom is deze van belang?

In deze RSU 2040 worden omvangrijke ambities geschetst voor het toekomstbeeld van de stad. Het is belangrijk dat deze ambities haalbaar en betaalbaar worden, zodat ze daadwerkelijk te realiseren zijn. Dat beoogt de gemeente met de investeringsstrategie 2040.

Een investeringsstrategie is geen begroting, maar een investeringsopgave die steeds verder wordt ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Over deze opgave is de gemeente met diverse partijen in gesprek (geweest) en die gesprekken worden ook na de oplevering van de RSU 2040 voortgezet. De gemeente kan de stad immers alleen samen met partners maken.

De investeringsstrategie 2040 vormt het kader dat ook richting geeft aan het jaarlijkse gemeentelijke begrotingsproces. Per jaarschijf wordt bij de Voorjaarsnota besloten over de inzet van de dan bekende en beschikbare gemeentelijke investeringsruimte voor concrete (meerjarige) opgaven.

In dit hoofdstuk staan enkele investeringsprincipes beschreven. Ook wordt de raming geschetst voor het indicatieve investeringsvolume en is een indicatie opgenomen van mogelijke dekkingsbronnen. Daarnaast worden voorstellen gedaan voor het (financiële) instrumentarium dat de gemeente wil inzetten om tot een haalbare en betaalbare investeringsopgave te komen.

## 8.2 Investeringsprincipes: uitgangspunten voor een haalbare en betaalbare RSU 2040

**Gebalanceerde groei leidt tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement**

Het belang van een evenwichtige groei van de stad wordt gevisualiseerd met de barcodemethode. Die laat zien dat de ruimte in de stad steeds intensiever gebruikt moet worden om de verwachte groei te kunnen faciliteren. Elk onderdeel van de barcode heeft een prijskaartje. Deze onderdelen moeten ruimtelijk, maatschappelijk en economisch zo slim mogelijk gecombineerd worden. De bekostigingsopgave per hectare zal toenemen, omdat er effectiever en efficiënter gecombineerd kan worden. Gebieden en opgaven die worden gekenmerkt door geïntensiveerd en meervoudig ruimtegebruik zijn complexer en dus duurder. Tegelijkertijd levert meer investeren in meer functies op een kleiner ruimtegebruik meer maatschappelijk en financieel potentieel op. Kortom, een gebalanceerde groei conform de barcode leidt weliswaar tot een hogere en complexere bekostigingsopgave, maar biedt ook kansen voor meer maatschappelijk en financieel rendement.

**Een integrale investeringsagenda vraagt om vroegtijdige integrale afwegingen**

De ambities voor de stad worden realistisch en uitvoerbaar als de bekostigingsopgaven tijdig en in samenhang geadresseerd worden. Dit betekent slim faseren en integraal afwegen van de beschikbare schaarse middelen. Dat doet een appèl op een werkwijze waarbij naast de ‘harde’ ontwikkelkant van wonen, werken en vervoer meteen ook rekening wordt gehouden met de bijbehorende randvoorwaardelijke groei van maatschappelijke voorzieningen, groen en energie. Daarnaast is het belangrijk om meer zicht te krijgen op de ondergrond. Deze is schaars, complex en dus kostenopdrijvend. Het is een element dat nu vaak letterlijk en figuurlijk ‘onder de radar’ blijft.

**Voor transformatie van de stad staan alle partijen aan de lat; Utrecht is het waard**

Gezonde verstedelijking, met name via binnenstedelijk verdichten, leidt tot maatschappelijk rendement. Veel partijen hebben daar ideeën over en veel partijen hebben er baat bij. Dit betekent dat de gemeente de integrale investeringsopgave samen met maatschappelijke partners, marktpartijen en andere overheden moet oppakken. Dat geldt voor het invullen van de ambities voor de stad, zodat andere partijen goede en vernieuwende ideeën kunnen aandragen voor een gezonde ontwikkeling van de stad, en dat geldt voor het bekostigen van de ambities, waar andere partijen immers ook baat bij kunnen hebben. Om in aanmerking te komen voor rijksmiddelen komt, naast cofinanciering door lagere overheden, alternatieve bekostiging via baathebbers steeds meer in beeld. Zo wordt de gezamenlijke verstedelijkingsopgave steeds vaker verknoopt met gezamenlijke investeringen.

**Rijksbijdragen blijven cruciaal, juist voor integrale proposities**

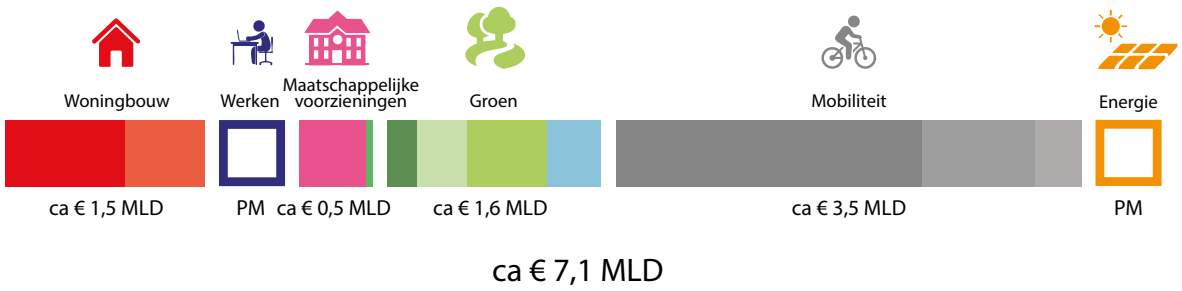
Bij grote groeiprojecten in het verleden (zoals Leidsche Rijn en het Stationsgebied) en in het heden (de Merwedekanaal¬zone), maken rijksbijdragen een substantieel onderdeel uit van de dekkingsbronnen. Voor het realiseren van de ambities van de RSU 2040 is opnieuw een stevige investeringsbijdrage van het Rijk onontbeerlijk. Het Rijk erkent het belang van integrale verstedelijking en de bijdragen die de Utrechtse ambities leveren voor enkele grote regionale en zelfs nationale opgaven. De bestaande fondsstructuren zijn echter nog vrij sectoraal opgezet en appelleren vooral aan de woon-, werk- en/of mobiliteitsopgave. Daardoor bestaat het risico dat er na de gevraagde cofinanciering door de gemeente te weinig middelen resteren voor aanvullende, randvoorwaardelijke ambities en dat de stad groeit volgens een te beperkte barcode. Er is behoefte aan verstedelijkingsfondsen die de stad bij de toekenning van de propositie financiële ruimte laat voor een inclusieve benadering van alle thema’s en dus een gebalanceerde groei van de stad. Dat sluit aan bij de voorstellen van de

Studiegroep Interbestuurlijke en Financiële Verhoudingen. Deze betreffen bijvoorbeeld de inrichting van een opgavegerichte meerjarige enveloppe of een gezamenlijk investeringsvehikel met als insteek dat waar de regionale/lokale middelen ontoereikend zijn 'het Rijk bij (zou) moeten springen'. 46

## 8.3 Investeringsopgave: kostenindicatie van de in de RSU 2040 geschetste ambities

Bij RSU 2016 hoorde een investeringsopgave, die voor de gemeentelijke bijdrage deels is uitgewerkt in korte termijn programmering (VJN 2017 t/m VJN 2021) en meerjarige programmering (MPR 2020). RSU 2040 brengt actualisering, verbreding en verlenging van de investeringsopgave van RSU 2016.

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. In onderstaande tabel staan indicatieve deelopgaven voor investeringen per barcodethema.



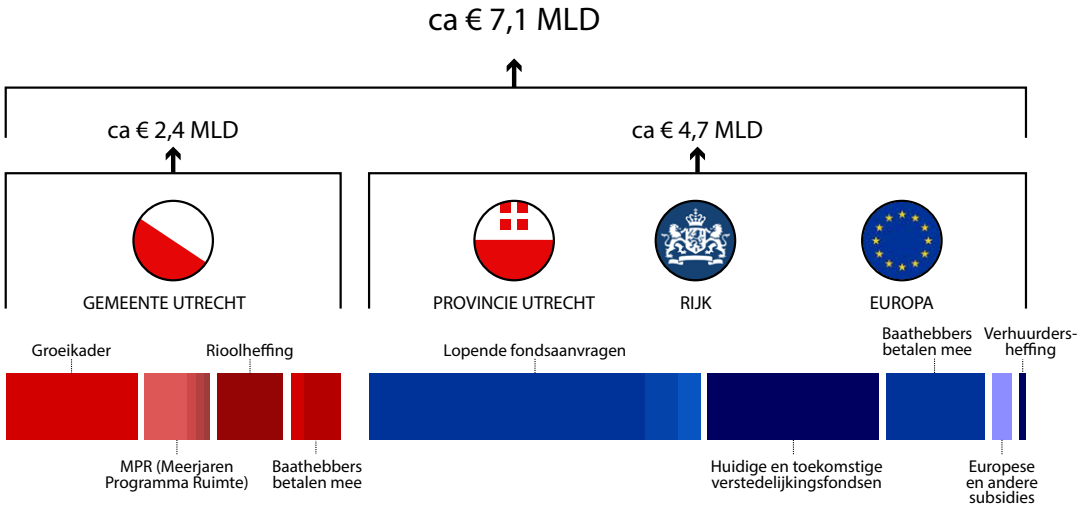

*De totale investeringsopgave tot 2040*

De totale investeringsopgave tot 2040 bedraagt circa € 7,1 miljard. De investeringsopgave die voortvloeit uit transformatie van de grotere werklocaties en de energietransitie is nog niet in te schatten. Het merendeel zou moeten worden opgepakt door de markt. Daar waar op basis van de marktinitiatieven de verwachting is dat de thematische ambities onvoldoende worden gereali-seerd, is een actievere rol van de gemeente gewenst. Dit kan de vorm krijgen van specifieke (voor) investeringen en/of samenwer-kingsverbanden.

Bovenstaande investeringsopgave vraagt om het mobiliseren van alle mogelijke investeringsmiddelen. Rijkssubsidies zullen de basis blijven voor dit soort grote bekostigingsopgaven. Daarnaast wordt er gewerkt aan optimalisatie van het bestaande gemeentelijk instrumentarium en gezocht naar een significante aanvulling vanuit alternatieve bekostiging door marktpartijen en andere baathebbers. Kosten en baten worden dichter bij elkaar gebracht volgens het principe ‘de baathebber betaalt mee’. Rijk, G4 en marktpartijen hebben uitgesproken zich hiervoor gezamenlijk in te zetten. Daarvoor blijkt soms nieuw instrumentarium nodig, vaak gekenmerkt door beprijzen of belasten. De gemeente wil enkele kansrijke nieuwe instrumenten samen met het Rijk en de markt verder verkennen en kijkt daarbij ook naar voorbeelden uit het buitenland die in het eindrapport van Studiegroep Alternatieve Bekostiging zijn opgenomen.[47] De gemeente wil ook optimaal gebruik (blijven) maken van de mogelijkheden van het bestaande instrumentarium.

Het verleden heeft daarnaast overduidelijk aangetoond dat stadsvernieuwing- en uitbreiding zonder rijksbijdrage onmogelijk is. Een rijksbijdrage die zowel financieel als maatschappelijk goed rendeert. Utrecht lost een nationaal vraagstuk op en draagt daarin stevig bij aan het realiseren van een brede welvaartsgroei. De kenmerken van de stad en regio Utrecht in combinatie met de ambities van de RSU 2040 versterken die groeivoordelen nog eens. Van het Rijk wordt daarom een substantiële bijdrage verwacht in termen van (additionele) subsidies en de toepassing van (nieuwe) instrumenten voor beprijzen en belasten. Kortom, baathebbers betalen (meer) mee, maar rijksbijdragen blijven van cruciaal belang om alle genoemde ambities te kunnen bekostigen.

In onderstaande figuur staan de dekkingsbronnen bij de investeringsopgave van RSU 2040 weergegeven. In de volgende paragraaf staat beschreven welke (financiële) sturingsinstrumenten de gemeente kan inzetten en ontwikkelen om deze dekkingsbronnen daadwerkelijk beschikbaar te kunnen maken. Daarna is aangegeven welke middelen de gemeente verwacht van het Rijk en andere overheden.




*Dekkingsbronnen bij de investeringsopgave tot 2040*

## 8.4 Gemeentelijk (financieel) sturingsinstrumentarium

### 8.4.1 Groeikader: ca € 1 miljard – belangrijkste bestaande bron voor investeringsimpuls zoekt versterking

Het groeikader beslaat het meest substantiële deel van de gemeentelijke bijdrage. Dit kader wordt gevoed uit de groeiinkomsten vanuit het gemeentefonds en OZB en bestaat uit een dienstverleningscomponent (het zogeheten referentiekader) en een investeringsagenda groei. Deze investeringsagenda is sinds RSU 2016 een voedingsbron voor de investeringsimpuls. De bedoeling was een structurele en bestendige investeringsruimte beschikbaar te maken voor (randvoorwaardelijke) ruimtelijke investeringen ten behoeve van de groei van de stad. Het is merkbaar dat deze investeringsruimte toch tekortschiet om de inclusieve groei van de stad te accommoderen. Voor de korte en de lange termijn zijn de afwegingen anders. Bovendien is er een spanningsveld tussen enerzijds het aanwenden van deze middelen ten behoeve van cofinanciering van omvangrijke OV- en gebiedsinvesteringen, en anderzijds het bekostigen van een deel van de groene schaalsprong en het borgen van het gewenste niveau van maatschappelijke voorzieningen. Het groeikader is op dit moment de enige dekkingsbron waar de (meerkosten voor) de uitbreiding van maatschappelijke voorzieningen uit gedekt zouden kunnen worden. Van het genoemde bedrag (1 miljard euro) is op dit moment een half miljard beoogd voor maatschappelijke voorzieningen.
Deze gezamenlijke opgave, en dus ook de investeringsimpuls, zal voor RSU 2040 meer in samenhang moeten worden bezien en afgewogen. Het doel is niet alleen om meer middelen bijeen te kunnen brengen, maar ook om de middelen langjarig evenwichtig te verdelen ten behoeve van het realiseren van de barcode, om zo te garanderen dat groene en maatschappelijke voorzieningen gelijk opgaan met de woningproductie. Deze doelen worden bij de Voorjaarsnota 2021 vertaald naar een passend afwegingskader..

Door zoveel mogelijk (meer)opbrengsten en kosten voor integrale plannen samen te brengen in de afweging voor (her)investering in het fysieke domein worden gebiedsontwikkelingen en groei van de stad sterker verbonden met de opgaven. Tevens draagt het investeren van meeropbrengsten in de stad bij aan een robuust en betrouwbaar investeringsklimaat, dat andere partijen stimuleert mee te investeren (McKinsey en Deloitte, 2020). De herziene investeringsimpuls bij RSU 2040 bestaat daarom bij voorkeur uit meerdere dekkingsbronnen en een bijpassend afwegingskader. In aanloop naar Voorjaarsnota 2021 zullen voorstellen, inclusief bijbehorende richtinggevende principes, nader worden uitgewerkt en voorgelegd. De toelichting bij onderstaande dekkingsbronnen moet worden bezien in het licht van het verkennen van diverse mogelijkheden om tot een haalbare en betaalbare RSU 2040 te komen. Onderdeel van die verkenning is of ‘herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij’ hierbij een behulpzaam uitgangspunt kan zijn.

### 8.4.2 Meerjarenprogramma Ruimte (MPR), circa € 450 – 550 miljoen

**Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB) en Meerjaren Groenprogramma (MGP)**
De (gefaseerde) ambities van RSU 2040 maken ook onderdeel uit van de Meerjaren Programma's Bereikbaarheid (MPB) en Groen (MGP). De uitwerking van de RSU-ambities in integrale meerjarige plannen kan de basis vormen voor meerjarige reserveringen, zodat zowel grotere ingrepen (zoals een OV-systeemsprong, een schaalsprong groen of een majeure gebiedsontwikkeling) als kleinere ingrepen (zoals de fietssysteemsprong en kleinere automaatregelen) stapsgewijs gerealiseerd kunnen worden. Dit draagt bij aan een evenwichtige groei van de stad. Door structureel (financiële) ruimte te bestemmen voor ambities met grotere (co)financieringsbehoeften wordt mogelijk ook een grotere multiplier gegenereerd.

Vanuit het verkennen van het principe 'herinvesteren in de fysieke leefomgeving, tenzij' verdienen twee begrotingsonderdelen binnen het MPR nog aparte aandacht:

**Erfpacht**
Bij project- en gebiedsontwikkelingen kunnen erfpachtopbrengsten optreden door conversies en bestemmingswijzigingen. Een deel van deze opbrengsten wordt benut voor (nieuwe) ruimtelijke investeringen, namelijk een deel van de erfpachtopbrengsten bij ontwikkelingen die woningcorporaties treffen en de erfpachtopbrengsten die komen uit erfpachtconversie 2017 (motie 191); de overige opbrengsten maken conform de financiële spelregels nu onderdeel uit van de algemene middelen.

**Grondexploitaties**
Er bestaan voor de verdichtingsopgave geen structureel winstgevende grondexploitaties, zeker niet vanuit integraal verstedelijkingsperspectief. Het stedelijk programma kost per saldo meer geld dan het oplevert. Voor enkele lopende grondexploitaties verwacht de gemeente een positief resultaat. De gemeente neemt deze bronnen mee in de verkenning richting de Voorjaarsnota.

### 8.4.3 Rioolheffing, circa € 400 – 500 miljoen
Investeringen ten behoeve van de water-gerelateerde klimaatmaatregelen kunnen naar verwachting worden gedekt uit een hogere rioolheffing. Onderzoek naar het toepassen van deze mogelijke additionele inkomsten ten behoeve van de dekking voor de natuurlijke oplossingen zal worden gekoppeld aan het groenstructuurplan.

### 8.4.4 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen: € 350 – 400 miljoen
Vanuit het principe dat de baathebber (meer) meebetaalt, wil Utrecht nieuw instrumentarium verkennen:

**Surplus parkeerinkomsten**
In de Parkeervisie[48] wordt geschetst hoe op korte en middellange termijn het parkeerareaal wordt uitgebreid en de tarieven worden verhoogd. Ook dit is een vorm van beprijzen. Ook dit is een vorm van beprijzen. In de Parkeervisie wordt tevens een Bereikbaarheidsfonds overwogen. In lijn met de koers die reeds is ingezet in het Coalitieakkoord dat (verhogingen van) parkeertarieven worden aangewend voor mobiliteitsbeleid en de verhoging van de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte, zal de gemeente verkennen hoe deze (verhoging van) parkeer- en bereikbaarheidsinkomsten op een slimme en doelmatige wijze kan bijdragen aan de parkeervisie, de gewenste systeemsprong en de bekostiging van investeringen in het mobiliteitsbeleid 2040.
Hier past wel de notie bij dat de gemeente ook op plekken in de stad parkeerplaatsen zal opheffen om ruimte vrij te spelen voor andere functies, dus er is ook sprake van inkomstenderving.

**Aandacht voor gebiedsoverstijgende ambities: Fonds Bovenwijkse Voorzieningen**
Integrale gebiedsontwikkeling is een randvoorwaarde voor realisatie van de ambities in deze RSU 2040. Om ervoor te zorgen dat de omvang en het niveau van de bovenwijkse voorzieningen gelijke tred kunnen houden met de groei van de stad, wil de gemeente verkennen hoe een Fonds Bovenwijkse Voorzieningen voor Utrecht kan werken. Het betreft

feitelijk het optimaliseren van gebiedsoverstijgend kostenverhaal, door standaardiseren en onderbouwen van bijdragen vanuit de markt én vanuit de gemeente. Dit brengt een betrouwbaar investeringsklimaat, en zo ontstaat een mogelijk multipliereffect: elke euro die de gemeente zelf investeert, leidt tot meerdere euro's aan investeringswaarde in de stad, waarbij bijdragen worden gekoppeld aan concrete bovenwijkse voorzieningen, zoals bijvoorbeeld voor mobiliteit en groen. Diverse steden hebben reeds zo'n fonds ingesteld of zijn dat op dit moment aan het verkennen. Ook sluit deze beweging goed aan op de Omgevingswet die in 2022 van kracht wordt, waarin omgevingsplannen en investeringsplannen hand in hand kunnen gaan.

Er is overigens nog geen passend (belasting)instrument om bestaande baathebbers (mee) te laten betalen aan waardestijging als gevolg van gebiedsinvesteringen. Voor dit complexe vraagstuk is, mede vanwege de samenhang met decentrale belastingstelsel, verdere verkenning van de (on)mogelijkheden nodig. Dit ligt ter overweging bij de ministeries van BZK en Financiën.

### 8.4.5 Grondbeleid en vernieuwing samenwerkingsvormen: snel schakelen waar het moet en samen optrekken waar het kan

De methoden voor grondprijsbepaling worden vastgelegd in het grondbeleid. De gemeente kiest daarbij voor een situationeel grondbeleid. In bepaalde situaties kan dat een actieve opstelling betekenen, bijvoorbeeld, omdat dit het mogelijk maakt om op doelmatige wijze tot (directe) sturing op beleidsdoelen voor een specifieke locatie te komen. Zo'n actieve opstelling past bij de ambities van de RSU 2040. Om dat mogelijk te maken kan bijvoorbeeld worden overwogen om de financiële kaderstelling zo in te richten dat anticiperen en snel handelen beter mogelijk wordt, bijvoorbeeld door het beschikbaar stellen van voorbereidingskredieten en door een voorziening te treffen voor verwachte tekorten. Dat biedt meer flexibiliteit en zekerheid om in te spelen op kansrijke (toekomstige) gebiedsontwikkelingen.

Daarnaast wil de gemeente met partners actief investeren in (vernieuwende) samenwerkingsvormen die de gewenste gebiedsontwikkeling faciliteren en stimuleren. Dit komt onder andere tot uitdrukking in het Utrechtse tenderbeleid en intensivering van de gemeentelijke rol in bijvoorbeeld het Stadsmakersfonds en OMU. Deze sturingsinstrumenten en samenwerkingsverbanden helpen de gemeente om samen de stad te maken.

## 8.5 Bijdragen vanuit Rijk en andere overheden

Het Rijk heeft sinds de jaren ’70 financiële steun verleend aan stadsvernieuwingen. Zonder subsidies waren deze stedelijke ontwikkelingen niet mogelijk. De bestaande bekostiging- en financieringssystematiek van het Rijk is momenteel onvoldoende ingericht om de integrale verstedelijkingsopgave goed te bekostigen. Meerdere studies (Deloitte, McKinsey) tonen aan dat de financiële ondersteuning voor gebiedsontwikkeling vanuit het Rijk minder is dan voorheen. De voornaamste subsidies voor stedelijke ontwikkeling van de Rijksoverheid van 1970 tot 2014 op een rij:

- In de periode 1970-2005 is in totaal 17,5 miljard euro vrijgemaakt voor stadsvernieuwingsgelden
- In de periode 1995-2009 is in totaal 1 miljard euro vrijgemaakt (Besluit Locatiegebonden Subsidies)
- In de periode 2000-2014 bedroeg het totale Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing 4,3 miljard euro

In de RSU 2016 is geïllustreerd welke bijdragen Utrecht in de periode eind jaren ’90 tot 2015 ontving van het Rijk voor stedelijke ontwikkeling. Voor de ontwikkeling van locaties Leidsche Rijn en het Stationsgebied betrof dat respectievelijk € 135 miljoen (Vinex-subsidie) en € 55 miljoen (NSP-subsidie). Vanuit het ISV en het Impulsbudget bedroeg dat € 175 miljoen in de periode 2000-2014 (circa € 11,5 miljoen per jaar).

Het is voor het kunnen realiseren van de verstedelijkingsambities van groot belang dat deze rijksbijdragen worden geprolongeerd en uitgebreid waar nodig.

### 8.5.1 Lopende fondsaanvragen: circa € 2,5 miljard

**Nationaal Groeifonds**
Het Nationaal Groeifonds bedraagt € 20 miljard voor de komende vijf jaar. Dit fonds is onder beheer van de ministeries van Financiën en Economische Zaken en Klimaat en richt zich op drie beleidsdomeinen: kennisontwikkeling, R&D en innovatie, en infrastructuur. De komende jaren verkent de gemeente of en welke soort aanvragen kansrijk zijn om in te dienen voor het Nationaal Groeifonds.

**MIRT-programma**
In het U Ned-programma werkt Utrecht samen met Rijk, provincie Utrecht en omliggende gemeenten de mobiliteitsopgave in de regio uit, inclusief de bijbehorende bekostigingsopgave. Dit heeft met de MIRT-verkenning ‘OV en wonen’ een eerste investeringspakket opgeleverd richting een volwaardig lightrail netwerk van € 380 miljoen, met bijdragen van de provincie Utrecht (€ 85 miljoen), gemeente Utrecht (€ 85 miljoen) en ministeries van IenW (€ 150 miljoen) en BZK (€ 60 miljoen[49]). De komende jaren worden volgende MIRT-investeringsbesluiten voorbereid.

**Woningbouwimpuls**
De Woningbouwimpuls (uit de Miljoenennota 2020) is een subsidie van in totaal € 1 mld (periode 2020-2023) die zich richt op realisatie van betaalbare woningen inclusief de bekostiging van bereikbaarheids-maatregelen en de kwaliteit van de leefomgeving. Voor complexe binnenstedelijke transformaties, zoals ook die van Utrecht, is deze Woningbouwimpuls van cruciaal belang. Juist deze gebieden kenmerken zich vaak door relatief hoge aanloopkosten, zoals saneringskosten, benodigde investeringen in bereikbaarheid en een kwalitatief goede leefomgeving, en daarnaast ook de zoektocht naar een woningmarkt in balans met voldoende aanbod van sociale en middeldure huurwoningen. De eerste aanvraag van Utrecht was succesvol: er is € 21 mln toegekend voor deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone. De Woningbouwimpuls blijkt onmisbaar om de laatste productiefase te kunnen borgen, omdat de grotere verstedelijkingsbijdragen afgelopen jaren ontbraken. Dit maakte de onrendabele top op gebiedsontwikkeling extra zichtbaar. Zeker als daar

alle integrale opgaven bij worden betrokken, gaat het om hoge bedragen per woning. Om de komende jaren de RSU 2040 te kunnen realiseren met de stedelijke keuzes en ambities rondom o.a. de woningopgaven, bereikbaarheid en kwaliteit van de leefomgeving is het noodzakelijk dat de Woningbouwimpuls substantieel wordt verruimd en verlengd. Een significante rijksbijdrage is op basis van het verleden, de complexiteit van de binnenstedelijke verdichtingsopgave en de ambities een voor de hand liggend vertrekpunt.

### 8.5.2 Huidige en toekomstige Verstedelijkingsfondsen: € 1 à 1,5 miljard

Naast de reeds lopende aanvragen is in de toekomst minimaal een aanvullend bedrag nodig van € 1 à € 1,5 miljard. Dit zou kunnen voortkomen uit een volgend MIRT-traject en/of een volgende tranche van het Groeifonds, maar ook uit een nieuw, overkoepelend verstedelijkingsfonds met een integrale opzet die aansluit bij de brede barcode voor gezonde verstedelijking. Daarnaast is het mogelijk en nodig dat in volgende kabinetsperiodes substantiële rijksbijdragen beschikbaar komen voor wijken als Overvecht, analoog aan Nationaal Programma Rotterdam Zuid, bijvoorbeeld via het Volkshuisvestingsfonds en het rijksprogramma leefbaarheid en veiligheid. Rijk en regio kunnen samen optrekken en het verschil maken met een integrale wijkaanpak waarbij de sociaaleconomische en fysieke wijkvernieuwing hand in hand gaan. Een goed voorbeeld is de integrale wijkaanpak die in 2020 een plek heeft gekregen in de Regiodeal, waarin Rijk, provincie Utrecht en meerdere gemeentes samenwerken.

### 8.5.3 Baathebbers betalen mee: nieuwe bekostigingsbronnen € 700 – 800 miljoen

Vanuit het principe dat de baathebber meebetaalt, zou het Rijk nieuw instrumentarium kunnen verkennen. Gemeente Utrecht ziet uit diverse onderzoeken, zoals Studierapport Alternatieve Bekostiging en de verdieping daarvan in rapport Alternatieve Bekostiging Zuidelijke Randstad, dat beprijzen van mobiliteit een hoog potentieel kan hebben.

**Bereikbaarheid en OV-systeemsprong: cordonheffing, OV-ticketing en tariefdifferentiatie**

Betere mobiliteit is niet alleen een kwestie van betere verbindingen, maar ook en vooral van een systeemsprong. Dat is de reden waarom de gemeente met interesse volgt hoe het Rijk opvolging geeft aan door de studiegroep Alternatieve Bekostiging als kansrijk beoordeelde instrumenten, zoals cordonheffing (ofwel betalen voor autobewegingen binnen een bepaald stedelijk gebied). Dergelijke beprijzing zou namelijk als gedragsprikkel moeten werken, zodat zogenaamde ‘negatieve externe mobiliteitseffecten’ worden beperkt, zoals milieuvervuiling en slechtere bereikbaarheid door grote verkeersdrukte. Tevens werkt beprijzing als een doelmatigheidsfactor, want het kan substantieel onderdeel uitmaken van het bekostigingsmodel voor de benodigde infrastructuur, voorzieningen en dienstverlening van de beoogde systeemsprong in onze stad. Op basis van diverse (internationale) studies blijkt cordonheffing een groot opbrengstpotentieel te hebben én een goede prikkel te zijn voor gewenste gedragsverandering. Het is echter pas een reëel instrument als alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn, en als het Rijk dit instrument steunt. Hetzelfde geldt voor OV-ticketing en tariefdifferentiatie. Deze bronnen zouden niet automatisch bij de gemeentelijke middelen landen, maar zouden wel moeten bijdragen aan de bekostiging van de stedelijke mobiliteitsopgave. Utrecht heeft - net als enkele andere steden – het voornemen dit nader te onderzoeken en verwacht gezien de grote kansrijkheid van het instrument dat dit onderdeel wordt van de komende kabinetsformatie. De factor tijd speelt voor de omvang van deze dekkingsbron voor RSU 2040 een belangrijke rol. Hoe eerder er ruimte komt voor dit instrument, hoe meer Utrecht kan meebetalen aan de OV-systeemsprong, en hoe eerder de OV-systeemsprong wordt gere-

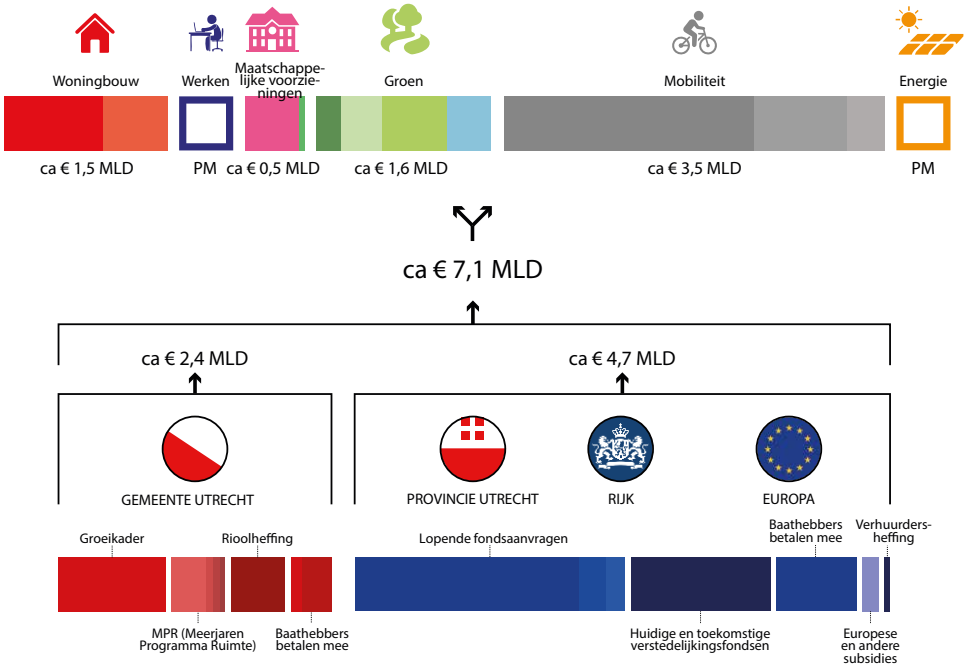
aliseerd, hoe eerder Utrecht cofinanciering kan aanbieden. Omdat de opbrengsten van cordonheffing - waarmee investeringen kunnen worden bekostigd - ook ná 2040 zullen doorlopen, kunnen rijksbijdragen ook in de vorm van voorfinanciering worden verleend. De gemeente gaat met het Rijk in gesprek over de optimale wisselwerking tussen het bekostigen van de OV-systeemsprong en het invoeren van cordonheffing.

### 8.5.4 Europese en andere subsidies € 130 – 70 miljoen: verzilveren van kansen voor Gezond Leefklimaat

De Europese Commissie ziet dat voor het bereiken van haar doelstellingen de steden en regio's belangrijke spelers zijn. De RSU 2040 biedt aanknopingspunten en kansen op subsidie vanuit Europa. De subsidieprogramma's ondersteunen de lange termijn doelen van de Europese Commissie door in te zetten op drie hoofdpijlers voor beleid: Groen, Digitaal en Veerkrachtig Europa. Voor de RSU 2040 biedt dat vooral mogelijkheden binnen het thema Gezond Leefklimaat, zoals voor duurzame bouw en renovatie, duurzame energie, het bedrijfsleven mobiliseren voor circulaire economie, duurzame mobiliteit, duurzaam voedselsysteem, behoud van biodiversiteit en een gifvrij milieu. Per subsidieaanvraag komt maximaal een paar miljoen euro beschikbaar, maar de ervaring leert ook dat Europese subsidies een impuls kunnen geven aan het project als geheel. Europese subsidies kunnen een bijdrage leveren in zowel de ontwikkelingsfase als de realisatiefase, mits er sprake is van een innovatieve aanpak. Daarbij zet de gemeente o.a. in op de Green Deal. Ook op ander schaalniveau zoekt de gemeente naar fondsen, zoals met 'Groen Groeit Mee' van Provincie Utrecht of via samenwerking met waterschapsprojecten voor een betere afwatering van schoolpleinen.

### 8.5.5 Verhuurdersheffing: € 40 – 60 miljoen

In Miljoenennota 2020 heeft het kabinet € 1 miljard (periode 2020-2029) vrij gemaakt voor een korting op de verhuurdersheffing van € 25.000 per nieuw gerealiseerde en verhuurde sociale huurwoning. Utrechtse woningcorporaties hebben deze korting al voor ca. 5.200 sociale huurwoningen aangevraagd. Deze maatregel vergroot de investeringskracht van de Utrechtse woningcorporaties en daarmee de gezamenlijke slagkracht om meer en/of betere sociale huurwoningen te realiseren. Utrecht pleit er dan ook voor om deze korting te continueren of de verhuurderheffing zelfs geheel af te schaffen, zodat corporaties een optimale bijdrage kunnen leveren aan integrale verstedelijking.




*Dekking investeringsopgave RSU 2040*

# Nawoord

## De toekomst staat niet vast

Wie had begin 2020 kunnen voorzien dat een wereldwijde pandemie het leven, zowel in het privé domein als in het publieke domein, zo op zijn kop zou zetten? De impact ervan op de toekomst van de stad kon nog niemand aan het eind van 2020 overzien. Een ongewijzigde terugkeer naar het normaal zoals tot aan de uitbraak, is hoogst onwaarschijnlijk en in een aantal opzichten ook niet gewenst. Maar hoe mensen wonen, werken, in de openbare ruimte verblijven en hoe mensen mobiel zijn, dat alles kan in vervolg op de corona uitbraak meer of minder gaan veranderen, zonder dat nu helder is hoe ingrijpend.
Bij die onzekerheid gaat Utrecht er toch vanuit dat steden hun aantrekkingskracht zullen behouden. Als plekken bij uitstek waar allerlei ontmoetingen plaatsvinden, waar voorzieningen zijn die op minder drukke plaatsen niet mogelijk zijn, waar gewerkt wordt aan de nieuwste ontwikkelingen, waar contrasten samenkomen die het leven kleur geven. Tegen deze achtergrond gaat de gemeente er vanuit dat de in deze RSU 2040 ontwikkelde strategie duurzaam houdbaar is. Met de aantekening dat periodieke monitoring van relevante trends op zijn plaats is om waar nodig te kunnen bijsturen.

Utrecht neemt - met de spectaculaire groei van de afgelopen decennia - in het rijtje attractieve steden een eigen, bijzondere plek in. Als historische stad met een rijk verleden en met een relatief jonge bevolking met veel toekomst. Door de ligging, door de combinatie van hoog stedelijke voorzieningen en menselijke maat, door karakteristieke kwaliteiten die in deze visie voor het voetlicht zijn gebracht en die Utrecht wil koesteren, hoe de toekomst ook uitpakt. En met de agenda van gezond stedelijk leven voor iedereen die richting geeft aan die toekomst.

Hoe Utrecht met die blijvende aantrekkingskracht en de daaruit voortkomende groei wil omgaan vraagt om een beeld waar de stad naar toe wil en van de mogelijke route daarheen. Niet als een blauwdruk. Onvoorziene omstandigheden zullen ook in de komende periode aanleiding geven tot periodieke herijking van het beeld en de route.
Dat laat zich ook mooi illustreren aan de hand van het beeld van de groei van de stad die precies 100 jaar geleden werd ontwikkeld in het Uitbreidingsplan van Berlage c.s. Rondom de toen bestaande stad voorzag Berlage de uitbreiding met gebieden als Hoograven, Kanaleneiland en Overvecht. Utrecht heeft zich deels anders ontwikkeld, het vliegveld is er nooit gekomen, maar de kaart van precies een eeuw terug laat zich toch vooral lezen als een beeld van de toen voorgestelde toekomst die in heel veel opzichten werkelijkheid is geworden.

Deze visie wil zich in het geheel niet meten met het Uitbreidingsplan van toen. Maar de gemeente meent wel dat er nu – met de verdere ontwikkeling van de stad voor ogen - een aansprekend perspectief uitgewerkt moet zijn, aan de hand waarvan stap voor stap goede keuzen gemaakt kunnen worden. Deze visie biedt dat perspectief voor een toekomst waarin groei en kwaliteit hand in hand gaan. Waarin Utrecht verandert en ook Utrecht blijft. De inzet is dat langs deze lijn niet alleen ruimte wordt gemaakt voor meer inwoners en meer arbeidsplaatsen, maar tegelijkertijd een passend antwoord wordt gegeven op de toenemende ongelijkheden die zich in onze stad manifesteren. Gezond stedelijk leven voor iedereen vraagt een enorme inspanning om aan die ongelijkheden het hoofd te bieden. Deze RSU 2040 zet koers op ruimtelijke condities die ongelijkheden tegengaan of beperken in de volle wetenschap dat meer nodig is dan ruimtelijke en fysieke ingrepen.

Ook de klimaatcrisis zal de agenda van de stad in de periode tot 2040 sterk stempelen. Onmiskenbaar is vergroening van de stad noodzakelijk, zelfs als de stad niet zou groeien. Eens te meer is de inzet dat verdichten en vergroenen in balans moeten zijn een urgente opgave die ook bepalend is voor het welslagen van de RSU 2040.

Met deze strategie kan Utrecht de onbekende toekomst in. Op weg naar een stad waarin gezond stedelijk leven voor iedereen nog meer dan nu waargemaakt wordt. Dat doet de gemeente, geheel in Utrechtse stijl, samen met onze inwoners en partners. Utrecht is het waard.



# Bijlage 1
# Historie stedelijke ontwikkeling van Utrecht en het Utrechts cultureel erfgoed

## Prehistorie

De geschiedenis van de stad Utrecht gaat ver terug. Dertienduizend jaar geleden was er sprake van een grove tweedeling in het landschap. Naar het oosten het dekzand van de Utrechtse Heuvelrug en naar het noorden en het westen uitgestrekte veengebieden. Na de laatste ijstijd werd het warmer en ontstond meer diverse begroeiing in het landschap. Al in de prehistorie waren er jagers-verzamelaars die rondtrokken en in kleine kampjes woonden. Ze leefden van de jacht en verzamelden noten en vruchten. De oudst bekende bewoning is aangetroffen in het tegenwoordige Utrecht Science Park.
Rond 4000 v. Chr. zocht de Rijn steeds noordelijker een weg in het landschap. Er ontstonden hoge, zanderige oeverwallen, die goed geschikt waren voor bewoning. Boeren vestigden zich langduriger op één plek. Zij bouwden grote woonstalhuizen, waarin ze samen met hun vee onder één dak woonden.
Naar alle waarschijnlijkheid vond in de periode rond 1500 v. Chr. kleinschalige akkerbouw en veehouderij plaats.

## Romeinse tijd

Vanaf de Romeinse tijd ontstonden de eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen. Rond 800 v. Chr. splitste de Vecht zich af van de Rijn; in die tijd ontstonden er meer nederzettingen en deze werden ook groter. Ze bestonden uit meerdere erven met woonstalhuizen en opslagplaatsen voor graan en andere akkerbouwproducten.
De Romeinen gingen het landschap meer intensief gebruiken en benutten de Rijn als aanvoerroute voor de verovering van Engeland. Om die aanvoerroute en grens (Limes) te beschermen werden forten gebouwd, waaronder de forten (of castella) Vechten, Domplein en Hoge Woerd.
Het oude fort Trajectum op het Domplein is nu al bijna 2000 jaar vrijwel ononderbroken bewoond en geldt als grondslag voor de huidige stad Utrecht. Resten van het oude fort liggen onder het huidige Domplein.
In deze periode werd ook de aan het water gerelateerde infrastructuur opgebouwd: de wallen van het castellum Hoge Woerd en Domplein waren gemaakt van hout en aarde. Rond de forten lagen burgerlijke nederzettingen (vicus) en in de buitenbochten van de rivier en met zichtlijnen naar elkaar en naar de castella, stonden wachttorens. Omstreeks het jaar 200 zijn Castellum Hoge Woerd en Domplein in steen gebouwd en werd de Romeinse weg aangelegd. In het ‘achterland’ ontstond een groot aantal nederzettingen, zoals Vleuten en Vechten.

## Vroege Middeleeuwen

Na het vertrek van de Romeinen, rond het jaar 270, vestigden de Franken zich in de regio. Vanaf de 7e tot het begin van de 8e eeuw leidde dat regelmatig tot conflicten met de Friezen. Onder Frankische bescherming vestigden Angelsaksische missionarissen zich in het gebied om de Friese gebieden te kerstenen. In het oude Romeinse fort werd in deze periode de Sint-Salvatorkerk gebouwd. Het oude fort groeide uit tot de burcht Trecht en het kerkelijk centrum. De 1300 jaar oude Steenweg en de bijna 1000 jaar oude kerken zijn tastbaar erfgoed uit deze periode.
In historische bronnen komen de namen Trecht en Trajectum beide vanaf de vroege Middeleeuwen voor. Na het jaar 870 treffen we ook de namen Ultrajectum en Uut-Trecht (= beneden Trecht) aan; bedoeld om het onderscheid aan te geven met Boven-Trecht (Maastricht).

## Late Middeleeuwen

De Nederlanden vielen in 925 in handen van het Duitse Rijk. In deze periode groeide de handelswijk Stathe - gelegen rond de Steenweg en de Boterstraat, aan de westkant van de burcht - uit tot een bloeiend handelscentrum met koop- en ambachtslieden. Stathe profiteerde van de ondergang van Dorestad, tot dan toe het belangrijkste handelscentrum in de nabijheid. Om de handel te stimuleren werd aan het eind van de 10e eeuw een nieuwe waterweg gegraven van Stathe naar de Vecht; dit is het huidige noordelijk deel van de Oudegracht. De handel kreeg ook een stimulans toen Utrecht van de Duitse Keizer het recht kreeg om munten te slaan en tol te heffen.
Begin 11e eeuw bouwde men in het hart van Stathe de Buurkerk. Ook het kerkelijk centrum werd grootschalig uitgebreid met onder meer drie nieuwe kapittelkerken en een abdij, die rondom de voorloper van de huidige Domkerk gebouwd werden. De bisschop bouwde aan de burcht zijn bisschoppelijk paleis en rond 1050 bouwde de Keizer het paleis Lofen. Tussen de Vismarkt en het Domplein zien we daar nu nog restanten van.

De veenmoerassen ten noordwesten van Utrecht werden ontwaterd en in percelen opgedeeld, zodat akkerbouw kon plaatsvinden om het groeiend aantal inwoners te kunnen voeden. In de 11e en 12e eeuw gebeurde dat ook aan de zuidwest- en zuidoostkant van de stad.
Door de toename van handel en nijverheid nam de rijkdom en het zelfbewustzijn van de inwoners toe. In 1122 wisten de Utrechters – als één van de eersten in de Noordelijke Nederlanden - stadsrechten af te dwingen bij de bisschop. Daarmee mochten de inwoners veel meer zelf regelen op het gebied van stadsbestuur en rechtspraak. Kort daarop werden stadswallen met een verdedigingsgracht om de stad aangelegd; wie eraan meehielp, werd vrijgesteld van tolbetaling. Ook de wijken in het noorden en zuiden kwamen binnen de stadsmuren te liggen, waarmee een voor die tijd grote stad ontstond (130 hectare). Door het graven van de Vaartsche Rijn werd de handel met Duitsland gestimuleerd en in 1320 startten de Utrechters met een groot prestigeproject: de bouw van de Domtoren, één van de grootste torens die tot dan toe was gebouwd en al snel een toeristische trekpleister werd.

Het stadsbestuur bestond aanvankelijk uit schout en schepenen, maar al in 1196 had men een raad gevormd. Het is één van de oudste stadsraden van Europa. De stad heeft in deze periode ook moeilijke momenten gekend, vooral in het gevecht tegen water en vuur. In 1170 en 1173 waren er grote overstromingen en in 1253 forse stadsbranden. Het leidde ertoe dat brandgevaarlijke bedrijvigheid werd verplaatst naar de nieuwe voorstad Bemuurde Weerd. Daar werd in 1275 ook de Weerdsluis aangelegd, waardoor men de waterstand in de stad kon reguleren. Hierdoor ontwikkelde de Oudegracht zich van noord tot zuid tot een langgerekte haven met de karakteristieke werven en werfkelders.

Door de bloeiende handel konden welgestelden stenen huizen bouwen en ontstond een netwerk van straten en grachten (in de 14e eeuw werd de Nieuwegracht gegraven). De stad groeide hard en was halverwege de 16e eeuw met 30.000 inwoners de grootste stad van de Noordelijke Nederlanden en het belangrijkste culturele centrum. De groei van de stad werd vrijwel geheel opgevangen door binnenstedelijke verdichting, maar ook buiten de stadsmuren ontstonden inmiddels kleine voorsteden, zoals Blauwkapel en Zuilen. Grotendeels was nu de stadsplattegrond tot de 19e eeuw bepaald. Niet alleen de binnenstad, maar ook de infrastructuur waarmee het verbonden was met de omgeving bepalen nog steeds een belangrijk deel van het karakter van de stad.

## Nieuwe tijd

In 1528 kwam Utrecht onder het bewind van het Bourgondisch-Habsburgse Rijk van keizer Karel V. De bisschoppen van Utrecht behielden de kerkelijke macht, maar het stadsbestuur werd uitgeoefend door een stadhouder die de bevelen ontving van het hof in Brussel. Karel V liet een kasteel bouwen, de dwangburcht Vredenburg (op de plek van het huidige Vredenburgplein en Tivoli-Vredenburg), en een nieuw stadhuis. Ook liet hij op meerdere plekken bij de stadsmuur moderne stenen bastions vervaardigen, zoals Morgenster, Zonnenburg, Manenburg en Sterrenburg. De toenemende woningbehoefte werd opgelost door kerkelijk grondbezit binnen de stadsmuren in te nemen en binnenstedelijk te verdichten. De rijkere inwoners gingen grotere huizen bouwen, zoals aan het Janskerkhof. Daar kwam - na de oprichting van de Universiteit

Utrecht in 1636 – ook de Universiteitsbibliotheek. Voor het huisvesten van studenten werd de Maliebaan aangelegd. De stad werd ingedeeld in wijken en elke wijk kreeg een eigen schutterij.

De economie bloeide aanvankelijk op, maar minder sterk dan in andere delen van de Nederlanden, onder andere doordat handelsschepen te groot werden voor de Oudegracht. Paulus en Hendrik Moreelse (vader en zoon) werkten aan oplossingen. Zij stelden voor om bestaande vaarroutes te verbreden of te verleggen en nieuwe stadsmuren te bouwen waardoor het grondoppervlak binnen de muren zou verdubbelen. De plannen sneuvelden voor het grootste deel wegens te hoge kosten. De Utrechtse handel en nijverheid namen af tot een regionaal karakter en stortte uiteindelijk in als gevolg van de oorlog in 1672 met Frankrijk, Engeland, Keulen en Munster en een niets ontziende storm in 1674. Bij deze tornado werd een deel van de stad verwoest, waaronder het schip van de Domkerk.

De economie herstelde zich vanaf de eerste helft van de 18e eeuw, onder andere door de suikerraffinaderij op het Lucasbolwerk, die nieuwe werkgelegenheid bood. Ook de landbouw verbeterde sterk en de landeigenaren gebruikten de toegenomen inkomsten vaak voor het verfraaien van hun woningen in de stad. Maar opnieuw kreeg de stad te maken met gevechten om de macht. In 1780 brak de Vierde Engelse Oorlog uit. Utrecht werd het brandpunt van de Patriottenbeweging. De patriotten hekelden het verval van de Republiek en eisten politieke inspraak; onder deze druk kwam in Utrecht een volledig democratisch gekozen stadsbestuur aan de macht.
De Republiek had de patriottenbeweging in eerste instantie overleefd, maar ging alsnog ten onder als gevolg van de Franse Revolutie in 1789. De Fransen namen het gezag over en de patriotten sloten zich bij hen aan. Lodewijk Napoleon werd koning van het Koninkrijk Holland en liet zijn residentie bouwen in Utrecht op de hoek van de Drift en de Wittevrouwenstraat. Daarmee was Utrecht het eerste half jaar van 1808 de hoofdstad van het Koninkrijk; het duurde niet lang, Lodewijk Napoleon verhuisde uiteindelijk toch voor Amsterdam.

## 19e eeuw

In 1813 vertrokken de Fransen en was Nederland weer een vrij land waarin de landsverdediging centraal werd georganiseerd. Utrecht telde al drie eeuwen lang ongeveer 30.000 inwoners, maar door geboorteoverschot en instroom van nieuwe inwoners verdrievoudigde dat in de 19e eeuw. De bevolking woonde nog grotendeels binnen de middeleeuwse stadsmuren, maar zag in dat deze niet meer functioneel waren. De stadsverdediging werd vanaf 1830 gemoderniseerd met de bouw van de forten bij Utrecht als onderdeel van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Deze zou zijn defensieve taak behouden tot 1961; de stad heeft zich tot die tijd nauwelijks naar het oosten kunnen ontwikkelen.

Doordat de oude stadsmuren geen defensieve functie meer hadden, kon het stadsbestuur ook buiten de muren kijken voor gebiedsuitbreiding. Burgemeester Van Asch van Wijck benutte daarvoor de ruim 160 jaar oude plannen van vader en zoon Moreelse omtrent de uitleglocaties aan de westkant van de stad. Hij gaf J.D. Zocher de opdracht het uitbreidingsplan te ontwikkelen met de bestaande water- en groenstructuur als uitgangspunt. Zocher ontwierp de fraaie singeloevers.

De industriële revolutie zorgde voor een toename van de bouwnijverheid met veel nieuwe werkgelegenheid. De omwalling van de stad werd weggehaald en bebouwing buiten de oorspronkelijke stad kwam grootschalig op gang. Tot de Woningwet van 1901 gebeurde dat met weinig regulering en was de aanleg van groen afhankelijk van particuliere initiatieven. Uit deze tijd stammen desalniettemin het Wilhelminapark, het Julianapark en het Oranjepark in Wijk C.

Naast de bouw kregen ook de handel, de industrie en de dienstverlening een extra impuls toen Utrecht in 1843 een treinverbinding kreeg op de lijn Amsterdam - Arnhem. In minder dan 30 jaar tijd werd Utrecht het knooppunt van de spoorwegen in Nederland. Het mobiliteitsbeleid richtte zich bovendien op het vervoer over water en op snellere verplaatsingen in de binnenstad. Het Merwedekanaal werd gegraven om de opkomende industrie te faciliteren. Voor de binnenstad kwam er een paardentram.

De Utrechters in de 19e eeuw vermaakten zich in hun vrije tijd vooral in het Park Tivoli, het Gebouw voor Kunsten en Wetenschappen en de Schouwburg op het Vredenburg. Het aantal kroegjes en koffiehuizen nam sterk toe en het hoogtepunt was de jaarlijkse kermis op het Vredenburg. Vanaf het eind van de 19e eeuw begon de opmars van de bioscoop en van de sport, met name voetbal.

### 1900 - 1940

Als spoor-, wegen- en waterknooppunt ontwikkelde Utrecht zich tot distributiecentrum met aantrekkingskracht voor zowel industrie als dienstensector. De grote werkgevers waren de gemeentelijke gasfabriek en de metaalindustrie bij Werkspoor en Demka. Daarnaast groeide het aantal winkels en kantoren sterk en werd in 1917 de Jaarbeurs gevestigd.

Het aantal inwoners nam opnieuw flink toe en en alle beschikbare grond werd benut voor woningbouw. Burgemeester Fockema Andreae schreef “De Heedendaagsche Stedenbouw”, een pleidooi voor gezond stedelijk leven voor iedereen, avant la lettre. Hij schakelde in 1920 H.P. Berlage in om de stedelijke ontwikkeling in goede banen te leiden voor de groei die men toen verwachtte naar 400.000 inwoners. Hoewel het plan grotendeels niet werd uitgevoerd, ontstonden in de periode voor de Tweede Wereldoorlog nieuwe wijken en buurten, zoals Tuinwijk, Ondiep en Rivierenwijk.

### 1940 - 1990

De Duitsers waren van plan om na Rotterdam ook Utrecht te bombarderen. Door de snelle capitulatie van het Nederlandse leger is dat niet gebeurd. Het hoofdkwartier van de NSB vestigde zich aan de Maliebaan en in 1942 werd een NSB-burgemeester aangesteld. Vanaf het Maliebaanstation begonnen deportaties naar Westerbork en later naar Auschwitz. Van de 1200 Joodse Utrechters werden er 900 vermoord. Ook veel verzetsmensen overleefden de oorlog niet; Fort de Bilt diende als executieplaats.

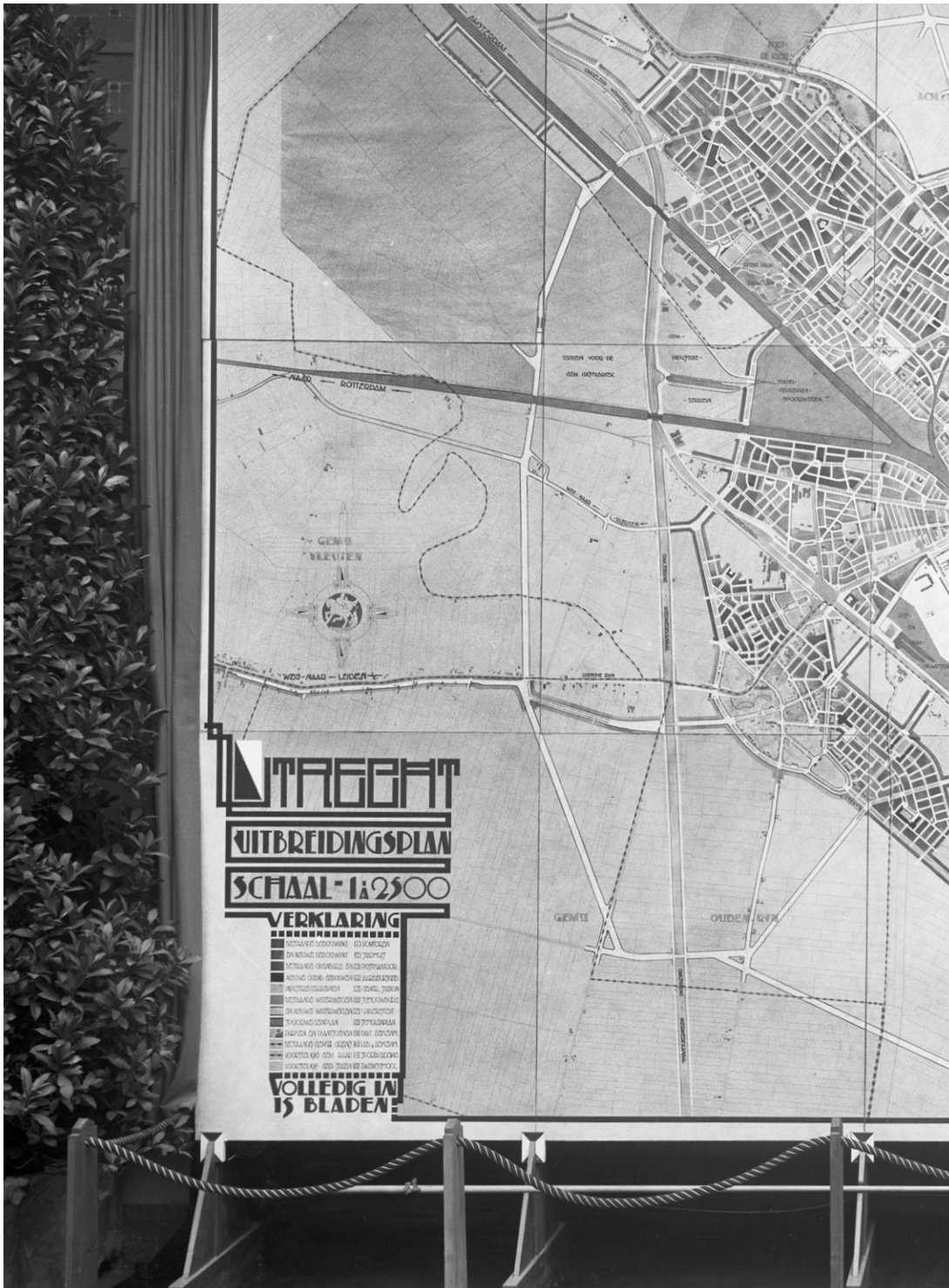
Na de Tweede Wereldoorlog groeide de stad hard door, via de landelijke overheid gereguleerd via de contingentenregeling en op lokaal niveau geprofessionaliseerd door de komst van de gemeentelijke afdelingen ruimtelijk ordening, volkshuisvesting en plantsoenendienst. In 1954 werd het Utrechts grondgebied verdubbeld en in de jaren daarna ontstonden de modern en ruim opgezette woonwijken Hoograven, Kanaleneiland, Overvecht en het industriegebied Lage Weide. In deze wijken was expliciet aandacht voor de aanleg van nieuwe parken en groene verbindingen. De stad maakte inmiddels plannen om klaar te zijn voor het toenemend autogebruik. En de binnenstad werd grootscheeps veranderd met de bouw van Hoog Catharijne, de uitbreiding van het treinstation, een opschaling van de Jaarbeurs en het dempen van delen van de singel. Tussen 1975 en 1990 vonden de laatste uitbreidingen plaats binnen de gemeentegrenzen en ontstonden Lunetten, Rijnsweerd en Voordorp. Bij deze bouwprojecten was sprake van herwaardering van kleinschaligheid en laagbouw. Ook ecologie kreeg voor het eerst aandacht.
De Universiteit was inmiddels uitgegroeid tot de grootste werkgever van de stad en vestigde zich op de Uithof (tegenwoordig USP) met spraakmakende architectuur en met toevoeging van woningen voor studenten.

### 1990 - heden

Vanaf eind 20e eeuw werden nieuwe grote bouwoperaties uitgevoerd. Eind 1997 begon de bouw van de VINEX-locatie Leidsche Rijn. Ruim drie jaar later werd aan dit gebied Vleuten-de Meern toegevoegd. In 2006 waren deze stadsuitbreidingen uitgegroeid tot de grootste nieuwbouwlocatie van Nederland. Cultuurhistorie kreeg bij deze bouwoperaties een belangrijke plek; door opgravingen in het gebied is een schat aan kennis toegevoegd over de geschiedenis van de stad.

Tussen 2005 en 2013 werd een aantal grote infrastructurele projecten aan de westkant van Utrecht uitgevoerd, zoals het verleggen en verbreden van de A2, de spoorverdubbeling tussen Utrecht en Woerden en een aantal binnenstedelijke verkeersprojecten (onder andere de ‘fly-over’ op het 24 oktoberplein). Op basis van de RSU uit 2012 (en herbevestigd in de RSU uit 2016) werd met prioriteit ingezet op de ontwikkeling van het Stationsgebied, de Merwedekanaalzone, Utrecht Science Park en Leidsche Rijn. Op 1 december 2009 startte de verbouw van het Utrechtse stationsgebied (CU2030) met de opening van het nieuwe Utrechtse

Stadskantoor in oktober 2014 en de vernieuwing van Hoog Catharijne, met het nieuwe Stationsplein met bollendak en grootste fietsenstalling ter wereld in 2018. Vanaf juni 2014 is de bouw gestart van Leidsche Rijn Centrum; de opening vond plaats in 2018. De eerder gedempte singel werd weer in ere hersteld; vanaf 2020 kunnen Utrechters weer de gehele singel rondvaren.



# Bijlage 2
# Afkortingen

| | |
|---|---|
| **3D** | Driedimensionaal |
| **BBP** | Bruto Binnenlands Product |
| **BIZ** | Bedrijfs Investerings Zone |
| **BSSB** | Beleidsregel Subsidieverstrekking Stimulering Bedrijven |
| **Buza** | Ministerie van Buitenlandse Zaken |
| **BZK** | Ministerie van Binnenlandse Zaken |
| **bvo** | bruto vloer oppervlakte |
| **CBS** | Centraal Bureau voor de Statistiek |
| **CPB** | Cultureel Plan Bureau |
| **CO2** | Koolstofdioxide |
| **CS** | Centraal Station |
| **DNU** | Development Netwerk Utrecht |
| **EU** | Europese Unie |
| **EZ** | Ministerie van Economische Zaken |
| **GIZ** | Gebieds Investerings Zone |
| **GWh** | Giga Watt uur |
| **Ha** | Hectare |
| **HBO** | Hoger Beroeps Onderwijs |
| **HDSR** | Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden |
| **HOV** | Hoogwaardig Openbaar Vervoer |
| **IIASA** | International Institute for Applied Systems Analysis |
| **IC** | Intercity |
| **ICT** | Informatie en Communicatie Technologie |
| **I&M** | Ministerie Infrastructuur en Mobiliteit |
| **IRP** | Integraal Ruimtelijk Perspectief |
| **ISV** | Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing |
| **IWCUR** | International Welcome Centre Utrecht Region |
| **LKW** | Lunetten Koningsweg |
| **LRC** | Leidsche Rijn Centrum |
| **M²** | Vierkante meter |
| **MBO** | Middelbaar Beroeps Onderwijs |
| **MGP** | Meerjaren Groen Programma |
| **MIRT** | Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport |
| **MKB** | Midden en Klein Bedrijf |
| **MPB** | Meerjaren Programma Bereikbaarheid |
| **MPR** | Meerjaren Programma Ruimte |
| **MPG** | Meerjaren Programma Groen |
| **MRU** | Metropoolregio Utrecht |
| **MWKZ** | Merwedekanaalzone |
| **NSP** | Nationaal Sleutel Project |
| **NvU** | Nota van Uitgangspunten |
| **OMU** | Ontwikkelings Maatschappij Utrecht |
| **OV** | Openbaar Vervoer |
| **OZB** | Omzetbelasting |
| **P+R** | Park en Ride |
| **PBL** | Planbureau voor de Leefomgeving |
| **REP** | Ruimtelijk Economisch Programma |
| **RIVM** | Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu |
| **RIi** | Raad voor de leefomgeving |
| **ROM** | Regionale Ontwikkelings Maatschappij |
| **RSU 2040** | Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 |
| **RWZI** | Rioolwaterzuiveringsinstallatie |
| **SES** | Sociaal Economische Status |
| **Uned** | Programma waarin Rijk, provincie Utrecht en gemeenten samen werken aan maatregelen voor de regio Utrecht op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. |
| **UNESCO** | United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization |
| **UPP** | Utrechts Plan Proces |
| **UU** | Universiteit Utrecht |
| **USP** | Utrecht Science Park |
| **VJN** | Voorjaarsnota |
| **VO** | Voortgezet Onderwijs |
| **WHO** | World Health Organisation |
| **WKO** | Warmte Koude Opslag |
| **WOM** | Wijk Ontwikkelings Maatschappij |
| **ZZP** | Zelfstandige Zonder Personeel |

# Eindnoten

1 De Metropoolregio Utrecht (MRU) is in dit Ontwikkelperspectief gedefinieerd als het ruimtelijk samenhangend systeem dat bestaat uit de stad Utrecht en de vijftien omliggende gemeentes.

2 *Ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living*. Ruimtelijk-Economische Koers U10, 2018.

3 Zie ook de monitor 'Kwaliteit van leven in de regio' van het Planbureau voor de Leefomgeving. Hieruit blijkt dat de regio op vrijwel alle indicatoren gemiddeld of beter scoort dan het gemiddelde van alle regio's in Nederland. Alleen op het gebied van milieu scoort de MRU relatief slecht.

4 Regio Utrecht (provincie) is na Stockholm de meest competitieve regio van alle 268 regio's in de EU. Bron: *Competitiviteit van de regio Utrecht*, Afdeling Onderzoek Gemeente Utrecht, oktober 2019.

5 Diverse onderzoeken van het PBL, CBS en CPB laten zien dat de regionale groei van de U16 zowel in hogere als in lagere economische groeiscenario's door zal zetten (www.wlo2015.nl).

6 *U16TRECHT. Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen*, Contour Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP), maart 2020.

7 Utrecht nabij, Raadsbrief 9 maart 2021

8 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

9 Nota van Uitgangspunten RSU 2040, Raadsbesluit 18 juni 2020

10 Kraaijvanger, C. (2020), *Wereldbevolking groeit tot 2064 en neemt daarna af*. Geraadpleegd via: https://www.scientias.nl/wereldbevolking-groeit-tot-2064-en-neemt-daarna-af/, 6 okt 2020

11 Hannah Ritchie (2018), *Urbanization*. Published online at OurWorldInData.org. Geraadpleegd via: https://ourworldindata.org/urbanization

12 Geraadpleegd via: https://www.who.int/ageing/projects/age-friendly-cities-communities/en/PBL/CBS, 2019

13 PBL/CBS, 2019

14 PBL, https://themasites.pbl.nl/o/trek-van-en-naar-de-stad/, retrieved: 6 okt 2020

15 Boterman, W.R. (2014), 'Gentrification en de terugkeer van middenklassegezinnen naar Amsterdam', pp. 167-190 in: J. Bakens, H. de Groot, P. Mulder & C.J. Pen, *Soort zoekt soort: Clustering en sociaaleconomische scheidslijnen in Nederland*, Den Haag: Platform 31.

16 Nuffic (2018), To stay or not to stay: *Hoe binden we buitenlandse studenten?*

17 Gemeente Utrecht (2019) Utrecht Monitor

18 RIVM (2018), Volksgezondheid Toekomst Verkenning 2018. Geraadpleegd via https://www.vtv2018.nl/trendscenario, dd 6 oktober 2020

19 Gemeente Utrecht (2018), *Utrechts gezondheidsprofiel 2018*

20 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

21 (Kansen)ongelijkheid is het door systeem, omgeving of instituties gevormde ongewenste verschil in het verwerven en benutten van capaciteiten of gebruiken van voorzieningen. Dit kan objectief worden vastgesteld, maar de gemeente erkent dat dit ook subjectief kan worden ervaren.

22 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

23 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*

24 Utrecht Region (2019), *Utrecht stabiel in de top*

25 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*

26 Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2020), *Thuiswerken en de coronacrisis Een overzicht van studies naar de omvang, beleving en toekomstverwachting van thuiswerken in coronatijd*

27 Tweede Kamer (2016-2017), *Mobiliteitsbeleid*, 31 305, nr. 229

28 Topsector Logistiek (2017) *Gebruikers en de inzet van bestelauto's in Nederland*

29 CPB/PBL (2015) *Scenario's, cahier mobiliteit*, Den Haag/Bilthoven

30 RLi, (2020), *Toegang tot de stad: hoe publieke voorzieningen, wonen en vervoer de sleutel voor burgers vormen*
31 Mulier Instistuut (2019) Ruimte voor georganiseerde sport in Utrecht, Vraag-aanbodanalyse naar formele binnen- en buitensportaccommodaties
32 Mulier Instituut (2020), Nederlanders sporten en bewegen steeds vaker alleen. Geraadpleegd via: https://www.allesoversport.nl/artikel/nederlanders-sporten-en-bewegen-steeds-vaker-alleen/, 21-10-2020
33 Pleisureworld NRIT, Centraal Bureau voor de Statistiek, NBTC Holland Marketing en CELTH, Centre of Expertise Leisure, Tourism & Hospitality (2019), *Trendrapport toerisme, recreatie en vrije tijd*
34 Future Motions (2018), *Toekomst van de fysieke leefomgeving in de provincie Utrecht, Trendverkenning tot 2050*
35 Mulier Instituut (2018) *Ontwikkeling buitenspelen bij kinderen in Nederland*. Geraadpleegd via: https://www.kennisbanksportenbewegen.nl/?file=8623&m=1519306658&action=file.download
36 Gemeente Utrecht (2020), *Spelen in je eigen buurt, conceptnota Speelruimtebeleid*
37 Ministeries van I&M, EZ, Buiza en BZK, 2016, *Nederland circulair in 2050. Rijksbreed programma Circulaire Economie*
38 Gemeente Utrecht (2020), *Klimaatadaptatievisie*, concept
39 PBL (2020), https://www.pbl.nl/nieuws/2020/wereldwijde-afname-van-bio-diversiteit-kan-worden-gestopt. Retrieved: 22 okt 2020
40 https://www.voordewereldvanmorgen.nl/artikelen/hoe-gaat-het-met-de-biodiversiteit-in-nederland
41 PBL (2020). https://www.pbl.nl/Inleiding_natuur_en_biodiversiteit, Retrieved: 22 okt 2020
42 Raadsbrieven plancapaciteit woningbouw, 3 maart 2020 en 9 april 2020
43 Woonvisie Utrecht beter in balans, raad 18 juli 2019
44 Zie bijlage van het Koersdocument ‘Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen’, met daarin richtinggevende normen per maatschappelijke voorziening
45 Uit: Landelijke verkenning veiligheid, Platform31
46 Nederland heeft een overheid nodig; 8 april 2020, Studiegroep Interbestuurlijke en financiële verhoudingen.
47 Studiegroep Alternatieve Bekostiging heeft de opties onderzocht om directe en indirecte baten die voortvloeien uit investeringen in te zetten voor bekostiging van ruimtelijke verstedelijkingsopgaven
48 Raadsbrief Parkeervisie, 17 december 2020
49 Onder voorbehoud dat voorkeursbesluit voldoet aan de criteria van de Woningbouwimpuls

# Colofon

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/rsu2040
RSU2040, april 2021

*Bestuurlijk opdrachtgever*
Klaas Verschuure

*Ambtelijk opdrachtgever*
Peter Steijn

*Concept en vormgeving*
Gemeente Utrecht en
Marco Post grafisch ontwerp

*Projectteam*
Trix Aarts, Fleur Brederode,
Angelique Cosentino,
Jesse van Elsberg,
Joost van Faassen, Björn Hählen,
Wilbert van Ittersum, Dion Koens,
Joric van der Kolk, Kilian Lode,
Ellen Lommen, Han Schraders,
Marije Schuring, Gerdien Stoel,
Annelies Tukker, Paul Vreeken,
Sanneke van Wijk.

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.



Gemeente Utrecht

utrecht.nl/
rsu2040

Gemeente Utrecht

**Raadsbesluit**

# Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

| | |
|---|---|
| Beleidsveld | Ruimtelijke ontwikkeling |
| Organisatieonderdeel | Ontwikkelorganisatie Ruimte |
| Opsteller | Trix Aarts |
| Zaaknummer | 8272740/20210413/b |
| Jaargang en nummer | 2021, nr. 76 |
| Vergaderdatum Raad | 15 juli 2021 |
| Geheim | Nee |

## De raad besluit:

1. De visie ‘Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040’ (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de zes stadsprofielen:
a. De groene stad
b. De verbonden stad
c. De compacte stad
d. De betaalbare en inclusieve stad
e. De toekomstbestendige stad
f. De vertraagde stad

2. Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):
a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
b. Overvecht
c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

3. De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.

4. De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:
a. Geen dak blijft onbenut
b. Groen tenzij
c. Circulair tenzij
d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.
h. Versterken boven gelijk houden
i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk
k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

Het raadsbesluit over de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 treedt voorlopig niet in werking omdat op 18 augustus 2021 een inwonersverzoek voor een raadgevend referendum over dit onderwerp is toegelaten.

5. De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.

6. De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 op te voeren waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht:

- het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren);
- opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht;
- meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad;
- mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).

Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer.

7. De verbreding van de A27 is in de RSU ingetekend op basis van het door de Minister van IenW ondertekende tracébesluit. De gemeente Utrecht handhaaft haar bezwaren tegen de verbreding. Indien om welke reden dan ook geen uitvoering aan het tracébesluit wordt gegeven wordt de RSU 2040 hierop aangepast."

8. En met in acht name van het bovenstaande de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040, met dien verstande dat de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' als volgt gewijzigd wordt:
1.op pagina 161 achter "20. Studie doortrekken Tram 22 richting Zeist met aandacht voor de aanwezige infrastructuur en de landschappelijke kwaliteiten" wordt toegevoegd de woorden:
"waarbij de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd in principe niet doorkruist worden".
2. op pagina 165 van de RSU achter "8. Waterlinielijn als directe HOV-verbinding tussen Papendorp-Westraven-Lunetten Koningsweg en USP. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden." wordt toegevoegd de woorden:
"Waarbij plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd, in principe niet doorkruist worden."
3. op pagina 150 wordt toegevoegd:
"Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder."
•Deze ambitie samen met bewoners uit te werken, onder andere in het omgevingsplan voor Overvecht.
4. • Op bladzijde 108 linksonder toe te voegen dat er nog 51.250 m² aan creatieve werkplekken nodig is,
- De tabel met voorzieningen op bladzijde 173 als volgt aan te passen:
  - Ambitie: 80.000 m²
  - Centrum: 10.000 m²
  - Overvecht: 5000 m²
  - Leidsche Rijn: 3750 m²
  - Noordwest: 10.000 m²
  - Totaal: 28.750 m²
- Onder de tabel op bladzijde 173 toe te voegen: "Voor de broedplaatsen is 80.000 m² nodig. Ongeveer 28.750 m² hiervan zit al in bestaande ambities. Voor de overige 51.250 m² moeten er nog plekken gevonden worden. Dit kan een optelsom zijn van meerdere kleine plekken in de wijk en een aantal grootschalige plekken die meer een stedelijke functie hebben."

9. De nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/

Het raadsbesluit tot vaststelling van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 inclusief voorbereidingsbesluit op 18 augustus 2021 is, voorzover het niet in werking omdat voorbereidend verzet is gedaan, volledig in werking getreden. Het raadsbesluit ligt ter inzage tot en met 29 september 2021 bij de publieksbalie van het stadskantoor. Het raadsbesluit is ook te raadplegen op www.overheid.nl. Tegen het raadsbesluit kan gedurende zes weken na de dag van de terinzagelegging beroep worden ingesteld door een belanghebbende bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het beroepschrift moet worden ondertekend en moet ten minste de naam en het adres van de indiener, de dagtekening, een omschrijving van het besluit waartegen het beroep is gericht en de gronden van het beroep bevatten. Bij het beroepschrift moet een afschrift van het besluit waartegen het beroep is gericht worden overgelegd. Indien het beroepschrift niet of niet tijdig wordt ingediend, kan de indiener daarvan niet worden verschoond. Het beroepschrift moet worden gezonden aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State, Postbus 20019, 2500 EA Den Haag. Het beroepschrift moet worden voorzien van een zegel van 4,00 euro. Het beroepschrift kan ook worden ingediend via www.raadvanstate.nl. Het beroepschrift moet worden voorzien van een zegel van 4,00 euro. Het beroepschrift kan ook worden ingediend via www.raadvanstate.nl.

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 15 juli 2021.

De griffier,

Merel van Hall

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon A.M. <s.dijksma@utrecht.nl>
20/07/2021 17:48:02 CEST
ID: 5bb897e1-fb82-4cc5-934a-ea2236405529
Auth: Scribble

Signed By: van Hall, Merel <m.van.hall@utrecht.nl>
20/07/2021 17:15:59 CEST
ID: 5bb897e1-fb82-4cc5-934a-ea2236405529
Auth: Scribble

Het raadsbesluit over de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 treedt voorlopig niet in werking omdat op 18 augustus 2021 een inleidend verzoek voor een raadgevend referendum over dit onderwerp is toegelaten.

Gemeente Utrecht

*Op grond van het bepaalde in artikel 4 lid 4 en artikel 10 lid 2 van de Verordening raadgevend referendum gemeente Utrecht en het besluit van de voorzitter van het centraal stembureau inzake het definitief verzoek raadgevend referendum RSU 2040 d.d. 29 september 2021 is dit raadsbesluit opnieuw bekend gemaakt op 29 september 2021. Het raadsbesluit treedt in werking op 30 september 2021.*

**Raadsbesluit**

# Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

| | |
|---|---|
| Beleidsveld | Ruimtelijke ontwikkeling |
| Organisatieonderdeel | Ontwikkelorganisatie Ruimte |
| Opsteller | Trix Aarts |
| Zaaknummer | 8272740/20210413/b |
| Jaargang en nummer | 2021, nr. 76 |
| Vergaderdatum Raad | 15 juli 2021 |
| Geheim | Nee |

## De raad besluit:

1. De visie ‘Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040’ (in hoofdstuk 1 van de bijlage) vast te stellen, dichtbij de woon- en werkomgeving te vinden zijn, en de zes stadsprofielen:
a. De groene stad
b. De verbonden stad
c. De compacte stad
d. De betaalbare en inclusieve stad
e. De toekomstbestendige stad
f. De vertraagde stad

2. Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):
a. Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
b. Overvecht
c. Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
d. De A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6

3. De barcode als uitgangspunt en periodiek ijkpunt te nemen voor de integrale ruimtelijke ontwikkeling.

4. De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:
a. Geen dak blijft onbenut
b. Groen tenzij
c. Circulair tenzij
d. Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
e. Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
f. Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
g. Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.
h. Versterken boven gelijk houden
i. Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
j. Publieke ruimte openbaar toegankelijk
k. Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
l. Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling

5. De fasering in de uitvoeringsstrategie als leidraad te nemen voor het verder verkennen en uitwerken van de volgorde van uitvoering in de implementatiestrategie van de RSU2040.

6. De investeringsstrategie van de RSU 2040 als raamwerk te hanteren waaraan in meerjarenprogramma's bij de jaarlijkse integrale afweging Voorjaarsnota en de begrotingsvaststelling invulling wordt gegeven; de uitwerking hiervan voor het eerst in de Voorjaarsnota 2022 op te voeren waarbij als dekkingsbronnen voor het gemeentelijk aandeel in elk geval worden ingebracht:

- het groeikader (breder inzetbaar door meerjarig perspectief en door meer activeren);
- opbrengsten van grondexploitaties en erfpacht;
- meeropbrengsten van gefaseerde invoering van betaald parkeren in de stad;
- mogelijke opbrengsten van baathebbers (bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).

Daarnaast actief te stimuleren dat andere overheden bijdragen aan de benodigde investeringen, in het bijzonder de rijksoverheid; daartoe ook, in samenwerking met G4, te bevorderen dat een vorm van beprijzing van automobiliteit (zoals een cordon- of congestieheffing) wordt ingevoerd in aanvulling op een verbeterd systeem van openbaar vervoer.

7. De verbreding van de A27 is in de RSU ingetekend op basis van het door de Minister van IenW ondertekende tracébesluit. De gemeente Utrecht handhaaft haar bezwaren tegen de verbreding. Indien om welke reden dan ook geen uitvoering aan het tracébesluit wordt gegeven wordt de RSU 2040 hierop aangepast."

8. En met in acht name van het bovenstaande de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' vast te stellen als ruimtelijke hoofdkoers van de stad op weg naar 2040, met dien verstande dat de nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' als volgt gewijzigd wordt:
1.op pagina 161 achter "20. Studie doortrekken Tram 22 richting Zeist met aandacht voor de aanwezige infrastructuur en de landschappelijke kwaliteiten" wordt toegevoegd de woorden:
"waarbij de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd in principe niet doorkruist worden".
2. op pagina 165 van de RSU achter "8. Waterlinielijn als directe HOV-verbinding tussen Papendorp-Westraven-Lunetten Koningsweg en USP. Zorgvuldig ruimtelijk ingepast zodat de nieuwe infrastructuur geen nieuwe barrière vormt tussen de omliggende gebieden." wordt toegevoegd de woorden:
"Waarbij plekken met ecologische waarde, waaronder in elk geval het Koppelpark in Lunetten en de landgoederen Oostbroek en Amelisweerd, in principe niet doorkruist worden."
3. op pagina 150 wordt toegevoegd:
"Verbetering van het gebied rond de Einsteindreef, met de mogelijke toevoeging van wonen, werken, horeca, cultuur en groen en het verminderen van de verkeershinder."
•Deze ambitie samen met bewoners uit te werken, onder andere in het omgevingsplan voor Overvecht.
4. • Op bladzijde 108 linksonder toe te voegen dat er nog 51.250 m² aan creatieve werkplekken nodig is,
- De tabel met voorzieningen op bladzijde 173 als volgt aan te passen:
  - Ambitie: 80.000 m²
  - Centrum: 10.000 m²
  - Overvecht: 5000 m²
  - Leidsche Rijn: 3750 m²
  - Noordwest: 10.000 m²
  - Totaal: 28.750 m²
- Onder de tabel op bladzijde 173 toe te voegen: "Voor de broedplaatsen is 80.000 m² nodig. Ongeveer 28.750 m² hiervan zit al in bestaande ambities. Voor de overige 51.250 m² moeten er nog plekken gevonden worden. Dit kan een optelsom zijn van meerdere kleine plekken in de wijk en een aantal grootschalige plekken die meer een stedelijke functie hebben."

9. De nota 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' op te nemen in de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter vervanging van de 'Ruimtelijke Strategie, Utrecht kiest voor gezonde groei' (2016) als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/

Aldus besloten in de vergadering van de raad, gehouden op 15 juli 2021.

De griffier,

Merel van Hall

De voorzitter,

Sharon A.M. Dijksma

Signed By: Dijksma, Sharon A.M. <s.dijksma@utrecht.nl>
20/07/2021 17:48:02 CEST
ID: 5bb897e1-fb82-4cc5-934a-ea2236405529
Auth: Scribble

Signed By: van  Hall, Merel <m.van.hall@utrecht.nl>
20/07/2021 17:15:59 CEST
ID: 5bb897e1-fb82-4cc5-934a-ea2236405529
Auth: Scribble

**Burgemeester en wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | Margo Meijer | **Datum** | 14 oktober 2022 |
| **Doorkiesnummer** | 14030 | **Kenmerk** | 10524443 |
| **E-mail** | Margo.meijer@utrecht.nl | **Onderwerp** | Stedelijke sturing op groei in balans |
| **Bijlage(n)** | 1 | **Beleidsveld** | Ruimtelijke Ordening |

Geachte leden van de raad,

Dagelijks werken we aan de toekomst van Utrecht, een toekomstbeeld gebaseerd op de door uw raad vastgestelde RSU2030 (2016). Daarin heeft uw raad gekozen voor een gezonde groei van onze stad. In 2021 is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040) verder uitgewerkt wat gezonde groei betekent, namelijk: dat de groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen gepaard gaat met de groei van groen, duurzame mobiliteit en energie en maatschappelijke voorzieningen. Dit noemen wij: groeien in balans.

De RSU2040 is het ruimtelijk koersdocument binnen de Omgevingsvisie Utrecht. De Omgevingsvisie bestaat daarnaast uit de Nota Gezondheid voor iedereen – volksgezondheidbeleid 2019-2023, en het Koersdocument Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen. Want Utrecht wil een stad zijn voor iedereen. Een stad waar iedereen kan wonen, werken, leren en ontspannen. Waarin de gebouwde omgeving en de openbare ruimte uitnodigen om elkaar te ontmoeten en contact met elkaar te hebben. De RSU2040 beschrijft onze ruimtelijke strategie om de ontwikkeling van de stad in goede banen te leiden. We doen dit door in te zetten op binnenstedelijke verdichting en het realiseren van enkele nieuwe stedelijke knooppunten. Zo grijpen we de groei van de stad aan als kans om de sociale en fysieke kwaliteit van de stad verder te verbeteren en kwaliteit toe te voegen. Het Coalitieakkoord "Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat" (2022-2026) bestendigt de RSU2040 als onze ruimtelijke koers, en voegt daaraan toe: groei is geen doel op zich, als we groeien doen we dat in balans. Utrecht moet een leefbare, betaalbare, duurzame en gezonde stad zijn én blijven, voor de bestaande en nieuwe Utrechters. Leefbaarheid, kwaliteit en inclusiviteit staan hierbij voorop. De RSU2040 blijft onze leidraad waarbij balans het sleutelwoord is voor de bestaande én groeiende stad. Sturen op balans op stad- en wijkniveau vraagt om bewuste afwegingen tussen groei, leefbaarheid en kwaliteit. We zien tegelijkertijd dat de ruimte en financiële middelen beperkt zijn, en de ruimtelijke opgaven steeds complexer worden. Om ruimte en middelen optimaal in te zetten is sturing op de stedelijke vraagstukken nodig. Zodat Utrecht in balans kan groeien.

In deze brief lichten we toe hoe we de stedelijke sturing stapsgewijs verder willen verbeteren, welke instrumenten en processen we daarvoor (door)ontwikkelen, en wanneer we u daarover verder informeren. We blijven ondertussen natuurlijk wel doorwerken aan de toekomstige plannen en projecten om de RSU2040 te realiseren.

**Stedelijke sturing noodzakelijk**

In het MPR2022 zijn de eerste stappen gezet om de realisatie van de RSU-ambities te monitoren, en daarmee gerichte bijsturing mogelijk te maken. In dit MPR is globaal in beeld gebracht hoe de opgaven ervoor staan ten opzichte van de ambities richting 2040 (RSU). Hierbij constateerden we dat we de randvoorwaarden voor groeien in balans nog beter op orde moeten en kunnen krijgen. Op basis van de huidige programmering groeien we namelijk nog niet in balans. Extra inspanning is nodig om groen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen en energievoorzieningen voldoende te laten meegroeien met de groei van het aantal woningen in de stad.

Tegelijkertijd zijn de beschikbare ruimte en financiële middelen beperkt. Dit vraagt scherpe keuzes van college en raad. Om deze keuzes weloverwogen te kunnen maken, streven wij ernaar om de afwegingen vanuit ruimtelijke- en sociale opgaven transparant en in samenhang in beeld te brengen door te monitoren en te kunnen bijsturen als dit nodig blijkt. Dit verstaan wij onder stedelijke sturing, met als doel: de ontwikkeling van de stad in de komende decennia in goede banen te leiden.

**Het kader voor stedelijke sturing**

De Omgevingsvisie Utrecht beschrijft de koers van de stad voor de periode tot 2040. De RSU2040 is het ruimtelijke koersdocument binnen de Omgevingsvisie, en beschrijft de ruimtelijke ambities voor de stad als geheel en voor deelgebieden op hoofdlijnen.

Na vaststelling van de RSU2040 en in aanloop naar het coalitieakkoord hebben wij duidelijk de signalen van de stad gehoord over de ontwikkeling en de toekomst van onze stad. Het gevoel van trots voor onze stad overheerst, maar er zijn ook zorgen over de toekomst en op welke manier we de RSU echt gaan realiseren. Het is belangrijk een stad voor iedereen te blijven en de groei van de stad juist ook ten goede te laten komen aan de buurten waar dat niet vanzelf goed gaat. Daarom zijn in het coalitieakkoord accenten aangebracht op de ruimtelijke koers van de stad. Deze accenten worden samengevat in een oplegger op de RSU2040. In de oplegger nemen we ook de meest recente inzichten uit lopende onderzoeken op, zoals de gebiedsonderzoeken UNed die samen met het Rijk en regio worden uitgevoerd. De oplegger RSU wordt eind Q4 gedeeld met uw raad. De RSU2040 met de oplegger RSU vormen samen het ruimtelijk kader voor de stedelijke sturing.

**Samen bouwen aan de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht**

Met de RSU2040 is op hoofdlijnen beschreven wat op stedelijk en gebiedsniveau nodig is. Dit vraagt de komende jaren verder uitwerking. De RSU bevat geen concrete en gedetailleerde ruimtelijke ontwerpen en programmering op wijk- en buurtniveau. In onze reguliere processen werken we de koers verder uit. Zo hebben we voor de binnenstad, USP, Lunetten, Vleuten-de Meern en Zuidwest (Merwedekanaalzone, Kanaleneiland en Transwijk) al uitwerkingen gemaakt in omgevingsvisies. Voor alle wijken gaan we de komende jaren deze tussenschaal tussen RSU en projecten uitwerken. Zo werken we op dit moment aan de omgevingsvisie Overvecht. Ook wordt de RSU geconcretiseerd in

thematisch beleid. Dit werken we de komende jaren gefaseerd uit in gesprek met de stad of wijk, met behulp van data en onderzoeken en in samenwerking met partners zoals de regio en het Rijk. De uitdaging waar we voor staan is om wendbaar te blijven en in te kunnen spelen op ontwikkelingen die van invloed zijn op de stad. Een aantal instrumenten en processen om te komen tot verdere uitwerking van de RSU lichten we hieronder toe. Dit zijn geen nieuwe stukken of nieuw beleid, maar een uitwerking van of aanvulling op bestaand beleid. In bijlage 1 zijn deze instrumenten en processen en hun onderlinge relatie schematisch weergegeven.

**Instrumenten voor stedelijke sturing**
We willen scherper in beeld brengen wat de kwantitatieve en kwalitatieve opgaven voor de verschillende deelgebieden in de stad zijn om op basis daarvan keuzes te maken waarop en wanneer te investeren. Hiervoor is verdere uitwerking en verfijning van de instrumenten en processen voor stedelijke sturing nodig.

*De barcode RSU2040*
De Utrechtse barcode, zoals beschreven in de RSU2040, is één van de belangrijke instrumenten voor sturing op de ruimtelijke- en sociale groei in balans. De barcode geeft de diverse functies weer die een gezonde stad nodig heeft in hun onderlinge kwantitatieve verhouding. Hij is samengesteld op basis van eerder vastgestelde beleidskaders en normen; daarmee vormt hij een richtsnoer bij gebiedsontwikkelingen. Op dit moment missen we nog een concrete vertaalslag van de stedelijke barcode naar de gebieden, wijken en buurten, waardoor de barcode nu niet 1-op-1 toepasbaar is op wijken en buurten met hun eigen kenmerken. Immers, niet iedere wijk is hetzelfde en wijken mogen ook verschillend zijn. Daarom werken we stapsgewijs aan de doorontwikkeling van de Utrechtse Barcode. De eerste stap is het scherper in beeld krijgen van een 0-meting van de huidige stad. Dit geeft gedetailleerd inzicht in hoe de barcodeverdeling van de stad er nu uitziet. De 0-meting nemen we mee in het MPR 2023. Begin 2023 komen we bij u terug met het plan van aanpak op de stapsgewijze doorontwikkeling van de barcode.

*Stedenbouwvisie*
Naast de doorontwikkeling van de barcode, stellen we een stedenbouwvisie op. De stedenbouwvisie is een uitwerking van de RSU, specifiek gericht op de vraag: ‘hoe zorgen we voor kwaliteit in een groeiende stad?’. De stedenbouwvisie zal een uitwerking bevatten van de woonmilieus in de RSU, de hoogbouwvisie (in concept met u gedeeld), en wordt gevuld op basis van gesprek met de stad. De stedenbouwvisie geeft handvatten om te sturen op kwaliteit, ruimtelijk en sociaal, en vormt daarmee een belangrijk instrument om kwaliteit, leefbaarheid en inclusiviteit te borgen in een groeiende stad.

*In gesprek met Utrechters*
De toekomst van de stad en de grote uitdagingen waar we deze periode voor staan, willen we samen met (toekomstige) Utrechters aanpakken. We gaan in 2023 in gesprek met (toekomstige) Utrechters om op te halen wat zij van Utrecht verwachten in termen van leefbaarheid en kwaliteit van hun (toekomstige) stad. Rekening houdend met de dilemma's zoals gebruik van ruimte en middelen. De uitkomsten van deze toekomstgesprekken benutten we onder meer voor de doorontwikkeling van de barcode en de op te stellen stedenbouwvisie. Wij willen Utrechters vragen mee te denken over ontwikkelingen in hun stad, wijk en buurt.

Vanaf oktober start het college weer met de ‘Hoe gaat het met U(trecht)’-gesprekken. Dit zijn algemene brede gesprekken, zonder agenda, waarin alle collegeleden in wisselende samenstelling spreken met inwoners van Utrecht, om te horen wat er speelt in hun wijk. In deze gesprekken halen we de vragen op die nú spelen bij Utrechters.

Ook starten we dit jaar ook een kwalitatief inwonersonderzoek op onder een (representatieve) groep Utrechters met aanvullend verdiepende focusgroepensessies. Dit is een breed onderzoek op verschillende thema's van de gemeente. Tijdens dit onderzoek stellen we ook een aantal gerichte vragen aan Utrechters over hoe zij aankijken tegen stedelijke ontwikkelingen (denk aan verdichting, hoogbouw etc.).

De opgehaalde informatie uit de ‘Hoe gaat het met U(trecht)’ gesprekken en het kwalitatieve inwonersonderzoek gebruiken we voor de uitwerking van de aanpak voor de toekomstgesprekken die we in 2023 gaan houden. Deze gesprekken gaan specifiek over de ontwikkeling en de bijbehorende kwaliteit van de stad. We gaan deze raadpleging op verschillende aansprekende manieren doen, om zo’n divers mogelijke groep te betrekken. We betrekken niet alleen de huidige Utrechters maar ook mensen die graag in Utrecht willen wonen maar het nu niet kunnen. Daarnaast zoeken we naar manieren om juist ook gehoor te kunnen geven aan de grote groep Utrechters die de komende jaren in Utrecht geboren gaan worden, de komende jaren opgroeien en rond 2040 jongvolwassenen zijn.
Het uitgewerkte plan hiervoor inclusief de vraagstelling verwachten wij begin 2023 gereed te hebben De uitkomsten van deze raadplegingen benutten we onder meer voor de doorontwikkeling van de barcode en de op te stellen stedenbouwvisie.

*Samenwerking met Rijk en regio*
Samenwerken met Rijk en de regio is noodzakelijk om de enorme groeiopgave en onze ambities uit de RSU te realiseren. Hiervoor hebben we in Utrecht Nabij de eerste stappen gezet en deze werken we samen steeds verder uit. Het gaat dan zowel om inhoudelijke overeenstemming over het ontwikkelperspectief als om financiële middelen. In het samenwerkingsverband UNed voeren we verschillende onderzoeken uit met de regiogemeenten, de provincie en het Rijk, die vervolgens zullen leiden tot gezamenlijke afspraken.

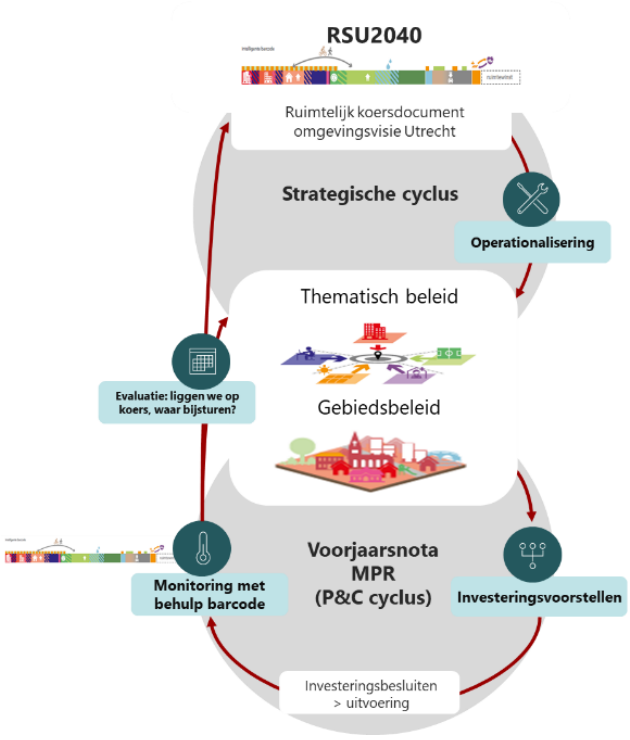
Bij het Bestuurlijk Overleg MIRT (november a.s.) maken we afspraken over verschillende vervolgonderzoeken om de condities voor verstedelijking scherper in beeld te krijgen, met veel aandacht voor de bereikbaarheidsopgave. Als onderdeel hiervan werken we toe naar een deal Wonen en Mobiliteit, waarin we versnellingsafspraken maken over de woningbouw voor de komende 3 tot 5 jaar, het woningbouwprogramma tot 2030, tijdelijke woningbouw en de benodigde eerste stap in de schaalsprong OV (Merwedelijn), andere noodzakelijke infrastructurele en mobiliteitsmaatregelen zoals mobiliteitshubs en fietsverbindingen, en zicht op een alternatief pakket voor de A27/Ring Utrecht.

Wij hebben u inhoudelijk bijgepraat over onze inzet richting het BO MIRT en de UNed gebiedsonderzoeken (11 november) tijdens de bijeenkomst op 6 oktober.

*Monitoring en prioriteren via het MPR*

De Omgevingsvisie Utrecht (de ruimtelijke koers in de RSU2040 en de twee koersdocumenten van Volksgezondheid en Maatschappelijke Ontwikkeling) vormt een goede basis voor de stedelijke ontwikkeling in de komende jaren en op langere termijn. De koers wordt concreet vertaald binnen de gebieden en thematische opgaven, mede op basis van de samenwerking Rijk-regio en het gesprek met de stad.

Uit de gebieden en thematische opgaven vloeien investeringsvoorstellen voort, die we opnemen in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR). Het MPR wordt tegelijk met de Voorjaarsnota aan de raad aangeboden. Met bovengenoemde instrumenten en het gesprek met de stad professionaliseren we de sturing op samenhangende en transparante afwegingen, met groei in balans en kwaliteit als uitgangspunt.




*Figuur 1: schematische weergave sturen en prioriteren*

Het MPR is ook het monitoringsinstrument om te bepalen of we op koers liggen ten opzichte van de ambities in de RSU2040, waarbij gebruik wordt gemaakt van de (doorontwikkelde) barcode. Deze monitor vormt de basis voor bijsturing via investeringsvoorstellen in het daaropvolgende jaar. Deze cyclus is schematisch weergegeven in figuur 1.

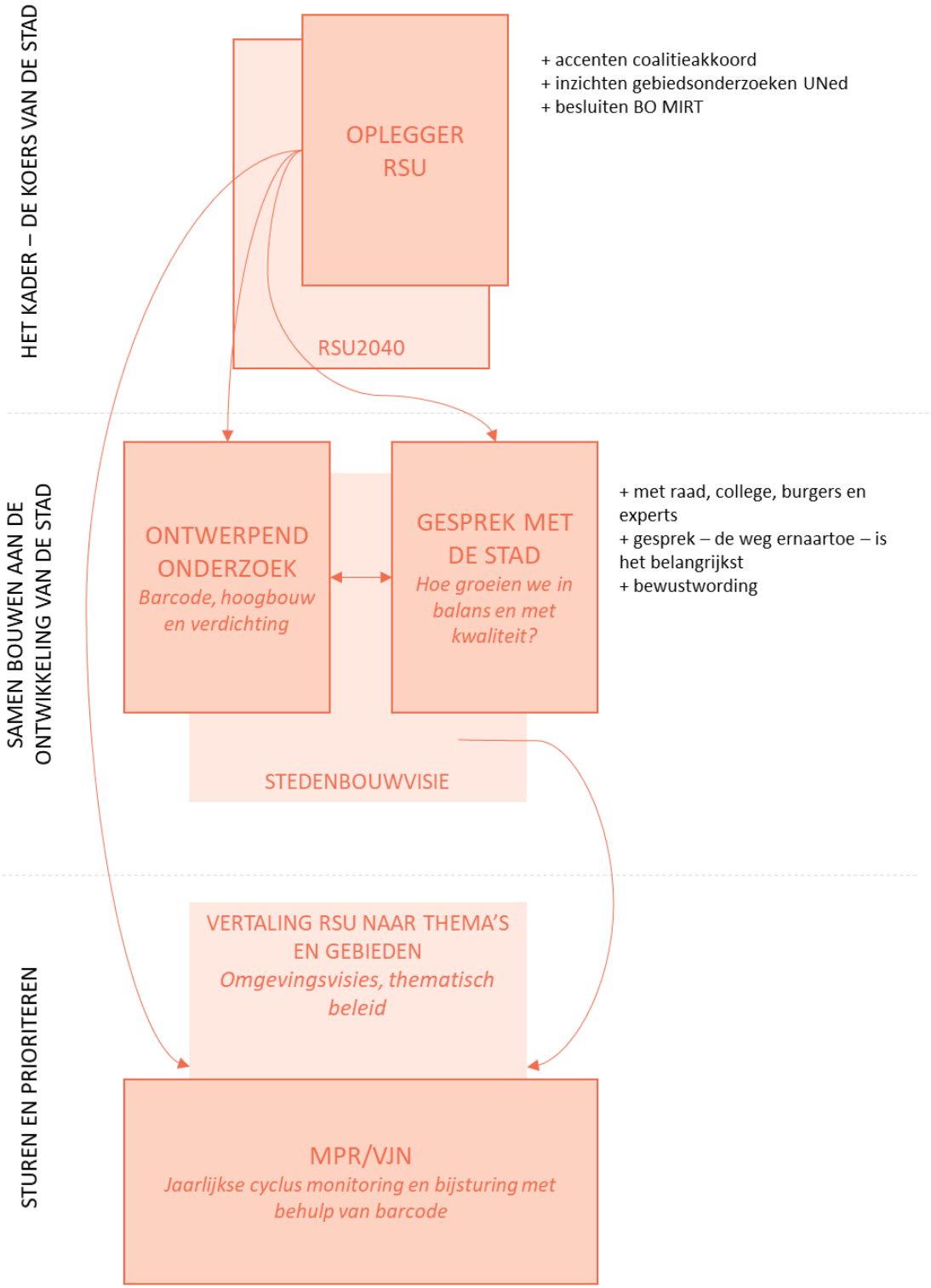
De doorontwikkeling van het MPR verloopt stapsgewijs. Vorig jaar zijn de eerste stappen gezet in de sturing op “groei in balans” door toevoeging van een beschrijving per gebied van de opgaven op de onderdelen van de barcode. In 2023 nemen we de 0-meting van de barcode mee in de analyse in het MPR, ter aanscherping van de opgaven per gebied en geven we het MPR op een nieuwe manier vorm om de leesbaarheid te vergroten. Verdere ontwikkelingen in de barcode en stedelijke sturing zullen ook worden benut in het MPR. Op deze manier krijgen we nog beter overzicht en grip op het geheel van de ontwikkeling van de stad.

We zullen u regelmatig informeren en betrekken bij de uitwerking van de stedelijke sturing en de keuzes die hierin te maken zijn. Ondertussen werken we ook, samen met de stad, door aan de toekomstige plannen en projecten om Utrecht klaar te maken voor de toekomst. Utrecht

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

## bijlage 1 – schematisch overzicht samenhang stedelijke sturing



Gemeente Utrecht

# BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE RAADSVRAGEN 2022, NUMMER

| | |
|---|---|
| Datum | 18 oktober 2022 |
| Van | College B&W |
| Behandeld door | K.M. Benneker |
| Doorkiesnummer | 14030 |
| E-mailadres | kasper.benneker@utrecht.nl |
| Kenmerk | 10562683 |
| Beleidsveld | Ruimtelijke Ordening |

---

Geachte leden van de raad,

Hierbij ontvangt u de beantwoording van de schriftelijke raadsvragen jaargang 2022 nummer 160 van Gert Dijkstra, EenUtrecht van 19 september 2022 over Controle onderbouwing RSU2040 .
De gestelde vragen zijn onderaan bijgevoegd.

***Vraag 1***
Op welke manier, door welke en met welke uitgangspunten wordt de leefbaarheid door middel van kwalitatieve en kwantitatieve normen vooraf meegewogen bij het toepassen van de RSU2040 op gebiedsontwikkeling? Graag in het antwoord de betreffende normen en definitie concreet benoemen en niet alleen verwijzen naar bijv. ‘Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ (december 2019) en/of de Leefbarometer?
A***ntwoord* 1**
*Voor de beoordeling van wenselijkheid en haalbaarheid van een ruimtelijk project of gebiedsontwikkeling maken wij altijd een integrale afweging waarbij leefbaarheid uiteraard een grote rol speelt. Om het effect op de leefbaarheid te kunnen duiden maken wij gebruik van de kennis en situatie in de betreffende buurt en gaan wij in gesprek met bewoners en organisaties in die buurt.*

*We toetsen ruimtelijke projecten altijd aan door de raad vastgesteld beleid waarbij de barcode een hulpmiddel is voor groeien in balans. We bekijken bij alle gebiedsontwikkelingen hoe gaat het met de wijk en de specifieke buurten in de wijk. Uit onderzoek en enquêtes weten we hoe inwoners hun woonomgeving ervaren en of de wijk is voorzien van de relevante behoeften voor een veilige en gezonde leefomgeving. Ontwerp en inrichting van de gebouwde omgeving en de openbare ruimte – en de mate waarin inwoners daar zelf invloed op hebben – heeft grote invloed op de leefbaarheid en veiligheid in de buurt. Bij gebiedsontwikkelingen speelt dit in de afwegingen een belangrijke rol. Het gaat daarbij telkens om de vraag op welke manier ruimtelijke ontwikkeling (wonen, mobiliteit, groen, energie, economie) kunnen bijdragen aan de gewenste sociaal-maatschappelijke ontwikkeling van de wijk. Dat kan gaan om vierkante meters voor voorzieningen, maar ook om goede verbindingen en goede bereikbaarheid, specifieke ontwerpvraagstukken van de openbare ruimte, bijvoorbeeld om ontmoeting te stimuleren, of toevoeging van rustige en groene plekken.*

**Vraag 2**
Wat is de concrete barcode met alle (kwalitatieve en kwantitatieve) normen en definities, zoals nu vastgesteld in de RSU2040 (juli 2021). Graag dit overzichtelijk per barcodestreep in één overzicht goed leesbaar bij elkaar plaatsen. Graag ook aangeven welke onderdelen van de barcode gelden op buurtniveau (ca. 1.500 woningen), wijkniveau (ca. 5.000 woningen) en stedelijk niveau. Inclusief een toelichting of bij de definities en normen nog een onderscheid wordt gemaakt naar de mate van stedelijkheid (in woningen/hectare).

***Antwoord* 2**
*De barcode is een kwantitatief hulpmiddel dat stadsbreed is ontwikkeld voor het realiseren van 10.000 woningen. De barcode is per functie opgebouwd uit normen, gebaseerd op het bestaande beleid, aangevuld met trends en ontwikkelingen. De concrete barcode en bijbehorende ruimtevraag is te vinden op blz. 71 van de RSU.*

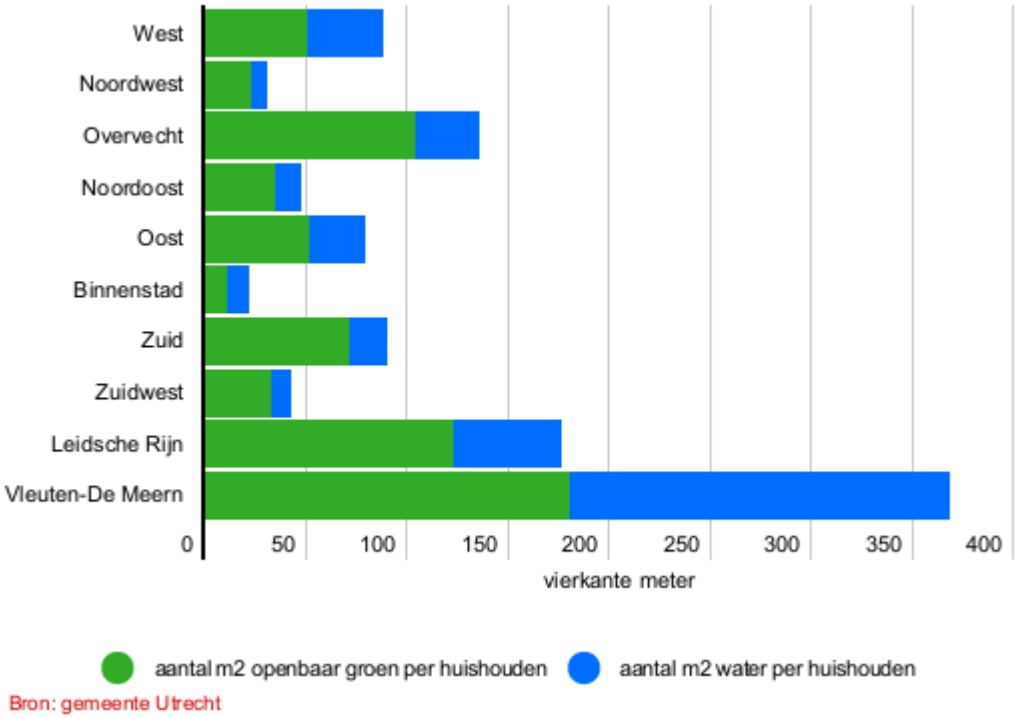
**Vraag 3**
Uitgaande van het feit dat elke buurt en wijk zijn eigen karakter heeft en mag behouden, hoe ziet de barcode op dit momenten per buurt eruit (of geldt voor elke buurt toch dezelfde barcode)? Graag aangeven in welke buurten (of wijken) de nu geldende barcode één of enkele barcodenormen niet gehaald worden. Als dat onvoldoende zichtbaar kan worden gemaakt ontvangen wij in ieder geval wel een toets op de volgende barcodestrepen:

***Antwoord* 3**
*Het uitgangspunt is één complete barcode (met daarin alle ambities) voor de hele stad met een relatie naar de regio. De barcode is een stedelijk hulpmiddel, door op deze manier naar de ruimte te kijken, werken wij aan een gebalanceerde en integrale groei van de stad. Uiteraard kijken wij hoe de stedelijke barcode zich verhoudt tot de gebieden, Dat kan per gebied/wijk verschillend uitpakken. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillende functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk. Het is niet de bedoeling om de barcode als blauwdruk toe te passen, zeker niet op buurt- of projectniveau. De stad heeft allerlei functies waar mogelijk efficiënter/intensiever gebruik van kan worden gemaakt bijvoorbeeld door dubbel gebruik of hoge kwaliteit. Ook dat is onderdeel van de integrale afweging die wij maken bij gebiedsontwikkeling. Hierbij kijken wij bijvoorbeeld naar welke functies binnen 10 fietsen/lopen minuten wenselijk zijn (bijvoorbeeld een basisschool) en welke functies op grotere afstanden mogen zitten (bijvoorbeeld een zwembad). Zie hiervoor pagina 77 uit de RSU2040.*

*We zijn momenteel bezig met de doorontwikkeling van de barcode als hulpmiddel. Dit is onderdeel van de stapsgewijze doorontwikkeling van het MPR als analyse-instrument of we op koers liggen ten opzichte van de RSU 2040. Met behulp van o.a. de nulmeting willen we in het MPR 2023 scherper in beeld brengen wat de kwantitatieve en kwalitatieve opgaven voor de verschillende deelgebieden in de stad zijn om zo een duidelijkere analyse te kunnen maken in hoeverre we op koers liggen. Zie voor het proces van de doorontwikkeling van de barcode als hulpmiddel de raadsbrief stedelijke sturing op groei in balans van 14 oktober 2022*

**Vraag 3a**
Kwantitatief buurt/wijkgroen: Bijv. hoeveel m2 groen is er per woning aanwezig en in hoeverre wijkt dit af van de norm (nl. 17 m2 tuin/straatgroen, 17 m2 buurtgroen en 14 m2 groen/blauwe routes)?

***Antwoord* 3a**
*De oppervlakken voor tuin/straatgroen, buurtgroen en verbindingen zijn in de RSU opgenomen om van de verdeling van de vergroening over de stad te illustreren en zijn niet door de raad als harde normen vastgesteld. Het gemeentelijk groen is niet gelijk voor alle wijken in Utrecht. De hoeveelheden groen per huishouden wordt voor alle wijken gerapporteerd (p. 21) in het Duurzaamheidsverslag | Gemeente Utrecht. Zie afbeelding hieronder.*



Bron: gemeente Utrecht

**Vraag 3b**

Kwalitatief buurtgroen: Bijv. hoeveel bomen per woning en in hoeverre wijkt dit af van de norm (Coalitieakkoord: minimaal 1 boom per woning)?

***Antwoord* 3b**

*In het Coalitieakkoord staat de afspraak om 1 nieuwe boom te planten per nieuwe woning. In het Duurzaamheidsverslag 2021 (p. 19) zijn 161.000 gemeentelijke bomen geregistreerd. Daarnaast beheren bewoners, bedrijven en instellingen eigen bomen op hun percelen. Die particuliere bomen vormen samen een particulier bomenbestand. Een schatting op basis van de zichtbare kroonbedekking van bomen op luchtfoto's is dat dit particuliere bomenbestand in dezelfde orde-grootte ligt als het gemeentelijk bomenbestand. In 2022 staan in Utrecht 62.450 woningen, Utrecht in Cijfers. Het antwoord op de vraag is dus ongeveer 1 gemeentelijke boom per woning en waarschijnlijk 2 bomen voor het totaal van het gemeentelijk en particuliere bomenbestand.*

**Vraag 3c**

Speelplaats buurt: Hoeveel m2 speelplaats is er aanwezig en in hoeverre wijkt dit af van de norm (nl. 3% van bebouwd oppervlak)?

***Antwoord* 3c**

*Het percentage van m2 ingerichte speelruimte is in beeld, maar is een niet veelzeggend cijfer. Er is namelijk ook sprake van vrije speelruimte, soms wordt een schoolplein gebruikt als speelplek, wat dan weer niet is gekenmerkt als speelruimte. In maart heeft de raad nieuw speelbeleid vastgesteld: de Visie Speelruimte Utrecht – Spelen in je eigen buurt. In navolging van dit beleid worden momenteel wijkspeelruimtescans gemaakt voor alle wijken. Hiermee brengen wij het totaal aan speelruimte in beeld, en beoordelen we waar eventueel te weinig speelruimte is. In dit document is de speelruimtenorm breder dan alleen de genoemde 3%, omdat we de afstanden meenemen die kinderen moeten afleggen, rekening houdend met fysieke barrières tussen buurten.*

**Vraag 4**
Hoe ziet de barcode eruit voor de gebieden Papendorp/Groenewoud en de Merwedekanaalzone (gebieden 4, 5 en 6)?
***Antwoord* 4**
*De stedelijke barcode is een uitgangspunt bij gebiedsontwikkeling. De uitwerking hiervan kan verschillen per gebied doordat er verschillende gebiedsspecifieke raadskaders zijn vastgesteld. In Merwede gelden bijvoorbeeld lage parkeernormen in combinatie met een mobiliteitshub op afstand. In Papendorp/Groenewoud neemt de parkeervoorziening met bijbehorende infrastructuur meer ruimte in, dit heeft een ruimtelijke druk. Het is daarom niet mogelijk om deze twee complexe ontwikkelingen met elkaar te vergelijken door enkel naar de barcode te kijken.*
*Bij de ontwikkeling van deze gebieden is nadrukkelijk gekeken om naast woningen ook groen, voorzieningen en andere functies te realiseren, om zo tot een goede balans te komen. In het MPR maken we de analyse voor de stad in hoeverre we op koers liggen gelet op de ambities uit de RSU.*

**Vraag 4a**
In hoeverre worden de onderliggende normen van de barcode wel/niet gehaald? Graag concreet aangeven voor welke niet en waarom niet.
***Antwoord* 4a**
*Zie antwoord vraag 4.*

**Vraag 4b**
In Groenewoud bleek dat het toepassen van de barcode (op een leeg veld) betekent dat je maximaal 70 tot 80 woningen per hectare kan bouwen, omdat bij een grotere dichtheid bijv. de normen voor speelplaatsen en buurt/wijkgroen op buurtniveau (ca. 1.500 toto 1.650 woningen Groenewoud) niet meer gehaald zouden kunnen worden. Wat betekent dit voor de binnenstedelijke verdichting op gebieden waar die dichtheden uitkomen boven de ca. 80 tot 100 woningen per hectare? Of accepteert de gemeente dat in dergelijke gebieden dan de barcode niet wordt gehaald en/of niet van toepassing kan zijn?
***Antwoord* 4b**
*De ontwikkeling van Groenewoud past goed bij de ambities uit de Ruimtelijke Strategie 2040 (RSU 2040), waarin Papendorp (inclusief Groenewoud) wordt aangegeven als nieuw te ontwikkelen stedelijk knooppunt in het Wiel met Spaken. Om de ontwikkeling van een monofunctionele werklocatie naar een multifunctioneel stedelijk knooppunt mogelijk te maken zijn twee plannen ontwikkeld: één voor Papendorp Noord (inmiddels vastgesteld in de raad) en het nu voor liggende SP Groenewoud. Beide gebieden worden in samenhang ontwikkeld. Een school en een gezondheidscentrum in Groenewoud doen dienst voor het gehele gebied, terwijl Groenewoud profiteert van voorzieningen in Papendorp Noord zoals een supermarkt en de Mobiliteitshub.*

*Met beide plannen samen ontstaat een complete moderne wijk met wonen, werken en voorzieningen waar het ook in de avonduren en weekends levendig is. Vooral in Groenewoud vinden we naast de reuring die het stedelijk knooppunt met zich meebrengt ook de rustige plekjes die een gezond stedelijk leven nodig heeft.*

**Vraag 5a**
Kan de stad met 60.000 woningen binnenstedelijk groeien en nog steeds de groenambitie halen? Is dit berekent? Zo ja, kunnen we die berekening krijgen? Zo nee, waarom is dit niet berekent?
***Antwoord* 5a**
*Het halen van de ambitie om Utrecht te vergroenen is beschreven in de Raadsbrief strategie voor groen en vergt een verhoging (p 3/7) van het tempo van 4 tot 6 hectare per jaar (gemiddeld en afgerond) 20 hectare per jaar. Deze tempoversnelling is afgeleid van het einddoel om in 2040, bij een*

*woningbouw van 60.000 woningen, extra 440 hectare groen te ontwikkelen. In de Raadsbrief Strategie voor groen is de benodigde tempoversnelling ook grafisch uitgewerkt. Tevens zijn in de raadsbrief de sturingsmechanismen benoemd om tot de tempoversnelling te komen en is ook aangegeven dat de haalbaarheid ook afhankelijk is van de inspanning van bewoners, bedrijven en instellingen en van de financiële bijdragen van andere kostendragers. De veronderstelling is dat de vergroening steeds sneller zal gaan als een integrale programmering, onze lobby bij andere overheden en de bijdragen van bewoners, bedrijven en instellingen steeds meer momentum gaan krijgen. In de brief is aangegeven dat de haalbaarheid van de vergroeningsopgave voor de gemeente en voor anderen onderzocht wordt (p. 6/7).*

**Vraag 5b**
Is de groenambitie op dit moment haalbaar voor het aantal woningen waarvan op dit moment al harde afspraken gemaakt zijn?
***Antwoord* 5b**
*In het coalitieakkoord 2022-2026 zijn middelen vrijgemaakt om te starten met de tempoversnelling van de vergroening. Hiermee zijn concrete vergroeningsprojecten mogelijk gemaakt én wordt de groene opgave vertaald naar gebieden en projecten. Dit zal verankerd worden met de instrumenten van de Omgevingswet. Tevens wordt de meerwaarde van het integraal programmeren en worden de financieringsmogelijkheden door de gemeente en door anderen verder onderzocht.*

**Vraag 5c**
Is het college bereid de groei te temporiseren en deze afhankelijk te maken van de mate waarin de randwoorden kwantitatief en kwalitatief op orde zijn, zoals gesuggereerd wordt in het MPR2022?
***Antwoord* 5c**
*De cijfers van het CBS laten zien dat er grote vraag is naar woningen in de stad. De stad groeit om in de enorme behoefte te voorzien. Door in te zetten op binnenstedelijke verdichting grijpen we de groei van de stad aan als kans om de kwaliteit te verbeteren en toe te voegen, ook in de bestaande stad. We kunnen de groei die nu voorzien is gebruiken om de leefbaarheid en kwaliteit van de stad te verbeteren. Het stoppen van de groei heeft ook invloed op segregatie. Door verdunning in huishoudensgroottes wonen er relatief minder mensen per woning. Verdichting kan ook gebruikt worden om het bestaande voorzieningenniveau op peil te houden. Belangrijke voorzieningen moeten meegroeien met de stad: denk hierbij aan winkels, cultuur, buurthuizen, zorg, sportaccommodaties en onderwijs.*

*In het Coalitieakkoord staat dat groei geen doel op zich is. Zoals in het MPR 2022 is aangegeven, er moet bijgestuurd worden op de ambities uit de RSU. Temporisering van groei behoort tot een van de mogelijkheden, maar extra investeren in groen, mobiliteit en voorzieningen zijn mogelijke opties. Hier uitspraken over doen vereist belangrijke keuzes om te voorkomen dat we veel ambities op elkaar stapelen. Komend jaar doen wij daarom onderzoek naar het tempo van de groei.*

**Vraag 6**
Hoe is de Primosprognose tot stand gekomen ofwel op basis van welke deels door de gemeente Utrecht aangeleverde cijfers is de Primosprognose berekend met als resultaat een woningvraag van 60.000 woningen extra tot 2040?
***Antwoord* 6**
*De gemeente Utrecht maakt elk jaar een eigen prognose van de bevolkingsgroei van de stad. Hierin wordt de meest waarschijnlijke ontwikkeling van de Utrechtse bevolking weergegeven. De bevolkingsprognose is gebaseerd op het woningbouwprogramma van de stad in combinatie met demografische trends rondom geboorte, sterfte en migratie. Voor toekomstige migratie wordt de voorspelling van het CBS gebruikt.*

*De nationale bevolkingsprognose van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) vormt de basis voor de prognose van woningbehoefte (Primos-prognose) op landelijk, regionaal en gemeenteniveau. Het CBS maakt in haar prognose gebruik van enerzijds veronderstellingen op nationaal niveau over geboorte, sterfte, immigratie, emigratie en over de overgangen tussen huishoudensposities. Anderzijds bestaat de input uit de gemeentelijke veronderstellingen over de componenten van de bevolkingsgroei en de huishoudensdynamiek.*

*Meer informatie over de bevolkingsprognose is te vinden op www.utrecht.nl/bestuur-en-organisatie/publicaties/onderzoek-en-cijfers/onderzoek-over-utrecht/bevolkingsprognose.*

*Meer informatie over de berekening van het CBS is te vinden op:* Technische toelichting - PBL/CBS Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2022–2050 | CBS

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

# Schriftelijke vragen
# Controle onderbouwing RSU2040

19 september 2022

Er wordt in veel stukken gerefereerd naar de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040), veelal als kaders-stellende visie voor project- en gebiedsontwikkeling in onze stad. Het is daarom van belang dat er een helder en eenduidig beeld ontstaat over de keuzes die ten grondslag liggen aan de RSU2040 en in welke mate de onderbouwing voldoende deugdelijk is.

Er heeft geen referendum plaatsgevonden en het is voor de Utrechter niet inzichtelijk wat de RSU2040 voor de stad gaat betekenen. Essentieel om het vertrouwen van de burger niet nog verder verliezen is de burger helderheid geven over de ruimtelijke ambities van Utrecht en de bijbehorende gevolgen.

We verwachten duidelijke antwoorden op de vragen en geen verwijzingen naar een mogelijke oplegger op de RSU2040.

## Vragen:

In de RSU2040 worden geen harde normen voor leefbaarheid gehanteerd. Ruimtelijke projecten hebben echter grote invloed op de mate waarin bewoners hun leefomgeving als leefbaar ervaren. Uiteraard blijft leefbaarheid een perceptie, maar bij grootstedelijke ontwikkeling moeten er toch uitgangspunten en normen gehanteerd worden om een te ontwikkelen gebied leefbaar te maken (of te houden).

1. Op welke manier, door welke en met welke uitgangspunten wordt de leefbaarheid door middel van kwalitatieve en kwantitatieve normen vooraf meegewogen bij het toepassen van de RSU2040 op gebiedsontwikkeling? Graag in het antwoord de betreffende normen en definitie concreet benoemen en niet alleen verwijzen naar **bijv.** ‘Op weg naar een Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ (december 2019) en/of de Leefbarometer?

De strepen van de barcode zijn gebaseerd op kwalitatieve en kwantitatieve normen.

2. Wat is de concrete barcode met alle (kwalitatieve en kwantitatieve) normen en definities, zoals nu vastgesteld in de RSU2040 (juli 2021). Graag dit overzichtelijk per barcodestreep in één overzicht goed leesbaar bij elkaar plaatsen.

   Graag ook aangeven welke onderdelen van de barcode gelden op buurtniveau (ca. 1.500 woningen), wijkniveau (ca. 5.000 woningen) en stedelijk niveau. Inclusief een toelichting of bij de definities en normen nog een onderscheid wordt gemaakt naar de mate van stedelijkheid (in woningen/hectare).

Het is van belang dat naast het verslag in het MPR2022 wij als raadsleden en burgers zelf ook een overzicht hebben van de te behalen normen per streep van de barcode. Op dit

moment lezen wij voornamelijk dat we achterlopen, maar hoeveel en wat de ontwikkelopgave per buurt zijn is niet of onvoldoende duidelijk. Deze informatie is essentieel voor onze controlerende functie en op deze manier kunnen bewoners zelf ook nadenken hoe en waar bijv. meer groen in de buurt kan of dient te komen.

3. Uitgaande van het feit dat elke buurt en wijk zijn eigen karakter heeft en mag behouden, hoe ziet de barcode op dit momenten per buurt eruit (of geldt voor elke buurt toch dezelfde barcode)? Graag aangeven in welke buurten (of wijken) de nu geldende barcode één of enkele barcodenormen niet gehaald worden. Als dat onvoldoende zichtbaar kan worden gemaakt ontvangen wij in ieder geval wel een toets op de volgende barcodestrepen:
    a. Kwantitatief buurt/wijkgroen: Bijv. hoeveel m2 groen is er per woning aanwezig en in hoeverre wijkt dit af van de norm (nl. 17 m2 tuin/straatgroen, 17 m2 buurtgroen en 14 m2 groen/blauwe routes)?
    b. Kwalitatief buurtgroen: Bijv. hoeveel bomen per woning en in hoeverre wijkt dit af van de norm (Coalitieakkoord: minimaal 1 boom per woning)?
    c. Speelplaats buurt: Hoeveel m2 speelplaats is er aanwezig en in hoeverre wijkt dit af van de norm (nl. 3% van bebouwd oppervlak)?

In het ontwikkelgebied Papendorp/Groenewoud wordt in de planvorming gerekend met dichtheden van 70 tot 150 woningen per hectare. Bij de Merwedekanaalzone gaat het om dichtheden van zo'n 250-300 woningen per hectare.

4. Hoe ziet de barcode eruit voor de gebieden Papendorp/Groenewoud en de Merwedekanaalzone (gebieden 4, 5 en 6)?
    a. In hoeverre worden de onderliggende normen van de barcode wel/niet gehaald? Graag concreet aangeven voor welke niet en waarom niet.
    b. In Goenewoud bleek dat het toepassen van de barcode (op een leeg veld) betekent dat je maximaal 70 tot 80 woningen per hectare kan bouwen, omdat bij een grotere dichtheid bijv. de normen voor speelplaatsen en buurt/wijkgroen op buurtniveau (ca. 1.500 toto 1.650 woningen Groenewoud) niet meer gehaald zouden kunnen worden. Wat betekent dit voor de binnenstedelijke verdichting op gebieden waar die dichtheden uitkomen boven de ca. 80 tot 100 woningen per hectare? Of accepteert de gemeente dat in dergelijke gebieden dan de barcode niet wordt gehaald en/of niet van toepassing kan zijn?

Een visie als de RSU2040 is alleen waardevol als die in het geval van ruimtelijke opgaven toegepast kan worden. Wij gaan ervanuit dat er goed en uitgebreid onderzoek naar de gevolgen en de uitwerking van de barcode gedaan is in relatie tot de groeiambities.

5. Als blijkt (antwoorden vragen 3 en 4) dat we als stad, zowel voor de bestaande buurten als ook voor de uitbreidingsplannen, niet overal en altijd kunnen voldoen aan de barcode, dan is het raadzaam om na te gaan welke stedelijke verdichting nog wel kan, waarbij wel strikt de barcode als hard uitgangspunt wordt meegenomen. Kortom, hoeveel woningen kunnen er worden bijgebouwd als wij aan de barcode normen willen voldoen? Meer in detail:

a. Kan de stad met 60.000 woningen binnenstedelijk groeien en nog steeds de groenambitie halen? Is dit berekent? Zo ja, kunnen we die berekening krijgen? Zo nee, waarom is dit niet berekent?

b. Is de groenambitie op dit moment haalbaar voor het aantal woningen waarvan op dit moment al harde afspraken gemaakt zijn?

c. Is het college bereid de groei te temporiseren en deze afhankelijk te maken van de mate waarin de randwoorden kwantitatief en kwalitatief op orde zijn, zoals gesuggereerd wordt in het MPR2022?

Het groeiscenario is gebaseerd op een Primosprognose. Deze prognose komt o.a. tot stand uit cijfers die door de gemeente Utrecht aan het CBS worden aangeleverd. Tegelijkertijd creëert het extra bouwen van woningen ook een extra groei in de vraag naar Utrechtse woningen, mag groei geen doel op zich zijn én is groei dus een politieke keuze.

6. Hoe is de Primosprognose tot stand gekomen ofwel op basis van welke deels door de gemeente Utrecht aangeleverde cijfers is de Primosprognose berekend met als resultaat een woningvraag van 60.000 woningen extra tot 2040?

## Ingediend door:

- Gert Dijkstra, EenUtrecht

# De gescande barcode

## Een overzicht van de normen ten grondslag aan de RSU2040

Hieronder is de barcode zoals deze omschreven staat in de RSU2040. De RSU 2040 is een van de hoofdcomponenten van de omgevingsvisie Utrecht. Deze barcode is uitgeschreven met de onderliggende normen uit het thematische beleid van deze omgevingsvisie. De normen zijn opgesteld voor een ruimtevraag bij het bouwen van 10.000 woningen (ca. 22.000 bewoners). Waar mogelijk is dit omgeschreven volgens de rekenmodule van de gemeente Utrecht naar m2 per woning. Op deze manier is de barcode ook op buurten toepasbaar en kan worden getoetst in welke mate de ruimtelijke ambitie die beoogd wordt in de RSU2040 van toepassing is op de huidige stad. Indien nodig worden barcodestrepen aangevuld vanuit nieuw beleid of het coalitieakkoord. Waar mogelijk staat er bij elke norm een bronvermelding. Ten tijde van het maken van dit overzicht zijn er (kleine) wijzigingen in het beleid geweest. Niet alles wordt direct verwerkt op omgevingsvisie.utrecht.nl. Dit document is geeft geen garantie voor actuele normen en een beeld van het volledige beleid, maar inzichtelijk wat er van de stad wordt gevraagd als men de barcode toepast.

**Rekenmodel 10.000 woningen gemeente Utrecht (grondslag RSU)**

10.000 woningen
0,84 woning per huishouden
1,18 huishoudens per woning
11.800 huishoudens
1,93 inwoners per huishouden in 2016 in Utrecht
22774 inwoners per 10000 woningen
2,277 inwoners per woning
Buurt = gem. 1500 woningen
Wijk = 5000-10.000 woningen

**Onderwijs 3.5 ha**

| Norm RSU/coalitieakkoord | Toelichting en bronvermelding |
|---|---|
| • 2000m2 kinderdagverblijven<br>• 5 basisscholen<br>• 0.7 middelbare scholen | • Kinderdagverblijven het liefst combineren met basisscholen.<br>• Per 2000 woningen één basisschool<br>• Per 15000 woningen één middelbare school voor 1600 leerlingen<br><br>**Toelichting:**<br>*Indien het project te klein is om een school of kinderdagverblijf te bouwen, moet er altijd worden gekeken of in omliggende buurten voldoende capaciteit is op de onderwijsvoorzieningen.*<br><br>Bron: P.17 *Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen* |

**Zorg & Welzijn 1.2 ha**

| Norm RSU/coalitieakkoord | Toelichting en bronvermelding | Onduidelijkheden |
|---|---|---|
| • 3 gezondheidscentra<br>• 1 buurtteamlocatie 350m2 per team<br>• 10 buurtcentra/ dagbestedingen<br>• 1500 m2 overige zorgvoorzieningen | **Gezondheidscentra**<br>• Norm NZa gebruikt. 2095 patiënten per fulltime werkende huisarts. Gezondheidscentrum bestaat 1100m2 per 6500 inwoners met apotheek betekent extra 150m2<br>**Buurtteamlocatie**<br>• 1 buurtteam heeft 350m2 nodig. Op dit moment 18 buurtteams die soms locaties delen. Per buurtteam 350m2 nodig<br>**Buurtcentra:**<br>• Sterke wijken Binnenstad, Noordoost, Oost, 0.05m2 per inwoner<br>• Gemiddelde wijken West, Zuid, Leidsche Rijn, Vleuten -de Meern 0.075m2 per inwoner<br>• Zwakke wijken: Overvecht, Zuidwest, Noordwest 0.1m2 per inwoner<br>(= 2.277,4 m2 per 10.000 woningen)<br><br>Bron: P.18 en 21 *Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen én* p.21-22 *Uitvoeringsnota vernieuwend welzijn*<br><br>**Dagbesteding**:<br>werkplaats, ontmoetingsruimte, huiskamer, moestuin evt, icm horeca en ruimte van 100-400m2 p.21 Divers aanbod verspreid over de stad. Bron: P.21 *Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen*<br><br>**Overige voorzieningen**<br>Buurtgerichte specialistische zorg, zoals GGZ gebiedsteams. Jeugdhulp met verblijf, in 2040 25-30 leefgroepen. Gezinshuizen (4-6 kamers) nodig in Utrecht. (170-200m2 per locatie),<br><br>Bron: Maatschappelijke opvang en beschermd wonen. Op P.32-34 *Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen* | 1. Wat is de sociale kaart per wijk?<br>2. Hoe wordt de behoefte per buurt/wijk in kaart gebracht?<br>3. Hoe wordt er getoetst of er voldoende buurtcentra en dagbestedingen zijn? Hoe wordt deze ruimtevraag bekeken? |

**Cultuur**

| Norm RSU/coalitieakkoord | Toelichting en bronvermelding | Onduidelijkheden |
|---|---|---|
| • 4.2 culturele voorzieningen op wijkniveau<br>• 0.25 culturele voorzieningen op stadsniveau | Culturele voorzieningen bestaan uit o.a. wijkcultuurhuis, jongerencultuurhuis en locatie voor amateurkunsteducatie**.**<br>**Norm van 0.25m2 (BVO) per 1 woning als richtlijn voor voorzieningen op wijkniveau**.<br>Stedelijk niveau: Presentatie, oefen en werkruimte voor professionele makers en creatieven. 0.20m2 bvO per woningen op stedelijk niveau.<br><br>Bron: P.23 *Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen*<br><br>De Amsterdamse norm van 0.25m2 per woningen aan wijkniveau betekent 375 m2 aan cultuurvoorziening op buurtniveau (1500) | |

**Sport & spelen 12 ha**

| Norm RSU/coalitieakkoord | Toelichting en bronvermelding | Onduidelijkheden |
|---|---|---|
| • 70.000m2 sportpark = 7 ha.<br>• 10.000m2 sport in de openbare ruimte = 1 ha.<br>• 2,2 Griftsteede (speeltuin) = 2,2 ha.<br>• 1.3 sporthal<br>• 0.2 zwembad<br>• SAMEN = 11,7 ha?<br><br>Oppervlak Griftsteede = ca. 1 ha. | ***Sport***<br>Norm is 1 sporthal op 17.500 inwoners kunnen ook gymzalen van scholen zijn. (= ca. 1,3 sporthal per 10.000 woningen)<br>Binnen 1 km rond zijn huis een gelegenheid te vinden om te sporten in de openbare ruimte.<br>In Groei van 70.000 inwoners betekent 6 kunstgrasvelden voor voetbal, ook mogelijk 5 wedstrijdvelden en 8-10 hockeyvelden.<br>Exclusief huidig tekort van in 2017 vastgestelde minimaal tot 2024. Invloed Corona nog geen effect gemeten.<br><br>Bron: *Rapportage capaciteitsbehoefte sport 2018-2030*<br><br>***Spelen***<br>Jantje Betonnorm minimum van 3% van oppervlak voor spelen (gehele oppervlak, dus ook bebouwd).<br>*(PS: In een sterk verdichte wijk, daalt heel snel het aantal m2 speeltuin per woning, dus is de druk op de speelplekken groter)* | 1. Hoe verhoudt zich deze opgave ten opzichte van het huidige tekort?<br>2. Geen maximaal aantal inwoners of huishoudens per speelplek. In een verdichte wijk niet in balans. Hoe compenseer je dat?<br>3. Wat tellen we hier dubbel? Groen? Schoolpleinen, sportvelden? |

| | | |
|---|---|---|
| | Utrecht gaat uit van Speelbuurten. Dit zijn gebieden die worden begrensd door (harde) barrières<br>als een drukke en/of doorgaande weg (auto en/of fiets), spoorlijn.<br><br>Algemene norrmen:<br><br>• Tot 12 jaar **blokplekken** van minimaal 500m2 op 200 m van je huis.<br>• Na 12 jaar **buurtplek** 3000m2 actieradius van 400 m bedoeld voor de buurt om te spelen sporten en te ontmoeten. Klimaatbestendig en inclusief.<br>• 12-18 binnen 200 m grasweide, pleintje of plantsoen 400m schoolplein of buurtpark. Stadspark met grote **sportplekken** binnen 1000m.<br><br>Er is een onderscheid tussen grote en kleine speelbuurten waar de grens op 10ha ligt. Als speelbuurten kleiner zijn dan 10 ha dan kijken men naar het aantal inwoners. Zijn er meer dan 850 inwoners op 10.000 ha dan komt boven op de blokplekken een buurtplek van 3000 m2 binnen 400 actieradius. Zijn er minder dan 850 inwoners op 10.000 ha dan blijft het bij één of meerdere blokplekken binnen 200m actieradius.<br><br>*Bron p.17-21 Spelen in je eigen buurt Ontwerpvisie Speelruimte Utrecht.*<br><br>*Indien het project te klein is om te voorzien in sportvoorziening, moet er altijd worden gekeken of in omliggende buurten voldoende capaciteit is op de onderwijsvoorzieningen.* | |

**Buurtgroen 50 ha**

| Norm RSU/coalitieakkoord | Toelichting en bronvermelding | Onduidelijkheden |
|---|---|---|
| • Tuin- en straatgroen 17m2 per woning<br>• Buurtgroen (plantsoen, buurtparkjes) 17m2 per woning<br>• Groenblauwe routes 14m2 per woning (hoe telt water | **Streven** 40% groen in de buurt als ondergrens RSU P.79 (ook hier geldt in een sterk verdichte wijk per saldo minder)<br><br>NB: De 75m2 groen per huishouden klopt niet, p.79 RSU. In de barcode staat buurtgroen en stedelijk groen het als ruimtevraag | 1. Wat is tuin- en straatgroen? Tellen achtertuinen mee?<br>2. Duurzaamheidsverslag omschrijven naar RSU norm?<br>3. Wat zien we als de huidige situatie? |

| | | |
|---|---|---|
| mee?)<br><br>Samen: 48m2 per woning = 48 ha bij 10.000 woningen | per 10.000 woningen. Dit betekent voor buurtgroen 48 m2 en voor stedelijk groen 25 m2. Samen is dan 73m2 groen per woning.<br><br>Er is 0.84 woning per huishouden. 75*0.84=63. Dus per huishouden moet er 63 m2 groen gerealiseerd worden volgens de RSU barcode en de doelstelling op p.79 zegt 75m2 groen per huishouden. | 4. Wat is de groennorm uit de RSU? 73 m2 per woning of 75m2 per huishouden?<br>5. In hoeverre telt privégroen mee voor de 40% norm? |

**Stedelijk groen 25 ha**

| Norm RSU/coalitieakkoord | Toelichting en bronvermelding | Onduidelijkheden |
|---|---|---|
| • Stadsparken 20m2 per woning<br>• Groene Scheg 5m2 per woning<br><br>Samen = 75m2 groen per woning.<br>Coalitieakkoord 2022:<br>+ 1 boom extra voor elke extra woning nieuw<br>NB: alleen openbaar of ook incl. Privé? | *75 m2 openbaar groen per huishouden in de stad (buurtgroen en stedelijk groen) plus 40 m2 groen om de stad (zie voor nadere definiëring van doelstelling en indicator de gemeentelijke begroting 2021: utrecht.begroting-2021.nl). Dat is de huidige situatie; de gemeente wil dat bij de verdere ontwikkeling van de stad – berekend op stedelijk niveau - als uitgangspunt behouden.' P.79 RSU*<br><br>NB: foutief wordt hier in de RSU het begrip woning ten onrechte verwisseld met die van huishouden!<br><br>HUIDIGE SITUATIE:<br>Duurzaamheidsverslag 2021: gem. 67 m2 groen per huishouden = 56 m2 groen per woning (buurtgroen en stedelijk groen samen; excl. Groen om de stad).<br><br>NB: In duurzaamheidsverslag gaat om exclusief privé groen; dus alleen openbaar groen én excl. privé groen dat openbaar toegankelijk is.<br><br>Tussen de huidige situatie uit het duurzaamheidsverslag van 67 m2 per huishouden en het doel van de RSU van 75m2 groen per huishouden zit 7m2 per huishouden.<br>Groenblauwe routes zijn verbonden aan de waterlopen van Utrecht zoals kanalen, rivieren en singels (zoals het Rondje Stadseiland). Groene routes bestaan uit | 6. Als een buurt grenst aan stedelijk groen telt dit dan ook als buurtgroen?<br>7. Hoe berekenen we groen?<br>8. Welke harde groennormen zijn er in Utrecht?<br>9. Naar welk percentage telt water mee in groenblauwe routes? |

| | | |
|---|---|---|
| | onder andere oude bebouwingslinten, zoals de Koningsweg en doorgaande fiets- en wandelroutes, zoals de Oosterspoorbaan. Het groenblauwe netwerk heeft belangrijke waarde voor ecologie, biodiversiteit, klimaatbestendige stad, beleving, beweging en ook om te ontspannen. (p.81 RSU) | |

**Groen om de stad 42 ha**

| Norm RSU/coalitieakkoord | Toelichting en bronvermelding | Onduidelijkheden |
|---|---|---|
| 0,8x Bos Amelisweerd en Rhijnauwen (4,8x bij 60.000 woningen) | • 40 m2 per huishouden om de stad p.79 RSU | |

**Water 5-10 ha**

| Norm RSU/coalitieakkoord | Toelichting en bronvermelding | Onduidelijkheden |
|---|---|---|
| 5-10m2 per woning | Wijkniveau is een grove schatting op basis van watertoets hoogheemraadschap | Telt dit water mee voor de groenblauwe routes? |

**Infrastructuur**

| Norm RSU/coalitieakkoord | Toelichting en bronvermelding | Onduidelijkheden |
|---|---|---|
| Hangt sterkt af van dichtheid van de wijk en welke mobiliteitsvoorzieningen er zijn. | | |

**Werkgelegenheid 28 ha**

| Norm RSU/coalitieakkoord | Toelichting en bronvermelding | Onduidelijkheden |
|---|---|---|
| • Kantoren/wetenschap 7.6 ha<br>• Bedrijventerreinen 18ha<br>• Detailhandel 2.5 ha | | |

**Energie max 49 ha**

| Norm RSU/coalitieakkoord | Toelichting en bronvermelding | Onduidelijkheden |
|---|---|---|
| • 4.5 windmolens OF<br>• 72 voetbalvelden met zonnepanelen OF<br>• **9105 woningen met zonnedaken** | Bron: Klimaatmonitor:<br><br>Gemiddeld verbruik Utrechts huishouden 2500 kwh per jaar | |

# De EenUtrecht CHECK:
# Woon ik wel leefbaar?

Utrecht groeit en dat is deels nodig, maar we zien nu al dat dit knelt met andere ambities. Er worden bomen gekapt, groen sneuvelt, het tekort aan voorzieningen en sportruimtes loopt op, parkeerlasten gaan zwaar omhoog en bewoners worden gepasseerd in de plannen; alles omwille van de groei. Stadsbreed is het duidelijk waarop wordt ingezet, maar wat is er naast alle stedelijke voorzieningen voor bijv. groen, ontmoeting of sport nodig om een stad op wijk- en buurtniveau leefbaar te maken of houden? Een buurt of wijk is leefbaar als de Utrechters zelf deze als leefbaar beoordelen; anders niet. Het helpt wél enorm als bestaande buurten voldoen aan de volgende 10 punten. Lukt dat niet in de buurt zelf dan in de nabijheid er van. Voor nieuwe buurten zijn het verplichte basiseisen. Deze 10 punten zijn een belangrijk begin. Wat leefbaarheid betekent voor de buurt waarin je woont of werkt dat kan alleen jij zeggen!

**Een buurt of wijk is volgens EenUtrecht prettig wonen en verblijven (leefbaar) als:**

1. **Groen om je eigen huis**. Per woning min. 60 m2 openbaar groen op straatniveau in de buurt, dat is minimaal 90.000 m2 per buurt (gem. 1.500 woningen). Dat mag deels ook buurtwater zijn.
2. **Gezamenlijk groen**. Per woning min. 25 m2 openbaar beloopbaar parkgroen, max. 10 min. lopen van de woning (1 km), dat is min. 12.500-25.000 m2 per wijk (gem. 5.000-10.000 woningen).
3. **Iedereen gezond groen**. Elke buurt min. twee bomen per woning (incl. privé), waarvan min. één gemeentelijk in de openbare ruimte op straatniveau.
4. **Ruimte voor sociaal-culturele ontmoeting en verbinding**. Elke buurt (gem. 1.500 woningen) ca. 450 m2 (0.3 m2 per woning), afhankelijk van de behoefte per buurt, voor:
    a. Min. één buurtruimte die toegankelijk is voor iedereen, ook in ‘sterke’ wijken.
    b. Voldoende plekken voor specifieke groepen, afhankelijk van de behoefte per buurt. Dat kan deels ook dagbesteding zijn.
    c. Elke wijk (gem. 10.000 woningen) min. één jongerencentrum, ook in ‘sterke’ wijken.
    d. Elke wijk min. één sociaal cultureel centrum, met combinatie van voorzieningen.
5. **Speel- en beweegruimte voor jong en oud**. Elke speelbuurt (buurt binnen harde barrières) een speeltuin voor kinderen tot 12 jaar, min. 500 m2 op max. 200 m van elke woning. Mogelijk als beweegtuin met ook beweegtoestellen voor ouderen.
6. **Gezamenlijk sporten**. Elke wijk (gem. 10.000 woningen) min. één openbaar toegankelijke sport- en speelplek voor iedereen, max. 15 min. lopen van de woning (1 km), min. 10.000 m2 per wijk.
7. **Ruimte voor parkeren.** Elke buurt heeft parkeernormen, afhankelijk van lokale parkeerbehoefte:
    a. Min. 1 tot 2 fietsklemmen/plekken per woning, mede afhankelijk van lokale behoefte.
    b. Min. 0,5 tot 0,7 auto openbaar toegankelijke plekken per woning, afhankelijk van lokaal autobezit, min. 60 tot 80% in de buurt (overige in stedelijke hub, max.15 min. rijden).
8. **Gezonde lucht**. Strengere WHO-normen. Windmolens op min. 10x tiphoogte van elke woning.
9. **Prettig straatbeeld**. Hoogbouw in woonbuurten in beginsel max. 25-30 m (6-8 lagen) of max. 2x de gem. hoogte van de woningen in de buurt (gem. 1.500 woningen).
10. **Woningen voor iedereen**. Elke buurt woningen huur en koop, op sociaal, midden en duur. Elke wijk min. 40% sociaal, 40% midden en 20% duur (huur én koop).

Voldoet jouw buurt aan deze 10 punten en woon jij leefbaar? Of kun jij ze aanvullen of heb je betere voorstellen? Deel dit via #ismijnbuurtleefbaar of mail naar info@eenutrecht.nl
PS: In het rood staan eerste indicaties die we als EenUtrecht in 2023 nader willen invullen.

# Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 3103 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 9 februari 2023 |
| **Agendapunt** | 9 |
| **Titel** | Raadsvoorstel Aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040) |
| **ID** | 3295 |
| **Behandelend ambtenaar** | Salemans, Viola |
| **Telefoon** | 0615230992 |
| **E-mail** | viola.salemans@utrecht.nl |
| **Datum collegebesluit** | |
| **Geocodering** | Stad Utrecht |
| **Thema** | Ruimtelijke ordening |
| **Portefeuillehouder** | Wethouder Eerenberg |
| **Beleidsveld** | Ruimtelijke Ordening |
| **Referendabel** | Ja |
| **Reden niet referendabel** | |
| **Raadsadviseur (lijst)** | Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed/06-20011476 |
| **Behandelvoorstel** | |
| **Resultaat commissiebehandeling** | |
| **Resultaat raadsbehandeling** | |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken | 9 februari 2023 |

**Voorgesteld besluit**

Gemeente Utrecht

**Voorstel aan de gemeenteraad**

# Aanvullende afspraken RSU2040 (oplegger RSU2040)

| | |
|---|---|
| Beleidsveld | Ruimtelijke Ordening |
| Organisatieonderdeel | Ontwikkelorganisatie Ruimte |
| Opsteller | Viola Salemans |
| Kenmerk | 10726067 |
| Vergaderdatum Raad | volgt |
| Geheim | Nee |

## Het college van burgemeester en wethouders stelt de raad voor te besluiten:

1. De volgende principes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad toe te voegen aan de principes zoals vastgesteld onder beslispunt 4 in het Raadsbesluit ‘Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad RSU 2040’, en daarmee aan de koers van de Omgevingsvisie Utrecht:
   a. De kwaliteit en leefbaarheid van de stad zijn leidend in de ontwikkeling van de bestaande en groeiende stad;
   b. Groei in balans.

2. Rijnenburg toe te voegen aan de vier verstedelijkingsknooppunten zoals vastgesteld onder beslispunt 2 in het Raadsbesluit Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad RSU 2040’, waarbij Rijnenburg verder uitgewerkt wordt conform scenario ‘Klein Rijnenburg’ tot een compacte gemengde stedelijke wijk in combinatie met permanente energieopwekking, met als voorwaarden:.
   a. De woningbouw in Rijnenburg start niet voor 2035;
   b. De ontwikkeling mag de projecten Merwedekanaalzone, Papendorp, A12-zone en Lunetten-Koningsweg niet schaden.

3. De oplegger RSU2040 toe te voegen aan de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ ter aanvulling van de ‘Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040’ als onderdeel van de koers van de ‘Omgevingsvisie Utrecht’ en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/

Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,

## Samenvatting
In de oplegger RSU2040 zijn de richtinggevende afspraken op de RSU2040 samengebracht. Door vaststelling worden deze aan de RSU2040 toegevoegd en vormt deze aanvulling basis voor verdere uitwerking van de RSU2040.

## Context
*Aanleiding*
De coalitiepartijen hebben in het coalitieakkoord afgesproken dat de aanvullende en richtinggevende afspraken m.b.t. de RSU2040 samengebracht worden in een oplegger RSU2040, welke aangeboden wordt ter besluitvorming aan de raad in Q4 van 2022. Met dit raadsvoorstel geven we invulling aan deze afspraak. Na besluitvorming wordt de oplegger RSU toegevoegd aan de RSU 2040 en daarmee onderdeel van het ruimtelijk koersdocument van de Omgevingsvisie Utrecht.

De keuze die is gemaakt in het coalitieakkoord om Rijnenburg uit te werken conform scenario Klein Rijnenburg tot een compacte stedelijke wijk, geeft richting aan de uitwerking van de RSU2040 en specifiek de wijze waarop Rijnenburg ingevuld kan worden. Ook stelt het coalitieakkoord dat ‘kwaliteit en leefbaarheid’ en ‘groei in balans’ belangrijke ruimtelijke principes zijn in de ontwikkeling van de stad. Deze horen bij de ruimtelijke principes die zijn vastgesteld met het raadsbesluit ter vaststelling van de RSU2040. Om deze aanvullende afspraken op de RSU2040 vast te stellen en daarmee als kaderstellende besluiten toe te voegen aan de Omgevingsvisie Utrecht, ligt de oplegger RSU 2040 ter besluitvorming voor aan de raad.

*Juridische context*
De oplegger RSU2040 is een aanvulling op het koersdocument RSU2040 voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad en onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. De RSU 2040 geeft de koers aan voor de uitwerking van de omgevingsvisies van gebieden in de stad en van de uitwerkingen van de thema’s. De oplegger RSU2040 vult dat aan met richtinggevende afspraken in aanvulling op de RSU2040.

Op grond van artikel 108, lid 1 Gemeentewet en artikel 147, lid 2 Gemeentewet is de raad bevoegd de oplegger RSU2040 vast te stellen.

*Beoogd effect*
Focus aanbrengen in de uitwerking van de RSU2040 door richtinggevende afspraken uit het coalitieakkoord vast te stellen, en daarmee toe te voegen aan de ruimtelijke koers van Utrecht zoals vastgesteld in de RSU2040. Daarmee bestendigen we de koers van de RSU2040 en leggen we vast op welke wijze we Rijnenburg als permanente energielocatie en als gemengde stedelijke wijk willen ontwikkelen. Ook zorgen we ervoor dat de kwaliteit en leefbaarheid van de stad en groei in balans nog steviger worden meegenomen in de uitwerking van de RSU2040 tot beleid en concrete plannen.

*Eerdere besluitvorming en informatievoorziening aan de raad*
- Op 15 juli 2021 heeft de raad de visie Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad; de ruimtelijke visie voor Utrecht in 2040 vastgesteld. Dit besluit is op 30 september in werking getreden.
- Op 14 oktober 2022 is raadsbrief Stedelijk Sturing op groei in balans verzonden.

## Beslispunten, Argumenten en Kanttekeningen/Risico’s

| **Beslispunt** | |
|---|---|
| | |
| 1 | De volgende principes voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad toe te voegen aan de principes zoals vastgesteld onder beslispunt 4 in het Raadsbesluit ‘Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad RSU 2040’, en daarmee aan de koers van de Omgevingsvisie Utrecht:<br>a. De kwaliteit en leefbaarheid van de stad zijn leidend in de ontwikkeling van de bestaande en groeiende stad;<br>b. Groei in balans. |

| | |
|---|---|
| Argumenten | |
| | |
| 1.1 | Kwaliteit en leefbaarheid als principe voor ruimtelijke ontwikkeling vaststellen zorgt voor een stevigere focus op de kwaliteit van de bestaande stad, als basis voor de groei van de stad. |
| | We willen de grote vraag naar woningen faciliteren, en zetten daarom in op groei van de stad. De RSU beschrijft daarvoor de koers. Maar: de groei van de stad mag niet ten koste gaan van de kwaliteit van de bestaande stad. We zetten juist erop in om de groei van de stad bij te laten dragen aan de kwaliteit van de bestaande stad. Door dit als principe voor ruimtelijke ontwikkeling toe te voegen aan de RSU2040, verankeren we dit als basis voor verdere uitwerking van ruimtelijk beleid en ruimtelijke plannen. |
| | |
| 1.2 | Groei in balans als principe voor ruimtelijke ontwikkeling vaststellen zorgt ervoor dat we steviger kunnen sturen op de randvoorwaardelijke mobiliteits- en groenstructuren, werkgelegenheid en voorzieningen en energie als de ruimte en middelen schaars zijn. |
| | Bij de groei van de stad gaat het niet alleen om de groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen. Dat moet gepaard gaat met de groei van groen, duurzame mobiliteit en energie en maatschappelijke voorzieningen. Bij het MPR 2022 constateerden wij dat we de randvoorwaarden voor groeien in balans nog beter op orde moeten en kunnen krijgen. Op basis van de huidige programmering groeien we namelijk nog niet in balans. Extra inspanning is nodig om groen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen en energievoorzieningen voldoende te laten meegroeien met de groei van het aantal woningen in de stad. Het opnemen van groei in balans als principe voor ruimtelijke ontwikkeling helpt ons in het maken van de afwegingen en keuzes die gemaakt moeten worden, omdat de beschikbare ruimte en financiële middelen beperkt zijn. |
| | |
| Kanttekeningen/ Risico's | |
| | |
| 1.1 | Omdat de ruimte en middelen beperkt zijn, kunnen niet alle opgaven in gelijke mate meegroeien met de groei van de stad |
| | We willen groeien in balans en sturen op de kwaliteit in de bestaande en groeiende stad. De beschikbare ruimte en financiële middelen zijn beperkt. Dat betekent dat afwegingen en keuzes noodzakelijk zijn om de ontwikkeling van de stad in goede banen te leiden. Het maken van keuzes kan ertoe leiden dat niet alle opgaven in gelijk mate meegroeien. De stand van zaken wordt jaarlijks gerapporteerd via het Meerjaren Perspectief Ruimte. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 2 | Rijnenburg toe te voegen aan de vier verstedelijkingsknooppunten zoals vastgesteld onder beslispunt 2 in het Raadsbesluit Vaststelling Utrecht Dichtbij de tienminutenstad RSU 2040', waarbij Rijnenburg verder uitgewerkt wordt conform scenario 'Klein Rijnenburg' tot een compacte gemengde stedelijke wijk in combinatie met permanente energieopwekking, met als voorwaarden:.<br>a. De woningbouw in Rijnenburg start niet voor 2035;<br>b. De ontwikkeling mag de projecten Merwedekanaalzone, Papendorp, A12-zone en Lunetten-Koningsweg niet schaden. |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 2.1 | Met het toevoegen van Rijnenburg als verstedelijkingslocatie verankeren we de afspraak in het coalitieakkoord 2022 dat Rijnenburg ontwikkeld wordt met energieopwekking en woningbouw, conform scenario Klein Rijnenburg. |
| | In de RSU2040 bleef de vraag of Rijnenburg wel of niet als woningbouwlocatie te ontwikkelen onbeantwoord. In het coalitieakkoord 2022 is daar een keuze in |

| | |
|---|---|
| | gemaakt: we ontwikkelen Rijnenburg als locatie voor energieopwekking en woningbouwlocatie in een compacte gemengde stedelijke wijk, uiteraard in balans met andere onderdelen van de barcode. Door dit vast te stellen maken we dit onderdeel van de ruimtelijke koers van Utrecht, als onderdeel van de Omgevingsvisie Utrecht. Uitgangspunt daarbij is dat het de projecten Merwedekanaalzone, Papendorp, A12-zone en Lunetten-Koningsweg niet mag schaden, en de bouw in ieder geval niet voor 2035 zal starten. |
| | |
| Kanttekeningen/ Risico's | |
| | |
| 2.1 | De invulling van Rijnenburg vraagt verdere uitwerking. |
| | In deze oplegger worden geen aanvullende keuzes gemaakt voor de invulling en het ontwerp van Rijnenburg t.o.v. de ontwerpstudie voor Rijnenburg die in februari '22 met de raad is gedeeld. De uitwerking van Rijnenburg loopt via een apart proces, waarover de raad is geïnformeerd in de raadsbrief 'invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' van 21 oktober '22. |
| | |
| **Beslispunt** | |
| | |
| 3 | De oplegger RSU2040 toe te voegen aan de 'Omgevingsvisie Utrecht' ter aanvulling van de 'Utrecht Dichtbij: de tienminutenstad; Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040' als onderdeel van de koers van de 'Omgevingsvisie Utrecht' en de internetpagina https://omgevingsvisie.utrecht.nl/ |
| | |
| Argumenten | |
| | |
| 3.1 | Hiermee blijft de Omgevingsvisie actueel |
| | De 'Omgevingsvisie Utrecht' bevat het overkoepelende integrale beleid over de fysieke leefomgeving en het stedelijk beleid over diverse beleidsvelden van gemeente Utrecht. De 'Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 maakt onderdeel uit van de koers van de Omgevingsvisie. De oplegger RSU2040 is daar een aanvulling op. |

## Financiën

Uitvoering van de RSU gaat gepaard met een grote publieke investeringsopgave, ook in de fasen 1 tot en met 3 (de periode tot circa 2035). Voor ongeveer de helft van deze investeringsopgave zijn al budgetten begroot of gereserveerd. Om de resterende opgave te overbruggen passen we diverse strategieën toe, die per opgave en per project op verschillende manieren kunnen worden gecombineerd. De voornaamste strategieën zijn (in willekeurige volgorde):

- Baathebbers betalen mee (gebruikers en/of ontwikkelende partijen, bijvoorbeeld via kostenverhaal voor bovenwijkse voorzieningen)
- Inzet van toekomstige extra inkomsten uit gemeentefonds en ozb ("Groeikader")
- Inkomsten uit woningbouw en gebiedsontwikkeling (denk aan: grondexploitaties, erfpacht)
- (Aanvullende) bijdragen van andere overheden
- Bijsturing in projecten en/of combineren van investeringen met andere opgaven.

## Vervolg

Het college monitort en rapporteert periodiek over de kwaliteit en leefbaarheid en de groei van de stad in balans via het Meerjarenperspectief Ruimte. Het MPR,s het monitoringsinstrument voor ambities uit de RSU2040. Om het MPR hiervoor optimaal te kunnen gebruiken, werken we aan de doorontwikkeling van het MPR2023, onder meer door de leesbaarheid te verbeteren en gebruik te maken van visualisaties. In het MPR2022 heeft de monitoring vorm gekregen in een beschrijving van opgaven per gebied, aansluitend bij de onderdelen van de barcode. In het MPR 2023 scherpen we deze beschrijving verder aan, met meer aandacht voor de kwalitatieve ontwikkeling van de stad en groei in balans. Informatie uit de monitoring wordt gebruikt voor eventuele bijsturing in daaropvolgende jaren, zowel voor thematische opgaven als voor investeringen in de verschillende gebieden in de stad. Het college doet hiertoe voorstellen aan de raad.

Bijsturingsvoorstellen die relevant zijn voor de financiële kaders voor de programmabegroting worden opgenomen in de Voorjaarsnota. Ook doet het college voorstellen tot besluitvorming over specifieke elementen in het MPR, waar deze de bevoegdheid van de raad betreffen. Een belangrijke notie hierbij is dat de mogelijkheid tot bijsturen mede wordt bepaald door de fase waarin een plan zich bevindt. Een plan in beginfase heeft meer ruimte om in bij te sturen dan een plan waarover reeds afspraken zijn gemaakt met andere partijen, of wanneer een plan in uitvoering is. Dan zijn de kosten voor bijsturen namelijk substantieel hoger en daardoor minder reëel.

Daarnaast werkt het college aan verschillende producten ten behoeve van de stedelijke sturing zoals beschreven in de oplegger RSU2040. Het college zal de raad regelmatig informeren en betrekken bij de uitwerking van de stedelijke sturing en de keuzes die hierin te maken zijn. Ondertussen werken we ook, samen met de stad, door aan de toekomstige plannen en projecten om Utrecht klaar te maken voor de toekomst.

## Participatie

Er heeft geen participatie plaatsgevonden over dit voorstel. In maart ’22 hebben gemeenteraadsverkiezingen plaatsgevonden. In juni ’22 hebben de coalitiepartijen haar coalitieakkoord gepresenteerd. De afspraken in dit coalitieakkoord met invloed op de koers van de RSU2040 zijn samengebracht in deze oplegger. Momenteel werken we een aanpak uit om toekomstgesprekken met de stad te organiseren, over de kwaliteit van de stad. We gaan in gesprek met de Utrechtse inwoners en ondernemers, want de ontwikkeling van de stad gaat niet alleen over toekomstige Utrechters, maar juist ook over de huidige inwoners en ondernemers. Deze toekomstgesprekken gaan over de stad als geheel, en zijn een aanvulling op de participatie die op gebieds- en projectniveau wordt georganiseerd.

## Communicatie

De oplegger RSU2040 zal te vinden zijn op de website van de Omgevingsvisie Utrecht, op de pagina van de RSU2040 zelf. Daarbij voegen we een paragraaf toe hoe deze oplegger tot stand is gekomen en vatten we samen welke besluiten bij deze oplegger genomen zijn.

## Bijlagen

Bijlagen besluitvorming
- Oplegger RSU2040

Bijlagen informatief
-

# Oplegger RSU2040



Richtinggevende afspraken en nieuwe inzichten
in uitwerking Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

Gemeente Utrecht

omgevingsvisie.utrecht.nl

# Inhoud


3 Samenvatting

1
4 Inleiding

4 1.1 Aanleiding voor de oplegger
4 1.2 Status van de oplegger RSU2040

2
6 Context realisatie RSU

6 2.1 Samen werken we aan de ruimtelijke opgaven
6 2.2 De wereld verandert, en dat heeft invloed op de ontwikkeling van onze stad

3
7 Het coalitieakkoord geeft richting

7 3.1 De coalitie bevestigt de koers van de RSU 2040
7 3.2 Keuze in de ontwikkeling van Rijnenburg
9 3.3 Groei is geen doel op zich: we groeien in balans
10 3.4 We zetten in op kwaliteit en leefbaarheid, voor de bestaande en groeiende stad

4
12 Fasering en investeringsstrategie

12 4.1 Eerste fasen RSU2040 op hoofdlijn ongewijzigd
14 4.2 Investeringsopgave eerste fasen
15 4.3 Volgorde fase 4 en verder nog te bepalen

5
17 Stedelijke sturing

18 Bijlagen


## Leeswijzer

De inleiding beschrijft het doel waarvoor deze oplegger is opgesteld. Ook beschrijft dit hoofdstuk de status van dit product.

Hoofdstuk 2 gaat in op de ontwikkelingen sinds vaststelling van de RSU2040, de maatschappelijke context en stappen die we hebben gezet met onze partners bij het Rijk, de provincie en de regio.

Hoofdstuk 3 zet de richtinggevende afspraken voor de RSU2040 uiteen uit het coalitieakkoord Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat 2022-2026.

Hoofdstuk 4 gaat nader in op de nieuwe inzichten in de fasering en investeringsopgave voor de grootschalige ingrepen, met name voor fase 1 t/m 3 van de RSU2040. Ook beschrijft hoofdstuk 4 op hoofdlijnen welke keuzes we voor de periode daarna te maken hebben en hoe we dit willen doen, samen met onze partners.

Hoofdstuk 5 beschrijft hoe de sturing op de realisatie van de RSU ambities en met name de groei in balans de komende periode vorm krijgt.

# Samenvatting

In Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU 2040) staan de ambities die de gemeente Utrecht heeft op de grote ruimtelijke vraagstukken voor de stad, nu en in de toekomst. De RSU is een visiedocument en dus geen dichtgetimmerd plan. Het geeft een beeld hoe we de stad in de toekomst voor ons zien met aandacht en ruimte voor groen, wonen, werken, mobiliteit en (sociaal-maatschappelijke) voorzieningen. Deze visie is in juli 2021 vastgesteld. Een samenvatting van de hele RSU is te lezen op Samenvatting RSU2040, 'Utrecht dichtbij: de tien-minutenstad'.

## De wereld verandert, en dat heeft invloed op de ontwikkeling van onze stad

De ontwikkeling van de stad wordt niet alleen bepaald door de richting die we uitzetten en hoe we hier samen vorm aan geven. We kunnen met hetzelfde geld steeds minder doen doordat alles duurder wordt. Door de stijgende bouwkosten, rente en inflatie, de energiecrisis en de overbelasting van het elektriciteitsnet hebben we zorgen over het opstarten en van nieuwe ontwikkelingen in de stad. Dit alles heeft directe invloed op de manier waarop en het tempo waarmee de stad zich ontwikkelt.

## Nieuwe afspraken in coalitieakkoord

Na de verkiezingen in maart 2022 is het nieuwe coalitieakkoord; Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat gepresenteerd. Hierin is bevestigd dat RSU2040 het hulpmiddel voor de inrichting van onze stad is. Daarnaast zijn 3 extra afspraken toegevoegd.

Dit zijn:

1 Bouwen in Rijnenburg
Naast een definitieve plek voor energie is gekozen voor een compacte gemengde stedelijke wijk (tussen de 22.000 en 25.000 woningen met bijbehorende (groen)voorzieningen en ruimte voor werkgelegenheid), die circulair, klimaatneutraal, en natuurinclusief is. Deze wijk komt er na 2035. Voor 2035 is hier ruimte voor tijdelijke woningbouw en start de ontwikkeling van het energielandschap i.c.m. groen, sport en recreatie.

2 Groei is geen doel op zich, we groeien in balans
De toename van woningen gaat samen met de groei van goed en toegankelijk groen, werkgelegenheid, voorzieningen, infrastructuur voor duurzaam verkeer en vervoer en energie. Hier sturen en controleren en verantwoorden we ons jaarlijks op richting de gemeenteraad. En sturen we bij wanneer dit nodig is.

3 We zetten in op kwaliteit en leefbaarheid voor de bestaande en groeiende stad.
Naast groei in balans voegen we nog een principe aan toe: kwaliteit en leefbaarheid zijn leidend in de ontwikkeling van de stad. In het coalitieakkoord zijn een aantal afspraken gemaakt om kwaliteit en leefbaarheid van de stad verder uit te werken en hier beter op te kunnen sturen.
Dit doen we o.a. door:
- *Toekomstgesprekken met de stad*
- *Sturen op kwaliteit in stedenbouw*
- *Regie op de openbare ruimte, boven- en ondergronds*
- *Ongelijk investeren voor gelijke kansen*

## Stap voor stap

We werken nu de plannen tot 2035 (fase 1 t/m3 in de RSU) verder uit. Daarvoor hebben we het geld voor een deel al beschikbaar. Waar we dat nog niet hebben, hebben we verschillende strategieën omdat voor elkaar te krijgen. De periode na 2035 vraagt nog veel onderzoek. Onderzoek dat we samen met andere overheden gaan doen. Op basis van die onderzoeken maken we verdere afspraken en delen de resultaten met de raad.

De hierboven beschreven aanvullingen worden vastgesteld door de raad en toegevoegd aan de RSU2040. Daarmee zijn deze afspraken onderdeel van het beleid waar we op toetsen om de stad verder te ontwikkelen.

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding voor de oplegger

In juni 2022 presenteerde de nieuwe coalitie van gemeente Utrecht het coalitieakkoord Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat. In dit akkoord wordt de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (hierna: RSU2040) herbevestigd als de leidraad voor de ruimtelijke ontwikkeling van onze stad. Het coalitieakkoord doet ook enkele richtinggevende uitspraken voor de uitwerking van de RSU2040. De coalitie heeft een keuze gemaakt in de uitwerking van Rijnenburg. Ook brengt de coalitie focus aan in de uitwerking van de RSU2040 door de groei van de stad met kwaliteit en in balans nog steviger te benoemen als randvoorwaarde. Het verankeren van deze richtinggevende afspraken voor de uitwerking van de RSU2040 is de directe aanleiding voor deze oplegger RSU.

Naast de gemeenteraadsverkiezingen is er sinds vaststelling van de RSU2040 meer veranderd in de context waarin we onze ambities voor de stad kunnen realiseren. We blikken daarom kort terug en gaan in op maatschappelijke ontwikkelingen die van invloed zijn op de ontwikkeling van onze stad, en inzichten die we hebben opgedaan in samenwerking met onze partners bij het Rijk, de provincie en regio. Het doel van deze oplegger is daarmee tweeledig:

1. De richtinggevende afspraken uit het coalitieakkoord vaststellen en toevoegen aan de RSU2040 en daarmee de ruimtelijke koers van de Omgevingsvisie Utrecht;
2. Inzicht bieden in waar we nu staan met de uitwerking van de RSU, en welke stappen we zetten om onze ambities verder te realiseren.

## 1.2 Status van de oplegger RSU2040

Deze oplegger geeft richting aan de uitwerking van de RSU2040 op basis van het coalitieakkoord. Op basis van deze oplegger stelt de raad drie aanvullende richtinggevende afspraken op de RSU2040 vast, die worden toegevoegd aan de koers van de Omgevingsvisie Utrecht[1]:

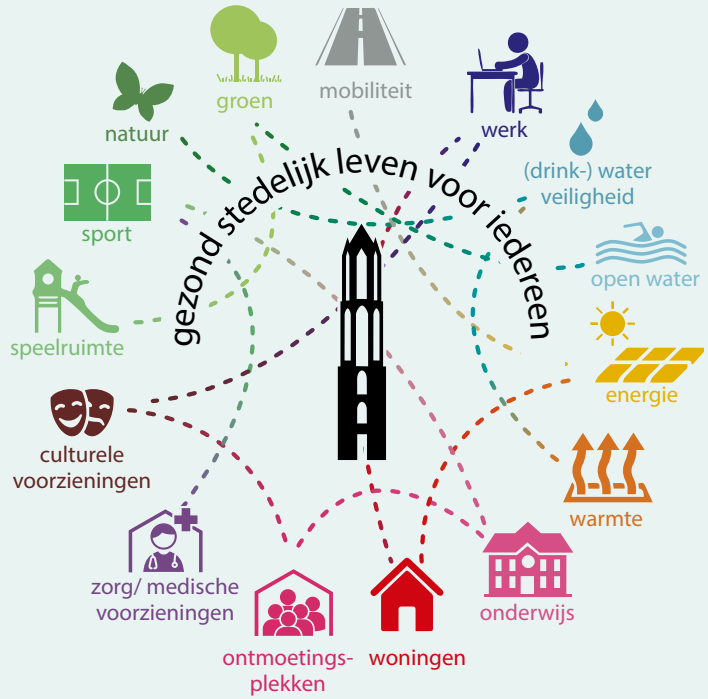
a. De kwaliteit en leefbaarheid van de stad als principe voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad;
b. Groei in balans als principe voor de ruimtelijke ontwikkeling van de stad;
c. Rijnenburg toe te voegen aan de vier verstedelijkingsknooppunten, waarbij Rijnenburg verder uitgewerkt wordt conform scenario ‘Klein Rijnenburg’ tot een compacte gemengde stedelijke wijk in combinatie met permanente energieopwekking. De woningbouw in Rijnenburg start niet voor 2035 en de ontwikkeling mag de projecten Merwedekanaalzone, Papendorp, A12-zone en Lunetten-Koningsweg niet schaden.

## RSU2040: ruimtelijk koersdocument van de Omgevingsvisie Utrecht

De hoofdambitie van Utrecht is 'gezond stedelijk leven voor iedereen'. Utrecht heeft een enorme aantrekkingskracht en een jonge bevolking, wat zich uit in een grote vraag naar woningen. Daarnaast hebben we de stad klaar ook op ander onderdelen klaar te maken voor de toekomst zoals klimaatverandering. Om de ambitie van gezond stedelijk leven voor iedereen waar te maken, zijn naast goede en betaalbare woningen ook andere functies nodig. Denk hierbij bijvoorbeeld aan voldoende passende werkgelegenheid, toename van groen en klimaatadaptatie, maatschappelijke voorzieningen en goede bereikbaarheid met duurzame vervoersmiddelen. Dit is vertaald naar de twee hoofdprincipes van de RSU2040: groeien in balans en de 10-minutenstad.

Op basis van deze principes stelt de RSU haar strategie op rondom binnenstedelijk verdichten, en pas daarna verstedelijking op locaties rondom de stad. Binnenstedelijk verdichten is weliswaar complexer dan bouwen op een uitleglocatie, maar het heeft ook veel maatschappelijke voordelen. Investeringen in de groei van de stad kunnen namelijk worden ingezet voor het vergroten van de kwaliteit van de bestaande stad. We grijpen de groei van de stad dus aan als kans om de sociale en fysieke kwaliteit van de stad verder te verbeteren en kwaliteit toe te voegen.

In juli 2021 is de RSU2040 vastgesteld door de gemeenteraad Utrecht. De RSU2040 is een integrale visie voor de toekomst, het beschrijft de condities voor kwalitatief goede stedelijke ontwikkeling, met als stip op de horizon een perspectief voor Utrecht richting 2040. De RSU2040 vormt samen met twee andere koersdocumenten: 'Leefbare stad en maatschappelijke voorzieningen' en 'Gezondheid voor iedereen, volksgezondheidsbeleid 2019-2023' de Koers van de Omgevingsvisie Utrecht. Het college houdt vast aan deze koers voor de ontwikkeling van Utrecht.




Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

# 2 Context realisatie RSU

## Samen realiseren we onze ambities, juist in een wereld die verandert

Sinds vaststelling van de RSU2040 hebben we stappen gezet om de ambities te realiseren. Niet in de minste plaats door het nieuwe coalitieakkoord, waar we in hoofdstuk 3 en 4 uitgebreid op in gaan. Een belangrijke boodschap vooraf is dat we onze ambities voor de stad niet alleen kunnen realiseren. We hebben onze partners bij het Rijk, de provincie en de regio nodig én de toekomstige afwegingen zijn onderhevig aan ontwikkelingen in de maatschappij waar wij niet altijd invloed op hebben. Deze context waarin we opereren beschrijven we hier op hoofdlijnen: de kansen die het oplevert, en de uitdagingen die het met zich meebrengt.

### 2.1 Samen werken we aan de ruimtelijke opgaven

De ontwikkeling van de stad doen we voor de inwoners, ondernemers en bezoekers van Utrecht, nu en in de toekomst. We geven de ontwikkeling van de stad daarom samen met de inwoners, ondernemers en betrokken marktpartijen vorm. Onze partners bij het Rijk, provincie en regio hebben we hard nodig om de ontwikkeling van de stad te kunnen realiseren. Daarom hebben we binnen de samenwerking van U Ned diverse onderzoeken uitgevoerd, in uitwerking van het gezamenlijk ontwikkelperspectief Utrecht Nabij.[1] Dit gezamenlijk onderzoek legt de basis voor gezamenlijke investeringsbesluiten, zoals de onlangs gemaakte afspraken in het bestuurlijk overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) Noord West van 11 november jl.[2]

In het BO MIRT hebben we afspraken gemaakt over de ontsluiting van nieuwe (grootschalige) woningbouwlocaties. Met deze afspraken zetten we een grote stap om de ontsluiting voor de bouw van 25.500 woningen mogelijk in de periode tot en met 2030 en bieden we perspectief op de bouw van in totaal 60-70.000 woningen op de lange termijn. Om dat mogelijk te maken is het randvoorwaardelijk om de bereikbaarheid te verbeteren. Met name de afspraak over aanvullende dekking voor de (deels) ondergrondse Merwedelijn, vormt een belangrijke mijlpaal in de realisatie van de RSU-ambities. Deze is, zo constateren Rijk en regio, noodzakelijk voor een toekomst vaste ontsluiting van Groot Merwede en draagt het meest bij aan de woningbouwopgave in dit gebied. We zetten deze samenwerking voort, en zetten in hoofdstuk 4 de vervolgstappen uiteen die we de komende periode zetten om de verstedelijkingsopgave verder te brengen.

### 2.2 De wereld verandert, en dat heeft invloed op de ontwikkeling van onze stad

De ontwikkeling van de stad wordt niet alleen bepaald door de koers die we uitzetten en de mate waarin we partners hieraan kunnen verbinden en bijdragen, maar juist ook door de omstandigheden in de maatschappij waar we niet altijd direct invloed op kunnen uitoefenen. We zien op dit moment een aantal cruciale ontwikkelingen op ons af komen. Zo zien we de bouw van woningen stagneren door de stijging van bouwkosten en veranderingen in de kapitaalmarkt (inflatie en rente).[3] We zijn versneld terecht gekomen in een energiecrisis, en door de overbelasting van het elektriciteitsnet hebben we zorgen over het opstarten van nieuwe ontwikkelingen in de stad. Deze ontwikkelingen spelen in het hier en nu, en hebben directe invloed op de wijze waarop en het tempo waarmee de stad zich ontwikkelt.

De RSU2040 is en blijft onze koers, maar het tempo en onze investeringsmogelijkheden worden mede bepaald door deze context waarin we ons bevinden. In hoofdstuk 4 beschrijven we voor welk deel van onze ruimtelijke opgaven we al dekking hebben geregeld, en welke strategieën we inzetten om voor de resterende opgaven dekking te regelen.

1 Via deze link is de opbrengst van de U Ned gebiedsonderzoeken te vinden.
2 In de raadsbrief van 14 november 2022 bent u uitgebreid geïnformeerd over de opbrengst van het BO MIRT
3 In de raadsbrief Woningbouwambities in relatie tot het coalitieakkoord van 14 oktober 2022 is dit nader toegelicht.

# 3 Het coalitieakkoord geeft richting

## Bevestiging van de ruimtelijke koers en focus in uitwerking

### 3.1 De coalitie bevestigt de koers van de RSU2040

De RSU2040 stippelt een strategie uit, als stad in balans groeien om leefbaar, duurzaam en gezond te zijn en blijven voor iedereen die in Utrecht wil wonen, werken, studeren en recreëren. In het coalitieakkoord Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat 2022-2026 zijn drie belangrijke maatschappelijke thema's uitgelicht, waar we de komende vier jaar extra aandacht aan besteden: de groeiende kansenongelijkheid, woningnood en klimaatcrisis. Deze thema's brengen extra focus aan in de uitwerking van ons ruimtelijk beleid en ruimtelijke plannen, en passen binnen de vastgestelde koers van de RSU2040.

Ook qua volgordelijkheid van verstedelijking houden we vast aan de RSU2040, namelijk: starten met verdichten op binnenstedelijke locaties nabij multi-modale mobiliteitsknooppunten, waar de voorzieningen al (grotendeels) aanwezig zijn conform het principe van de 10-minutenstad. Daarna inzetten op nieuwe verstedelijkingsknooppunten waar ov en verstedelijking samenkomen, en pas tot slot buiten de stad.

Daarnaast bevat het coalitieakkoord drie afspraken die richtinggevend en aanvullend zijn op de RSU2040:

1 Een keuze in de ontwikkeling van Rijnenburg.

En de toevoeging van twee leidende principes voor ruimtelijke ontwikkeling, aan de twaalf principes uit de RSU:

2 Groei is geen doel op zich: we groeien in balans.
3 We zetten in op kwaliteit en leefbaarheid, voor de bestaande en groeiende stad.

### 3.2 Keuze in de ontwikkeling van Rijnenburg

#### Rijnenburg in de RSU2040

In de RSU2040 is vastgesteld om Rijnenburg te ontwikkelen tot energielandschap met ruimte voor sport, groen en recreatie. In de RSU2040 is nog geen besluit genomen om Rijnenburg wel of niet als woningbouwlocatie te ontwikkelen. Wel is een ontwerpstudie uitgevoerd, waarin de kansen voor woningbouw in Rijnenburg zijn onderzocht. De RSU stelt daarbij dat bouw niet voor 2035 start, maar onderzoek, eventueel tijdelijke ontwikkelingen, en een besluit tot bouw kunnen al eerder plaatsvinden.

#### Ontwerpstudie Rijnenburg

Op 23-2-2022 is de ontwerpstudie Rijnenburg naar de gemeenteraad verstuurd.[4] Het uitgangspunt voor woningbouw in Rijnenburg is dat het een duurzame wijk wordt met een compleet aanbod voorzieningen zoals die ook rondom de andere knooppunten komen, conform de barcode uit de RSU2040. In de ontwerpstudie zijn drie scenario's opgenomen voor Rijnenburg: Groen Rijnenburg (geen verstedelijking), Klein Rijnenburg (compacte verstedelijking) en Groot Rijnenburg (maximale verstedelijking). De scenario's geven mogelijkheden en randvoorwaarden voor een duurzame, aantrekkelijke stad waarin gezond en groen stedelijk leven, duurzame mobiliteit, cultuurhistorie en een klimaatbewust ontwerp worden gecombineerd.

#### Keuze in het coalitieakkoord

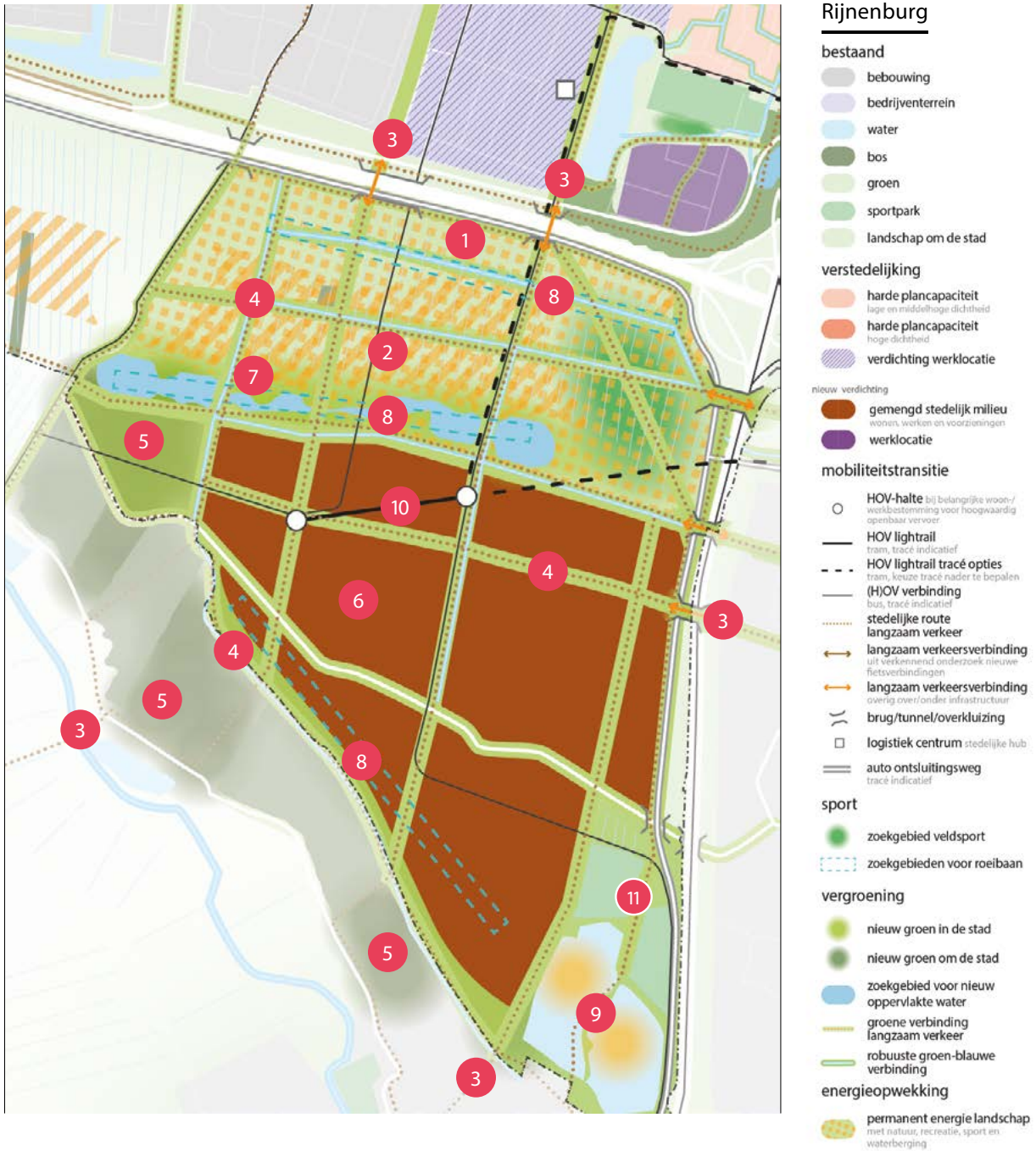
In het coalitieakkoord heeft de coalitie gekozen voor de ontwikkeling van Rijnenburg als verstedelijkingslocatie, conform het scenario 'Klein Rijnenburg:

*"We kiezen in Rijnenburg voor het ontwikkelen van een combinatie van permanente energieopwekking en woningbouw conform scenario Klein Rijnenburg. (...) We voegen de ontwikkeling van Rijnenburg toe aan de RSU2040, waarbij het uitgangspunt is dat het de projecten Merwedekanaalzone, Papendorp, A12-zone en Lunetten-Koningsweg niet mag schaden."*

4 Via deze link is de ontwerpstudie Rijnenburg te vinden.

## Belangrijkste ruimtelijke ingrepen:

1. Zoekgebied grootschalige opwekking zonne-energie in combinatie met natuur, sport, recreatie en waterberging.
2. Zoekgebied grootschalige opwekking windenergie.
3. Nieuwe doorgaande wandel- en fietsverbindingen naar Nieuwegein, Leidsche Rijn onder/over de A2/A12 en IJsselstein.
4. Nieuw groen-blauw netwerk aanleggen. Dit verbindt het gebied met de Hollandse IJssel en de Oude Hollandse Waterlinie.
5. Uitbreiding IJsselbos als groene kraag om de polder.
6. Rijnenburg wordt een stedelijke wijk met een eigen centrum.
7. Laagstgelegen delen van de polder zijn geschikt voor waterberging met een recreatieve functie.
8. Zoekgebied voor nieuwe roeibaan met zwemwater.
9. Drijvende zonnepanelen op Nedereindse Plas.
10. HOV lightrail met aansluiting op het 'wiel met spaken'.
11. Park voor sport en recreatie met regionale functies.




Uitwerking gebiedskaart Rijnenburg conform compacte verstedelijking (scenario Klein Rijnenburg)

Daarmee zetten we in op de ontwikkeling van Rijnenburg tot een compacte gemengde stedelijke wijk, met onder meer tussen de 22.000 en 25.000 woningen, bijbehorende (groen)voorzieningen en ruimte voor werkgelegenheid, waarbij de mogelijkheid om een bedrijventerrein toe te voegen wordt onderzocht. De wijk wordt bovendien circulair, klimaatneutraal, en natuurinclusief. Naast de keuze voor compacte verstedelijking in Rijnenburg, maakt de coalitie ook de keuze om het energielandschap in het noorden van Rijnenburg permanent te maken. Het coalitieakkoord houdt met deze afspraak vast aan de fasering zoals opgenomen in de RSU.

De keuze om Rijnenburg te ontwikkelen tot een compacte stedelijke wijk is een nadere uitwerking van hoofdstuk 6.6 van de RSU2040, en past binnen de opzet zoals vastgesteld door de raad in juli '21. We starten vooruitlopend op de woningbouwontwikkeling en bedrijvigheid, en de ontwikkeling van het energielandschap i.c.m. het zoekgebied voor natuur, sport, recreatie en waterberging. De kaart op de volgende pagina toont het scenario 'Klein Rijnenburg' zoals gepresenteerd in de ontwerpstudie. Deze kaart bevat nadrukkelijk geen nieuwe keuzes in de invulling van het gebied. De precieze invulling van het gebied en de bereikbaarheid wordt momenteel uitgewerkt, volgens het proces waarover u op 21 oktober jl. bent geïnformeerd.[5] De nadere beschrijving van maatregelen conform het gekozen scenario is opgenomen in bijlage 2.

5 Via deze link is de Raadsbrief ínvulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg' te vinden.

## 3.3 Groei is geen doel op zich: we groeien in balans

Met de RSU2040 zetten we ons als gemeente in voor groei in balans. Hiermee bedoelen we dat de toename van woningen gepaard gaat met de toename van goed en toegankelijk groen, banen, creatieve broedplaatsen en voorzieningen, duurzame mobiliteit (schaalsprong fiets, lopen, ov, auto, hubs, parkeerbeleid, deelmobiliteit en duurzaam goederenvervoer), energie en erfgoed. Het coalitieakkoord maakt dit principe voor ontwikkeling van de stad nog steviger. Groei in balans wordt een randvoorwaarde, en groei is geen doel op zich. Dit creëert ruimte om groei nadrukkelijker afhankelijk te maken van de mate waarin de randvoorwaarden kwantitatief en kwalitatief op orde zijn. Hoe we hierop sturen, zetten we hieronder uiteen.

### Doorontwikkeling van de barcode

De barcode in de RSU2040 is geïntroduceerd als een stedelijk hulpmiddel om te sturen op gebalanceerde groei van de stad, waarbij alle functies zich in gelijke tred ontwikkelen. En hoe dit ingepast kan worden met de beperkte ruimte, bijvoorbeeld door slimme combinaties in ruimtegebruik, de "intelligente barcode".
Momenteel werken we aan de doorontwikkeling van de barcode als ambtelijk hulpmiddel om te analyseren of we groeien in balans. De doorontwikkeling zorgt ervoor dat de barcode niet alleen als kwantitatief hulpmiddel fungeert, maar juist ook helpt bij sturing op de kwaliteit van de stad. Met kwantitatief bedoelen we het aantal vierkante meters of het aantal voorzieningen dat in een gebied aanwezig is. Met kwalitatief kijken we bijvoorbeeld naar hoe

Barcode



Intelligent barcode




Meervoudig ruimtegebruik als strategie om te groeien in balans in een verdichtende stad

een voorziening of een park wordt gebruikt, hoe de plek wordt ervaren door bewoners, en of de voorzieningen voldoende dichtbij zijn – in lijn met de 10-minutenstad.

Het is niet de bedoeling om de barcode als blauwdruk toe te passen, zeker niet op wijk- en buurtniveau. Juist het palet aan verschillende gebieden met verschillende functies, identiteiten en dichtheden maakt de stad interessant en sterk.
Maar de barcode helpt wel om gebieden en buurten meer in balans te ontwikkelen, door inzichtelijk te maken hoe de gebieden er nu voorstaan, en waar een gebied extra behoefte aan heeft. Bijvoorbeeld door in beeld te brengen waar meer speelplekken nodig zijn in een bepaalde wijk, dat de recreatiewaarde van het groen beter kan, dat een gebied klimaatadaptiever ingericht moet worden of dat werklocaties en voorzieningen beter bereikbaar moeten worden. Deze analyse is input voor het Meerjaren Perspectief Ruimte.

### Monitor in het Meerjaren Perspectief Ruimte

Via het MPR en de Voorjaarsnota worden jaarlijks de afweging gemaakt waar we onze financiële middelen op inzetten. In het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) monitoren we jaarlijks of we op koers liggen om de ambities uit de RSU2040 te realiseren, en of we als stad op koers liggen om te groeien in balans.

In het MPR 2022 is geconstateerd dat extra inspanningen nodig zijn om de ambities uit de RSU2040 te realiseren en om groen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen en energievoorzieningen voldoende te laten meegroeien, zowel kwantitatief als kwalitatief. We ontwikkelen het MPR door zodat deze nog meer dan nu een instrument wordt waarmee de raad haar controlerende rol kan invullen. Deze doorontwikkeling bestaat onder andere uit de doorontwikkeling van de barcode: met behulp van de barcode beschrijft het MPR jaarlijks hoe de stad er als geheel ervoor staat, of we groeien in balans, en waar de grote opgaven liggen om als stad te groeien met kwaliteit (bijv. het vergroten van nabijheid) en in balans. De doorontwikkeling van het MPR zit ook in het verbeteren van de leesbaarheid en toegankelijkheid van het product, zodat het beter gebruikt kan worden als bijsturingsinstrument om groei in balans te borgen.

## 3.4 We zetten in op kwaliteit en leefbaarheid, voor de bestaande en groeiende stad

We willen de komende periode de condities blijven creëren om gezond te kunnen groeien. Naast groei in balans voegen we daar nog een principe aan toe: kwaliteit en leefbaarheid zijn leidend in de ontwikkeling van de stad. Dit betekent dat we zowel in de bestaande stad als voor nieuwe delen van de stad investeren om een kwaliteitsimpuls te geven. In het coalitieakkoord zijn verschillende afspraken gemaakt om deze kwaliteitsimpuls te realiseren. Deze zetten we hieronder uiteen.

### Toekomstgesprekken met de stad

Onze stad is volop in beweging, en dat zorgt soms ook voor botsende belangen. De stad ontwikkelt niet alleen voor de toekomstige Utrechter, maar juist over de huidige Utrechtse inwoners en ondernemers. Er is behoefte aan een gesprek met de stad over de kwaliteit van de stad. Wat heeft Utrecht nodig om prettig in te kunnen leven? Hoe zorgen we ervoor dat de groei niet ten koste gaat van kwaliteit maar juist daaraan bijdraagt? Hoe zien we de toekomst van Utrecht voor ons? Hoe leven we samen in de stad over 20 of 30 jaar, en wat vraagt dat van de inrichting van de stad? Dit soort vragen staan centraal in de toekomstgesprekken met de stad. De toekomstgesprekken gaan over de stad als geheel, en zijn een aanvulling op de participatie die op gebieds- en projectniveau wordt georganiseerd.[6]

### Sturen op kwaliteit in stedenbouw

Gezien het belang van de kwaliteit van de leefomgeving, efficiënt ruimtegebruik en architectuur, ontwikkelen we een stedenbouwvisie. De concept hoogbouwvisie wordt onderdeel van de stedenbouwvisie. Dit product gaat over de kwaliteit van de stedelijke omgeving, zowel in de bestaande stad als in de groeiende stad. De uitkomsten van de toekomstgesprekken met de stad zijn ook input voor dit product.[6]

### Regie op de openbare ruimte, boven- en ondergronds

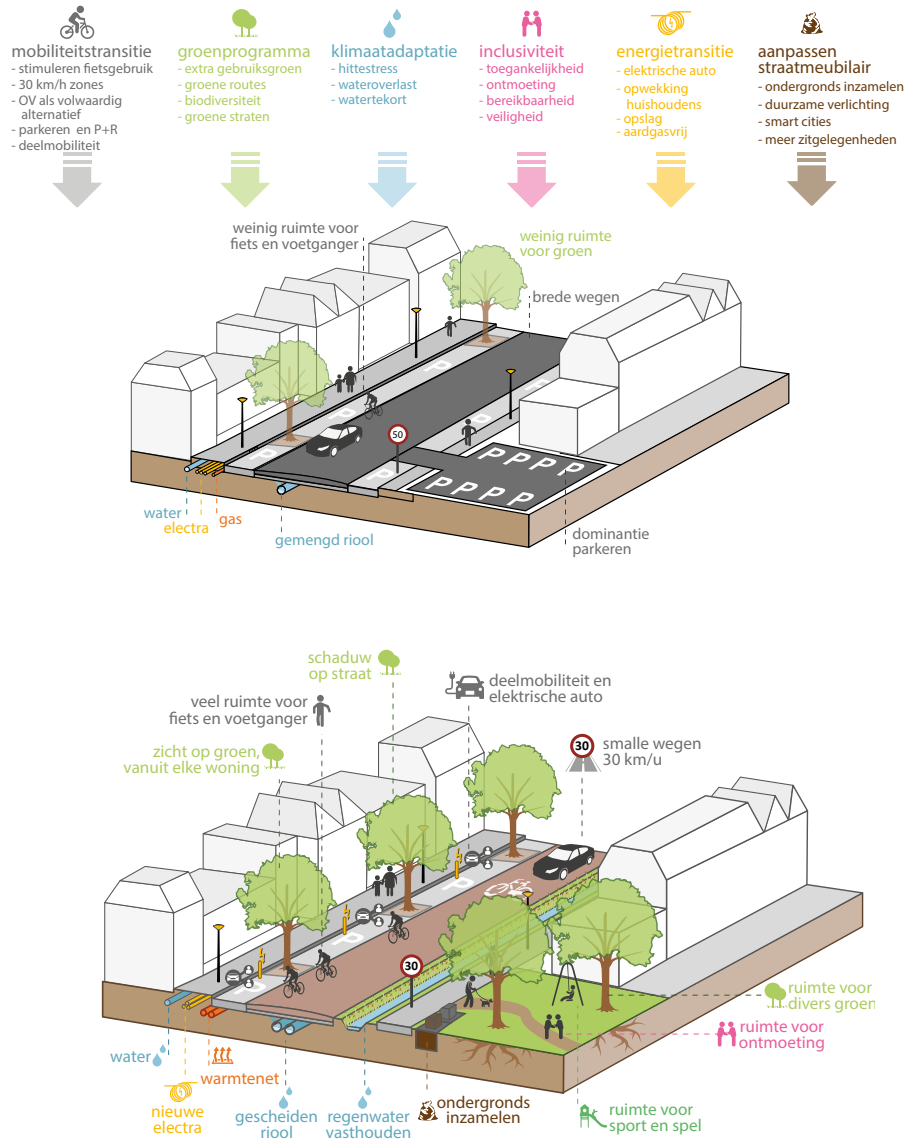
Naast de gebouwde omgeving werken we ook aan een kwaliteitsslag in de openbare ruimte, zowel in de boven- als de ondergrond. Want zowel bovengronds als ondergronds is ruimte schaars. Dit vraagt om het maken van afwegingen en keuzes en het bij elkaar brengen van partijen en planningen. In de openbare ruimte komen bijvoorbeeld de opgaven voor mobiliteit (fiets, voetganger, ov, auto en hubs), ontmoeten, sport en spel in de wijk,

6 In de raadsbrief 'Stedelijke sturing op groei in balans' bent u geïnformeerd over het proces waarmee we deze onderdelen nader uitwerken.

groen en klimaatadaptatie samen. In de ondergrond concurreren o.a. elektriciteitsleidingen, gasinfrastructuur, glasvezel en rioolpijpen nu al met elkaar, en kan dit een rem vormen op ambities voor groen, klimaatadaptatie, energie en de brede mobiliteitsopgave. Om deze opgaven in samenhang en met kwaliteit te realiseren maken we vaart met een visie op de ondergrond, i.s.m. met de openbare ruimte.

## Ongelijk investeren voor gelijke kansen

Sociale en ruimtelijke vraagstukken gaan hand in hand: een prettige en veilige leefomgeving met voldoende voorzieningen, goed onderwijs, een stage of baan, en (mentale) gezondheid zijn hier allemaal van belang. Dit geldt voor iedere Utrechter, maar het gaat niet voor elke Utrechter en overal in de stad vanzelf goed. Daarom past deze coalitie ‘ongelijk investeren voor gelijke kansen’ toe. Dat houdt in dat de middelen die we beschikbaar hebben als gemeente gaan naar de mensen die deze het hardst nodig hebben. We sturen tegen als we zien dat het niet vanzelf goed komt. Voor de realisatie van de RSU2040 betekent dit dat we extra aandacht schenken aan kansengelijkheid bij de uitwerking van de ruimtelijke koers tot thematisch beleid en gebiedsbeleid, en in de uitwerking van concrete plannen. Voor wonen vertaalt zich dit bijvoorbeeld in onze stevige inzet op meer betaalbare woningbouw en extra inspanning op passende woonruimte voor kwetsbare groepen. Maatschappelijke voorzieningen moeten inclusief zijn en we stimuleren juist in kwetsbare wijken combinaties die kansengelijkheid versterken.
Gelijke kansen bieden gaat ook over werk, mobiliteit, energie en een groene, gezonde leefomgeving. Zo bestrijden we ongelijke toegang tot mobiliteit voor mensen met een smalle portemonnee of een beperking. We stellen daarvoor in het voorjaar een actieprogramma vast.  We willen het wijk ontsluitend ov op peil houden en zetten in op het bestrijden van energiearmoede. Dit doen we, zodat Utrecht een aangename en inclusieve plek is en blijft, voor iedereen die in Utrecht wil werken, wonen, studeren en op bezoek wil komen.




Principes toekomstige openbare ruimte (uit: RSU2040)

# 4 Fasering en investeringsstrategie

## nieuwe inzichten n.a.v. coalitieakkoord en samenwerking met rijk en regio

In de RSU2040 is in hoofdstuk 7 een globale fasering van de structurerende ingrepen voor wonen, werken, mobiliteit, groen en klimaatadaptatie, energie en voorzieningen opgenomen. De RSU2040 geeft hierbij aan dat de daadwerkelijke fasering mede afhangt van de mate waarin we de voorwaarden, waarvan bereikbaarheid met het wiel met spaken een belangrijk onderdeel is, om met onze partners voor elkaar krijgen. Voor de periode tot 2035 is het beeld vrij scherp. De investeringsopgave is in de afgelopen periode verder uitgewerkt, en via het coalitieakkoord en samenwerking met het rijk is zicht gekomen op dekking van de opgaven. We gaan in dit hoofdstuk in op de investeringsopgave en dekkingsmogelijkheden voor fase 1 t/m 3. Voor de periode na 2035 starten we onderzoeken met Rijk, provincie en regio om de uitwerking en financieringsmogelijkheden in beeld te brengen. Met het besluit om Rijnenburg te ontwikkelen, wordt Rijnenburg aan de fasering toegevoegd. Voor fase 4 en verder beschrijven we in dit hoofdstuk hoe we aan de slag gaan met de nadere uitwerking.

### 4.1 Eerste fasen RSU2040 op hoofdlijn ongewijzigd

De RSU2040 borduurt voor fase 1 t/m 3 voort op de RSU2030 (vastgesteld in 2016) en vult aan welke condities nodig zijn om te groeien in balans, in de pas met de woon- en werkopgave. De opgaven voor fase 1 t/m 3 lopen grofweg tot 2035 en zijn grotendeels opgenomen in het MPR. In deze eerste fasen zetten we de eerste stappen in de aanleg van o.a. het groene raamwerk, het wiel met spaken (m.n. de Merwedelijn), het versterken van het voetgangers- en fietsnetwerk en de aanleg van mobiliteitshubs, energielandschappen, en we trekken een been bij met maatschappelijke voorzieningen. Deze investeringen dragen bij aan de kwaliteit van de bestaande stad, en zijn randvoorwaardelijk voor de groei van de stad. In fase 1 t/m 3 hebben we de ambitie om ca. 40.000 woningen toe te voegen.

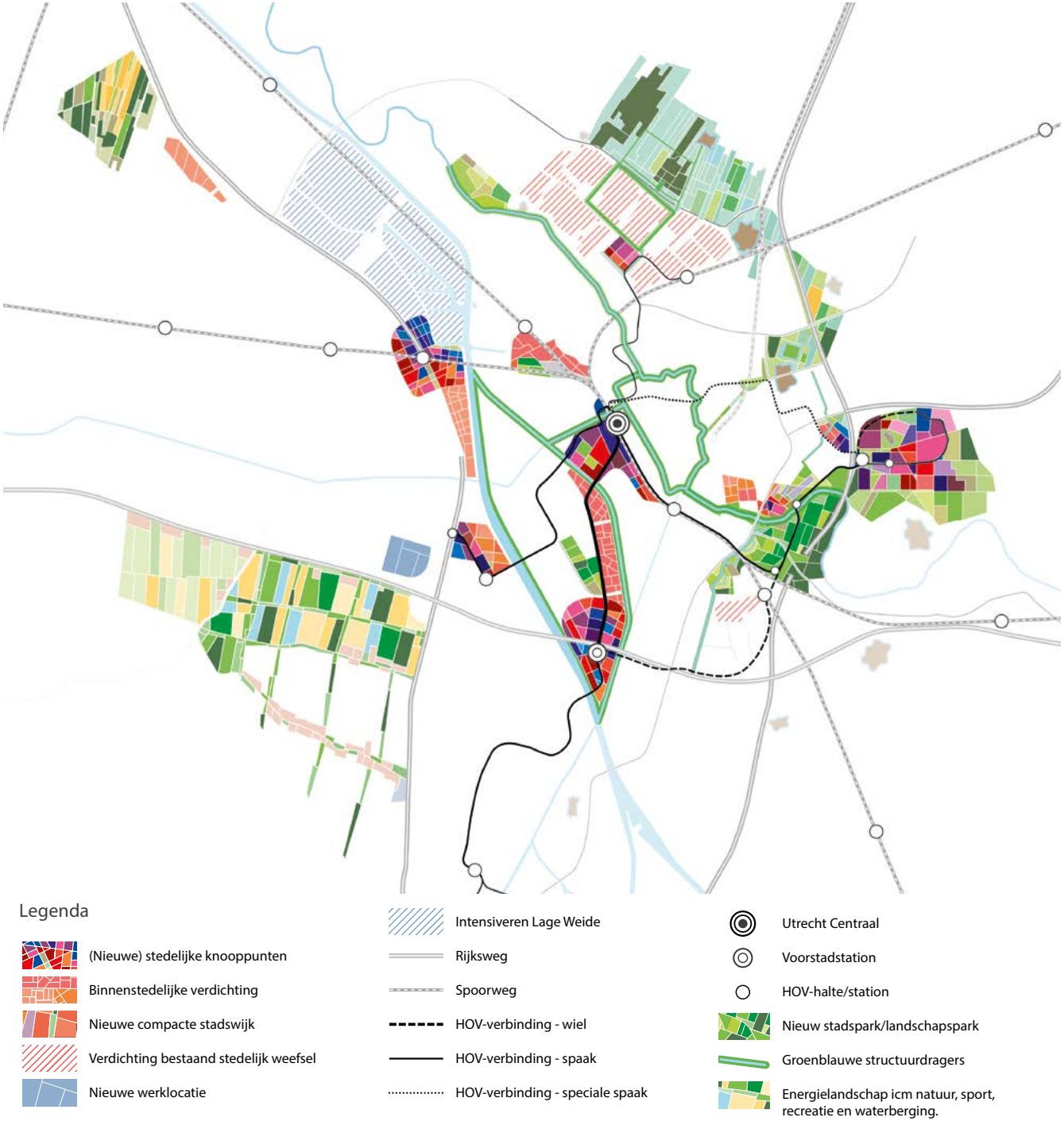
De komende periode zijn er juist voor de bestaande stad al grote ingrepen nodig. Er ligt er een opgave van minimaal 20 sportvelden en een nader te bepalen aantal tennisbanen. Daarbij is de uitbreiding van sportparken Rijnvliet, Maarschalkerweerd Noord en Nieuw Welgelegen cruciaal. Ook met deze uitbreidingen ligt daarna nog een opgave van 9 (maar waarschijnlijk meer) velden. Hiervoor zoeken we nog naar geschikte locaties, onder andere in Rijnenburg.

Ook voor de energietransitie, toekomstbestendige werklocaties, groen en klimaatadaptatie, erfgoed en bijv. mobiliteitshubs is veel ruimte nodig en zijn nog niet overal geschikte locaties gevonden en kost het combineren van functies op één locatie vaak meer geld. Als coalitie maken we daarom de keuze om extra te investeren in de kwaliteit van de bestaande stad, als basis voor de ontwikkeling die we als stad doormaken.

Door ervoor te zorgen dat de bestaande stad op orde is, leggen we de basis voor gezonde groei. Want de vraag naar woningen is en blijft naar verwachting groot, en we willen deze vraag faciliteren. Zo streven we ernaar om als stad toegankelijk en inclusief te zijn voor iedereen die in Utrecht willen blijven en hier willen komen. De investeringen in het groene raamwerk en het mobiliteitsnetwerk in de bestaande stad zijn randvoorwaardelijk voor een gezonde ontwikkeling van de stad. Hierbij hoort vanzelfsprekend ook voldoende passende werkgelegenheid en maatschappelijke voorzieningen, zoals sport- en speelplekken, in aantal en goed verdeeld over de stad. Zodat we ons als stad ontwikkelen op een manier die bijdraagt aan de kwaliteit van leven van de huidige Utrechters en die van de toekomst.

Concluderend, houden we als coalitie dus vast aan de fasering van de RSU2040 en specifiek voor de eerste drie fasen, met de kanttekening dat de veranderende marktomstandigheden invloed kunnen hebben op het tempo waarmee we de opgaven in fase 1 t/m 3 kunnen realiseren. Een minder snelle groei heeft namelijk mogelijk ook invloed op het tempo waarmee de andere barcode-onderdelen mee moeten en kunnen groeien.

De kaart op deze pagina geeft de grootschalige structuuringrepen schematisch weer. Voor een volledige beschrijving van fase 1 t/m 3 verwijzen we naar hoofdstuk 4 van de RSU2040. De uitwerking van de opgaven in fase 1 t/m 3 loopt via het thematisch beleid en gebiedsbeleid. Op pagina 14 laten we zien welk deel van de investeringsopgave al op dekking kan rekenen, en welke strategieën we inzetten om dekking voor de restopgave te verzekeren.




Optelsom ambitie RSU2040 fase 1 t/m 3 (tot 2035) – abstracte weergave, invulling gebieden nader uit te werken

## 4.2 Investeringsopgave eerste fasen

In de RSU2040 is de totale publieke investeringsopgave tot en met 2040 becijferd, zonder uitsplitsing naar fasen. Voor de fasen 1 tot en met 3 is die investeringsopgave hiernaast opgenomen.

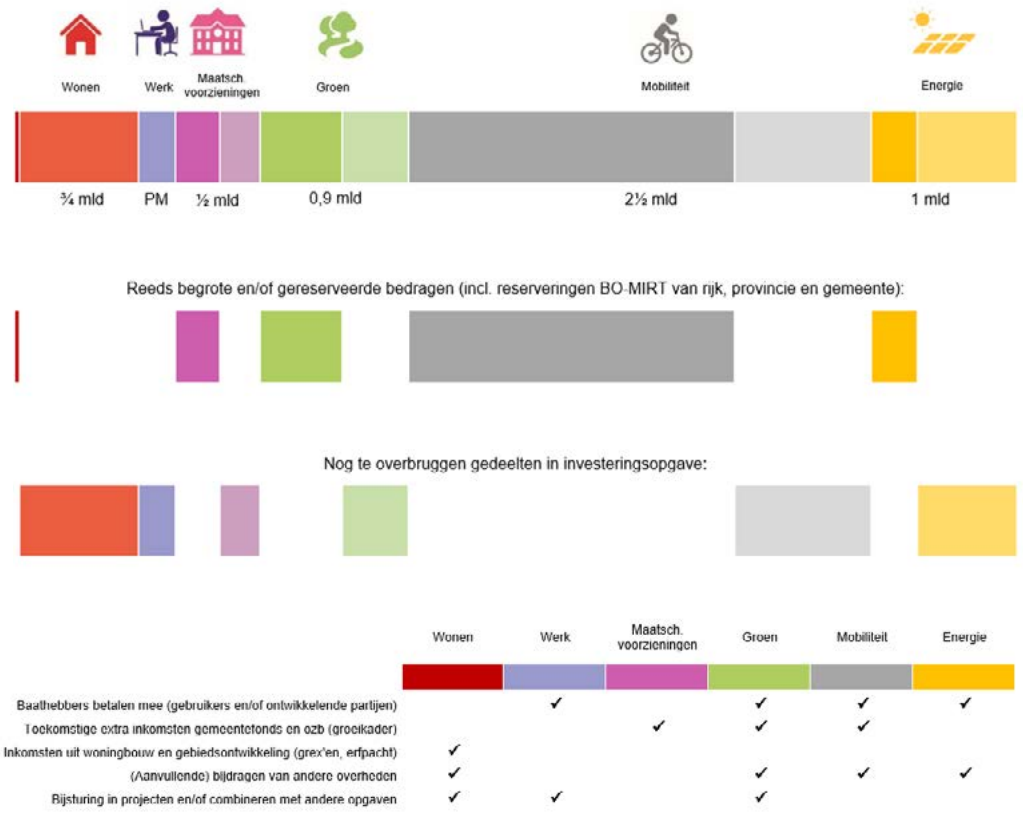
Voor ongeveer de helft van de investeringsopgave in de eerste drie fasen zijn al budgetten begroot of gereserveerd. Zo is er in het coalitieakkoord met het pakket 'Groei in Balans' een aanzienlijke bijdrage geleverd aan de groene schaalsprong van de stad, mobiliteit, cultuur, sport en andere maatschappelijke voorzieningen. Dit pakket heeft een omvang van ruim 150 miljoen euro. Bovendien zijn in het BO MIRT financiële reserveringen afgesproken voor de ov-schaalsprong met een totale omvang van ruim 1,2 miljard euro. Deze reserveringen zijn toegezegd door het Rijk, de provincie en de gemeenten Utrecht en Nieuwegein.

Om de resterende opgave te overbruggen passen we diverse strategieën toe, die per opgave en per project op verschillende manieren kunnen worden gecombineerd. De voornaamste strategieën zijn (in willekeurige volgorde):

- Baathebbers betalen mee (gebruikers en/of ontwikkelende partijen, bijvoorbeeld via kostenverhaal voor bovenwijkse voorzieningen)
- Inzet van toekomstige extra inkomsten uit gemeentefonds en ozb ("Groeikader")
- Inkomsten uit woningbouw en gebiedsontwikkeling (denk aan: grondexploitaties, erfpacht)
- (Aanvullende) bijdragen van andere overheden
- Bijsturing in projecten en/of combineren van investeringen met andere opgaven.

Twee noties hierbij zijn:

- Binnenstedelijk verdichten heeft veel voordelen, maar het is ook complexer dan bouwen op een uitleglocatie. Bezien vanuit ons eigen vastgoed en maatschappelijke voorzieningen leidt dit tot hogere kosten grotere risico's, die niet overal verhaald kunnen worden bij de markt. Dit vraagt scherpe keuzes in waar we onze middelen op inzetten.
- De maatschappelijke context waarin we ons bevinden heeft invloed op de wijze waarop en het tempo waarmee we de opgaven kunnen realiseren. De voortgang in de realisatie wordt – zowel kwantitatief als kwalitatief – jaarlijks gemonitord in het MPR, om jaarlijkse bijsturing mogelijk te maken.




Publieke investeringsopgave RSU, fasen 1 tot en met 3 (indicatief) en voornaamste strategieën ter overbrugging van deze opgave

## 4.3 Volgorde fase 4 en verder nog te bepalen

De RSU2040 zet voor fase 4, 5 en 6 (zie RSU2040, hoofdstuk 7) in op enkele grote verstedelijkingsknooppunten: het afronden van de Merwedekanaalzone, de A12-zone en Lunetten-Koningsweg/USP. Het coalitieakkoord voegt Rijnenburg aan deze verstedelijkingsknooppunten toe, met het uitgangspunt dat de ontwikkeling van Rijnenburg de projecten Merwedekanaalzone, Papendorp, A12-zone en Lunetten-Koningsweg niet mag schaden. Dit kan betekenen dat Rijnenburg mogelijk parallel aan de ontwikkeling van de andere verstedelijkingslocaties kan starten.

Ook na fase 4 zijn investeringen nodig in de stedelijke groenstructuren, duurzame mobiliteit en andere onderdelen van de barcode. Als de groei in hetzelfde tempo doorzet, zijn de kosten daarvan vergelijkbaar met de investeringsopgave in fase 1 tot en met 3 of zelfs nog wat hoger. Immers, naar mate de stad dichter bebouwd raakt, wordt het ingewikkelder (en daarmee duurder) om woon- en werklocaties en maatschappelijke voorzieningen stedenbouwkundig goed in te passen. Dergelijke investeringen zijn in veel gevallen randvoorwaardelijk voor gebiedsontwikkeling. Op hoofdlijnen zijn deze condities beschreven in de gebiedsonderzoeken van U Ned en de ontwerpstudie Rijnenburg. Deze condities hebben verdiepend onderzoek en uitwerking nodig.

Verdiepende onderzoeken die we de komende periode opstarten, zijn:
Met het Rijk, provincie en regio starten we vervolgonderzoeken om de kansen, randvoorwaarden en financiële opgave van deze verstedelijkingsknooppunten beter in beeld te krijgen:

- Een multimodaal MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsontwikkeling van de A12-zone inclusief Rijnenburg. Dit is een vervolg op de gebiedsonderzoeken en uitkomsten van de mobiliteitsstrategie voor dit deel van de stad;
    - Een onderzoek naar de mogelijkheden voor tijdelijke woningbouw op Rijnenburg;
    - De uitwerking van het alternatief voor het Tracébesluit A12/A27 Ring Utrecht;
    - Uitwerking van de randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de regiopoorten en het groen-blauwe netwerk.
- Met de regio starten we onderzoek naar de ontwikkeling van station Lunetten-Koningsweg i.s.m. de ontwikkeling van het ov-netwerk (de verbinding naar USP, de A12-zone en Rijnenburg en de Binnenstadsas) en de ontsluiting van de geplande grote woningbouwlocaties. De regio legt in dit onderzoek de verbinding met de spoorcorridor-studie Utrecht-Arnhem-Duitse grens (A12-corridor).
- Als stad geven we vervolg aan de gebiedsonderzoeken Overvecht en Lage Weide.

### Keuzemogelijkheden in fasering

Een bijdrage door de Rijksoverheid is een vereiste voor elk van de grote verstedelijkingsknooppunten. Ook de provincie speelt een essentiële rol, als verantwoordelijke voor het regionaal openbaar vervoerssysteem. Dit betekent dat we als gemeente niet alleen kunnen bepalen waar en wanneer we aan de slag gaan. De drie partners in de grote investeringsbeslissingen (Rijk, provincie en gemeente) zullen samen tot de conclusie moeten komen welke ingrepen het meest wenselijk zijn, vanuit lokaal, provinciaal én nationaal perspectief. Zo bepalen we samen de volgorde waarin we de stad verder ontwikkelen, want niet alles kan tegelijkertijd.

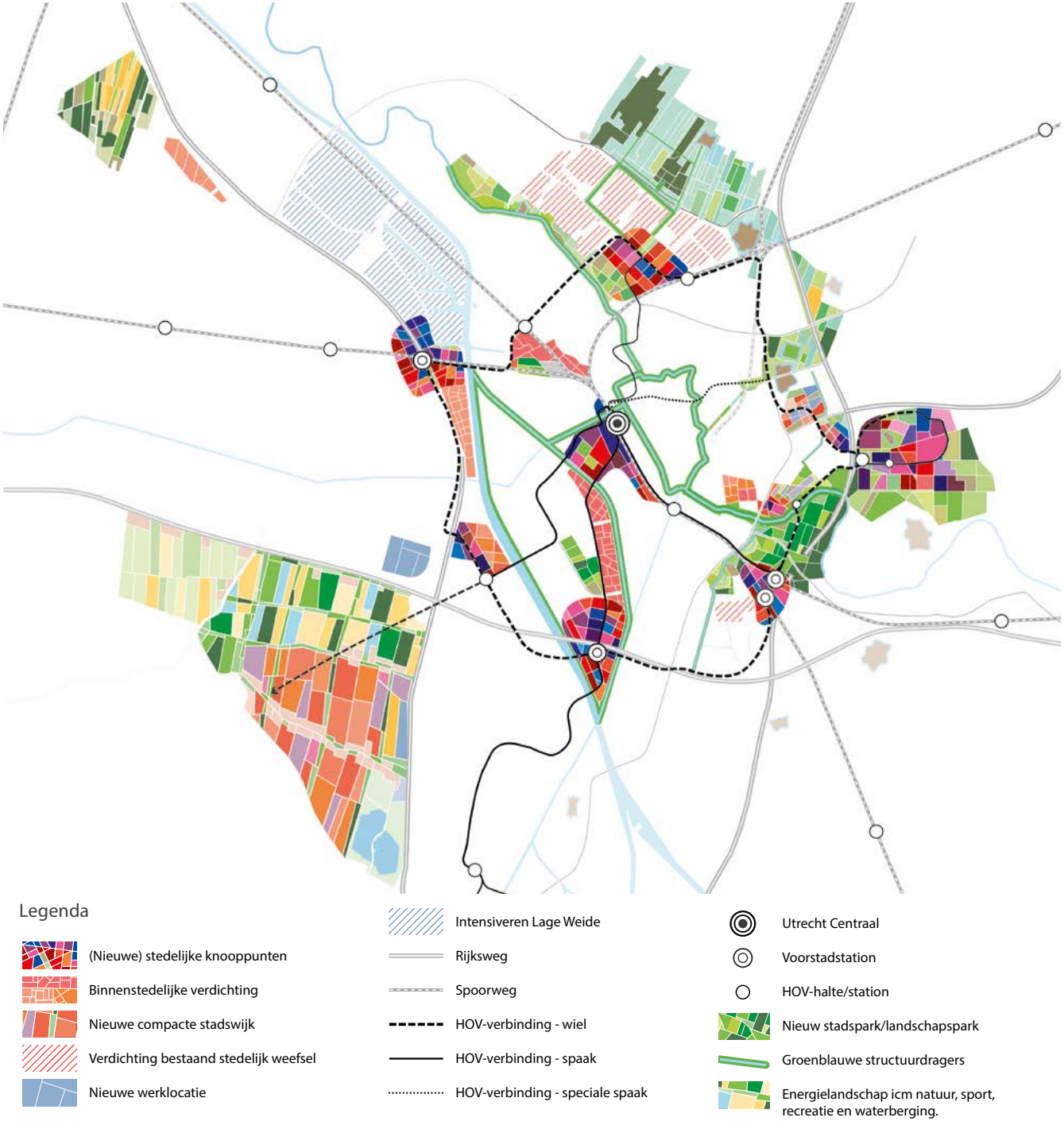
Om de keuzes op tijd en met de juiste informatie te kunnen maken, onderzoeken we verder wat nodig is om toekomstige ontwikkelingen mogelijk te maken en om te voorkomen dat we ontwikkelingen onmogelijk maken. Deze onderzoeken zijn ook behulpzaam bij planvoorbereiding en lobby, en helpen bij de afweging welke grote investering als eerste, na de aanleg van de Merwedelijn, moet komen. De beslissingen die hierover genomen worden, kunnen hun schaduw ver vooruit werpen. Hieronder een voorbeeld ter illustratie:

Neem de omgeving Lunetten-Koningsweg. Als daar in hoge dichtheden woningen worden toegevoegd, maakt dat latere realisatie van een IC-station kansrijker. Een hoogstedelijk knooppunt rond een IC-station draagt bij aan de toekomstige economische ontwikkeling van USP via aansluiting op IC-station Lunetten-Koningsweg.

De onderzoeken die nodig zijn om deze keuzes te maken, zijn of worden momenteel in gang gezet. Deels doen we dit in het Rijk-regio programma U Ned en waar nodig doen we dit in samenspraak met buurgemeenten. De uitkomsten van dit onderzoek leggen we zo nodig op vergelijkbare wijze aan de raad voor. Op basis van deze onderzoeken werken we toe naar besluitvorming met onze partners bij het Rijk en in de regio. Een belangrijke notie is dat deze keuzes niet allemaal nu genomen hoeven te worden. Juist een zorgvuldige uitwerking d.m.v. inhoudelijk onderzoek, gesprek met de stad en monitoring op de voortgang van de realisatie van de ambities uit de RSU2040, en helpt om balans te vinden in de ruimtelijke en financiële haalbaarheid en

de politieke wenselijkheid. En bovenal: dit helpt om te borgen dat we de keuzes blijven maken die het meest bijdragen aan een Utrecht dat gezond, toegankelijk en inclusief is voor iedereen die hier wil zijn en blijven.

Voor een volledige beschrijving van fase 4 t/m 6 verwijzen we naar hoofdstuk 4 van de RSU2040. De kaart op deze pagina toont de optelsom van fase 1 t/m 6 van de RSU2040 (de totale RSU-ambitie), waaraan de ontwikkeling van Rijnenburg tot compacte en gemengde stedelijke wijk is toegevoegd.




Optelsom ambitie RSU2040 fase 1 t/m6 – abstracte weergave, invulling gebieden nader uit te werken

# 5 Stedelijke sturing

## We groeien in balans en sturen op kwaliteit in de bestaande en groeiende stad

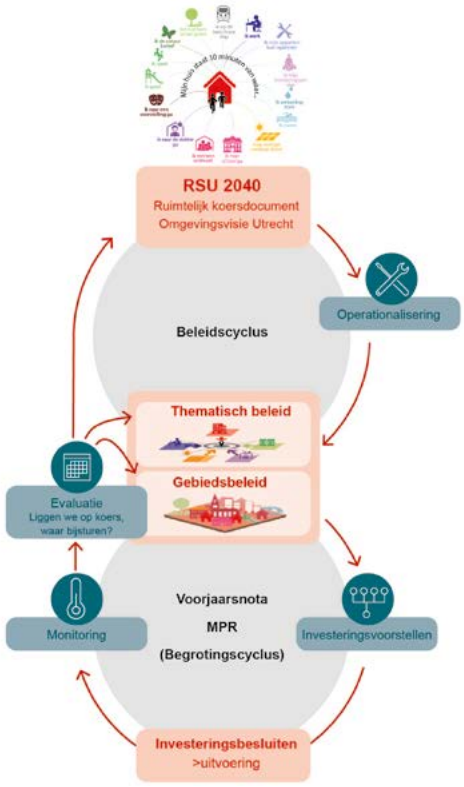
We willen groeien in balans en sturen op kwaliteit in de bestaande en groeiende stad. De beschikbare ruimte en financiële middelen zijn beperkt. Dat betekent dat afwegingen en keuzes noodzakelijk zijn om de ontwikkeling van de stad in goede banen te leiden.

De realisatie van fase 1 t/m 3 is een grote en belangrijke stap voor de bestaande stad en de ontwikkeling van de stad. We realiseren een fors deel van het groene raamwerk en het eerste deel van het wiel met spaken. Deze dragen bij aan de kwaliteit van de bestaande stad en zijn randvoorwaardelijk voor de groei van de stad. De inhoudelijke uitwerking van de opgaven in fase 1 t/m 3 vindt momenteel plaats binnen het thematisch beleid en de gebieden.[8] U bent via een Uitvoeringsbrief geïnformeerd over de planning van de uitvoering van het coalitieakkoord, voor zover we die nu weten. Deze uitwerking gaat over het komen tot haalbare en betaalbare plannen.

De ruimte in Utrecht is beperkt en dus zetten we in op multifunctioneel ruimtegebruik. Maar ook dan zijn keuzes nodig om al onze ambities in te passen. Waar de ruimtelijke puzzel niet past, is een keuze nodig in wat prioriteit heeft op die plek en voor de stad als geheel. Deze keuzes maken we in omgevingsvisies en in de complexe ruimtelijke projecten (via het Utrechts Plan Proces). Naast de beperkte ruimte, zijn ook onze financiële middelen beperkt. Daarom zijn ook financiële afwegingen noodzakelijk. Om deze prioritering te kunnen maken, werken we ook instrumenten verder uit om te sturen op groei in balans en ongelijk investeren voor gelijke kansen. Via het MPR brengen we in beeld of we op koers liggen met de geprogrammeerde plannen, en waar bijsturing nodig is binnen de gebieden en thematisch beleid op korte termijn. Het MPR is daarmee het monitorings- en bijsturingsinstrument om handen en voeten te geven aan de sturingsprincipes ‘groei in balans’ en ‘ongelijk investeren voor gelijke kansen’. Zo blijven we wendbaar op de kortere termijn, en tegelijkertijd koersvast op de langere termijn.

8 Via deze link is de Uitvoeringsbrief ‘coalitieakkoord planning op hoofdlijnen’ te vinden.

De keuzes die we voor uitvoering van de latere fases van de RSU2040 te maken hebben, werken we samen met Rijk, provincie en regio uit. Daarbij gaat het zowel om randvoorwaarden uit om tot kwalitatief goede ontwikkelingen te komen, als om keuzeopties voor inhoud en fasering. De uitwerking van hiervan zal helpen om samen met de andere betrokken overheden te bepalen welke gebiedsontwikkelingen als eerste voor uitvoering in aanmerking komen.
Het is niet wenselijk om nu alle keuzes te willen maken. Juist een zorgvuldige uitwerking d.m.v. inhoudelijk onderzoek met onze partners, het gesprek met de stad en monitoring op de voortgang, helpt om te sturen op groei in balans. Zo blijven we adaptief en zo borgen we dat we de uiteindelijke keuzes optimaal bijdragen aan een Utrecht dat gezond, toegankelijk en inclusief is, voor iedereen die hier wil zijn en blijven.




Cycli om ambities uit te werken in beleid en plannen, en monitoring en bijsturen.

# Bijlage 1

## Raadsbesluit Vaststelling Utrecht Dichtbij: de tien-minutenstad RSU 2040

Met deze oplegger worden de richtinggevende afspraken uit het coalitieakkoord toegevoegd aan de volgende beslispunten, die zijn vastgesteld met het Raadsbesluit 'Vaststelling Utrecht Dichtbij de tien-minutenstad RSU2040':

Beslispunt 2. Vier nieuwe knooppunten aan te wijzen naast het centrum (binnenstad, stationsgebied, Beurskwartier en Merwedekanaalzone):

a Noord-Noordwest: Leidsche Rijn Centrum, Lage Weide, Cartesius en Werkspoorkwartier, Zuilen
b Overvecht
c Utrecht Oost: Utrecht Science Park, Rijnsweerd, Galgenwaard en Lunetten Koningsweg
d de A12 zone: Papendorp, Woonboulevard en MWKZ deelgebied 6
e *Rijnenburg, waarbij Rijnenburg verder uitgewerkt wordt conform scenario 'Klein Rijnenburg' tot een compacte gemengde stedelijke wijk in combinatie met permanente energieopwekking. De woningbouw in Rijnenburg start niet voor 2035 en de ontwikkeling mag de projecten Merwedekanaalzone, Papendorp, A12-zone en Lunetten-Koningsweg niet schaden.*

Beslispunt 4. De volgende principes vast te stellen voor ruimtelijke ontwikkeling:

a Geen dak blijft onbenut
b Groen tenzij
c Circulair tenzij
d Utrecht wereldfietsstad en wandelstad
e Langzaam verkeer voor gemotoriseerd verkeer; actief voor passief vervoer
f Openbaar vervoer en deelmobiliteit voor individueel gemotoriseerd vervoer
g Werken mengen met wonen waar het kan, specifieke werklocaties waar mengen niet kan.
h Versterken boven gelijk houden
i Meervoudig gebruik gaat voor mono-functionaliteit
j Publieke ruimte openbaar toegankelijk
k Bovengrondse energievoorzieningen inpandig, tenzij
l Gezonde ondergrond als basis voor bovengrondse ontwikkeling
m *De kwaliteit en leefbaarheid van de stad zijn leidend in de ontwikkeling van de bestaande en groeiende stad*
n *Groei in balans*

# Bijlage 2

## Beschrijving maatregelen Klein Rijenenburg

### 6.6 Rijnenburg

### Polders Rijnenburg en Reijerscop

#### Waarde van Rijnenburg voor Utrecht in 2040

De gemeente ontwikkelt Rijnenburg integraal en in fasen met een combinatie van ruimte voor een permanent energielandschap en woningbouw. In het noorden van de polder wordt ingezet op een energielandschap dat samen gaat met natuur, sport, recreatie en waterberging. De wijk wordt met fiets en wandelroutes goed verbonden met omliggende gebieden. Rijnenburg wordt een stedelijke wijk met een eigen centrum. De wijk wordt gebouwd met hoge dichtheden en is circulair, klimaatadaptief, energieneutraal en natuurinclusief. De wijk kan alleen duurzaam worden gebouwd als er een lightrail-verbinding wordt gerealiseerd dat aansluit op het 'wiel met spaken'. Het is een wijk waar alle functies vanuit de Utrechtse barcode aanwezig zijn, zodat het een echte stadswijk van Utrecht wordt.

#### Huidige kwaliteiten

- Ecologie (weidevogels)
- Openheid, rust en ruimte
- Recreatie (wieler- en skeelerbaan, skipiste, fietsen)
- Oude bebouwingslinten
- Agrarische functie (met name van Reijerscop)

#### Opgaven voor de Rijnenburg tot 2040

- Ontwikkelen van een stedelijke wijk met een eigen centrum.
- Verbinden van de nieuwe wijk Rijnenburg met een ligthrail-verbinding dat aansluit op het 'wiel met spaken' en overige (H)OV-verbindingen naar omliggende gebieden (Nieuwegein, Leidsche Rijn/De Meern, Montfoort en IJsselstein).
- Verbinden van Rijnenburg met de omgeving (Nieuwegein, Leidsche Rijn/De Meern, Montfoort en IJsselstein) door groen-blauwe verbindingen en fiets- en wandelroutes.
- Versterken aanwezige landschappelijke hoofdstructuren als robuuste basis voor de toekomst. Zodat bijvoorbeeld bomen die geplant worden het raamwerk vormen voor de toekomst.
- Landschappelijk raamwerk met gebruiksgroen, water en recreatieve (fiets-wandel) verbindingen.
- Zorgvuldig ingepast energielandschap dat samen gaat met natuur, sport, recreatie en waterberging en de beoogde woningbouw.
- Sportlandschap met onder andere regionale sportfuncties.
- Natuurbehoud en ontwikkeling (ecologische zones).

#### Programma

Realiseren van een stedelijke wijk met een eigen centrum. Een wijk van ongeveer 22.000 - 25.000 woningen met bijbehorende (groen)voorzieningen en ruimte voor werkgelegenheid.

Realiseren van een zorgvuldig ingepast energielandschap dat samen gaat met natuur, sport, recreatie en waterberging en de beoogde woningbouw.

Zoeklocatie voor een roeibaan en andere regionale sportvoorzieningen.

# Colofon

Gemeente Utrecht

Gemeente Utrecht
www.utrecht.nl/rsu2040
Oplegger RSU, december 2022

Bestuurlijk opdrachtgever
Eelco Eerenberg

Ambtelijk opdrachtgever
Margo Meijer

Concept en vormgeving
Gemeente Utrecht

Projectteam
Viola Salemans
Hilco van der Wal
Kasper Benneker
Pieter van der Straaten
Wessel Wikkerink
Joke Brouwer
Kilian Lode
Sanneke van Wijk

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal kunnen contact opnemen met de gemeente Utrecht.

# Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken

| | |
|---|---|
| **Dossiernummer** | 3137 |
| **Vertrouwelijk** | Nee |
| **Vergaderdatum** | 9 februari 2023 |
| **Agendapunt** | 9.1 |
| **Titel** | Raadsbrief Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg. |
| **ID** | 3329 |
| **Behandelend ambtenaar** | T. van Nieuwenhuijze |
| **Telefoon** | 030 2867098 |
| **E-mail** | t.van.nieuwenhuijze@utrecht.nl |
| **Datum collegebesluit** | |
| **Geocodering** | |
| **Thema** | |
| **Portefeuillehouder** | Wethouder Eerenberg |
| **Beleidsveld** | Ruimtelijke Ordening |
| **Referendabel** | |
| **Reden niet referendabel** | |
| **Raadsadviseur (lijst)** | Frank de Kok/Cie Ruimtelijke ontwikkeling, Grondzaken en Vastgoed/06-20011476 |
| **Behandelvoorstel** | |
| **Resultaat commissiebehandeling** | |
| **Resultaat raadsbehandeling** | |

| Geagendeerd | Vergaderdatum |
|---|---|
| Commissie Ruimtelijke Ordening en Grondzaken | 9 februari 2023 |

**Voorgesteld besluit**

**Burgemeester en wethouders**
**Postadres** Postbus 16200, 3500 CE Utrecht
**Telefoon** 14 030
www.utrecht.nl

Gemeente Utrecht

Aan de gemeenteraad

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Behandeld door** | T. van Nieuwenhuijze | **Datum** | 21 oktober 2022 |
| **Doorkiesnummer** | 030 - 28 67098 | **Kenmerk** | 818748 |
| **E-mail** | t.van.nieuwenhuijze@utrecht.nl | **Onderwerp** | Invulling coalitieakkoord gebiedsontwikkeling Rijnenburg en mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg |
| **Bijlage(n)** | 2 | **Beleidsveld** | Mobiliteit, Ruimtelijke Ordening |

Geachte leden van de raad,

Met deze brief informeren wij u over welke stappen we de komende periode zetten om invulling te geven aan het Coalitieakkoord 2022-2026 inzake Rijnenburg.
Met de uitkomsten van de Synthesestudie mobiliteitseffecten Rijnenburg en de Quickscan Aanlegkosten OV-structuur van en naar Rijnenburg, geven we invulling aan deel 1 van Motie 105-Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg.
Tenslotte informeren we u ook over de stand van zaken met betrekking tot het saneren van de Nedereindse Plas.

*Invulling coalitieakkoord*
In het Coalitieakkoord 2022-2026 ‘Investeren in Utrecht: kiezen voor gelijke kansen, betaalbaar wonen en klimaat’ is Rijnenburg opgenomen als locatie voor het ontwikkelen van een combinatie van permanente energieopwekking en woningbouw conform scenario Klein Rijnenburg. uit de Ontwerpstudie Rijnenburg (februari 2022) .
De ontwikkeling van Rijnenburg staat niet op zichzelf. In het coalitieakkoord is aangegeven dat het uitgangspunt is dat het toevoegen van Rijnenburg aan de RSU 2040, de projecten Merwedekanaalzone, Papendorp, A12 zone en Lunetten-Koningsweg niet mag schaden. De projecten Merwedekanaalzone en Papendorp zijn reeds in ontwikkeling en zetten we voort. We gaan verder werken in Uned verband in 2023 aan de uitwerking van de A12 zone in bredere context van de multimodale bereikbaarheid Ring Utrecht. Voor Lunetten Koningsweg starten we met onderzoeken voor de aanpak van de gebiedsontwikkeling.
De nieuwe accenten uit het coalitieakkoord worden samengevat in een oplegger op de RSU 2040. Deze oplegger bevat de meest recente inzichten uit lopende onderzoeken, zoals de gebiedsonderzoeken UNed die samen met het Rijk en de regio worden uitgevoerd. De oplegger RSU wordt eind Q4 2022 gedeeld met uw raad.

In het coalitieakkoord is afgesproken dat de bouw in ieder geval niet voor 2035 zal starten. Gezien de vele uitdagingen in het gebied wordt de komende jaren gestart met de planvoorbereiding voor de woningbouw. In de raadsbrief Voorontwerp en vergunningsaanvraag windmolens Rijnenburg en Reijerscop van 7 september 2022 bent u geïnformeerd over de stappen die nog dit jaar en ook daarna gezet worden, om te komen tot realisatie van een energielandschap in het noorden van Rijnenburg en Reijerscop. Ook loopt er een bestemmingsplanprocedure voor vernieuwing van het hoogspanningsstation in Rijnenburg. Met de ontwikkeling van het energielandschap wordt niet gewacht totdat er meer duidelijk is over de woningbouwplannen. De vier windmolens waarvoor nu een concreet plan wordt uitgewerkt, laten voldoende ontwerpruimte om de bovenplanse voorzieningen (inclusief ontsluiting) voor de woningbouw in Rijnenburg te kunnen realiseren. Het plan voor vier windmolens levert een belangrijke bijdrage aan onze ambities voor de energietransitie. Maar onze

ambitie voor de stad gaat verder dan vier windmolens, wij blijven inzetten op meer capaciteit van het energielandschap.

*Planontwikkeling stadswijk Rijnenburg*
Voor het grondbeleid van Rijnenburg moet nog gekozen worden voor een aansturingsvorm. Hier zijn verschillende aansturingsmogelijkheden denkbaar variërend van actief grondbeleid tot publiek-private samenwerking. We zijn ook met het Rijk in gesprek over de gewenste vorm van samenwerking. De komende periode zal onderzocht worden welke aansturing het meest geschikt is. Op dit moment is er nog geen projectorganisatie voor Rijnenburg, de ambtelijke organisatie moet nog vormkrijgen.

Het gebied is grotendeels in privaat eigendom. We willen daarom gezamenlijk met de grondeigenaren tot een plan komen. De eerste stap in de richting van een integraal plan, is het opstellen van een Programmatisch Vertrekpunt. In dit document leggen we in een vroeg stadium de ambities en uitgangspunten vast. Dit document wordt u naar verwachting eind 2023/ begin 2024 aangeboden. Vervolgens kan gericht ontworpen worden met een Masterplan voor het gehele gebied als beoogd planproduct. Hiervoor zal eerst een aanbestedingsprocedure doorlopen moeten worden. Hierna wordt dit plan/de visie nader uitgewerkt in één of meerdere Stedenbouwkundig(e) Programma(’s) van Eisen (SPvE) en Stedenbouwkundige Plannen (SP).

De ervaring leert dat de totale voorbereidingen van een omvangrijke gebiedsontwikkeling als Rijnenburg ruim 10 jaar betreffen. De ligging van Rijnenburg zorgt ervoor dat het zeer belangrijk is om stevig te sturen op een duurzaam mobiliteitsprofiel. Er zijn verschillende mogelijkheden in beeld voor de hoogwaardige OV-ontsluiting, maar in de uitwerking van het OV-netwerk zijn nog flinke stappen te zetten. Hetzelfde geldt voor de andere modaliteiten.

*Synthesestudie Mobiliteitseffecten Rijnenburg*
In deze studie is een synthese gemaakt van de relevante beschikbare informatie op het gebied van mobiliteit t.b.v. de ontsluiting van Rijnenburg als verstedelijkingslocatie. Zie bijlage 1 Synthesestudie Mobiliteitseffecten Rijnenburg. Deze synthese maakt inzichtelijk dat Rijnenburg in beginsel een autolocatie is en dat een hoog aandeel duurzame mobiliteit alleen bereikt kan worden door stevig in te zetten op nabijheid, excellente fiets- en OV voorzieningen, lage parkeernormen en gereguleerd parkeren voor bewoner en bezoeker. Wanneer we er niet in slagen om (delen van) deze inzet te realiseren lopen we het risico dat Rijnenburg een auto gedomineerde wijk zal worden met negatieve impact op de leefbaarheid en het functioneren van de Ring Utrecht.

We nemen de aanbeveling om de volledige bandbreedte van mobiliteitsprofielen te verkennen, inclusief een experimenteel ambitieus scenario mee in het verdiepend mobiliteitsonderzoek.

*Quickscan aanlegkosten OV-structuur van en naar Rijnenburg*
In deze studie zijn de aanlegkosten van een OV-structuur van en naar Rijnenburg in kaart gebracht die boven op de kosten komen die geraamd zijn voor het raadsbesluit Eerste Stappen Schaalsprong OV. Zie bijlage 2 voor de rapportage Quickscan aanlegkosten OV-structuur van en naar Rijnenburg. We hebben de kosten van meerdere mogelijke tracés in beeld laten brengen. De kosten per kilometer, vergeleken met bijvoorbeeld de Uithoflijn, zijn aanzienlijk lager. De belangrijkste verklaring hiervoor is dat bij de Uithoflijn de kosten voor verwerving voor vastgoed (o.a. Cranenborg) en de inpassing (stallingen en bergingen Pelikaanstraat) zijn betrokken. In de studie naar de aanlegkosten OV-structuur Rijnenburg zijn dergelijke kosten nu niet in beeld gebracht. Naar verwachting zullen deze kostenposten ook daadwerkelijk aanmerkelijk lager zijn. Het is op dit moment nog niet mogelijk om uitspraken te doen over het aantal benodigde trams en eventuele uitbreiding van de remise. De kosten hiervoor zijn dus ook nog niet opgenomen. De uitkomsten van de Quickscan gebruiken we in de planontwikkeling van Rijnenburg voor het beoordelen van de alternatieve tracés om Rijnenburg met een tram te ontsluiten.

*Verdiepend Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg*
Deel 2 van Motie 105- Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg betreft een verdiepend Mobiliteitsonderzoek op de mogelijke ontsluiting van Rijnenburg, passend bij de verschillende verstedelijkingsscenario’s uit de ontwerpstudie.
Inmiddels is Rijnenburg in het Coalitieakkoord 2022-2026 opgenomen als locatie voor het ontwikkelen van een combinatie van permanente energieopwekking en woningbouw volgens scenario Klein

Rijnenburg uit de Ontwerpstudie Rijnenburg.
Daarom richten we het verdiepende mobiliteitsonderzoek op het scenario Klein Rijnenburg.
Daarbij werken we meerdere mobiliteitsscenario's uit die aansluiten op de kaders uit het raadsbesluit Eerste stappen Schaalsprong OV.
Ook werken we de randvoorwaarden voor een succesvolle tramverbinding (met aansluiting op het 'wiel met spaken') naar Rijnenburg verder uit. Dit doen we in samenhang met de beoogde gebiedsontwikkelingen in de A12 zone. Dat verdiepend onderzoek starten we nu op. Over het verloop van het onderzoek en de uitkomsten informeren wij u najaar 2023.

*Procesaanpakken Gebiedsontwikkeling Nedereindse Plas*
Eind 2021 informeerden we u over de hernieuwde afspraken over het beheer en eigendom van de Nedereindse Plas in Rijnenburg die in een convenant tussen het Recreatieschap, de Provincie Utrecht en de Gemeente zijn vastgelegd (zie link). We lieten u weten uw besluit van 1 oktober 2020 - om de sanering van de Nedereindse Plas sober en doelmatig voort te zetten in de vorm van monitoring - uit te werken in een nieuw saneringsplan. Recent is de vergunning voor dit saneringsplan afgegeven door de gemeente Utrecht in haar rol als bevoegd gezag en kan het worden uitgevoerd.
In dat kader werken we samen met de Provincie, het Recreatieschap en de Gemeenten Nieuwegein en IJsselstein voor de recreatieve doorontwikkeling van het gebied. Daarbij betrekken we het onderzoek naar de aanleg van een zonnepark op de Oost- en/ of de Westplas. Met de recreatieve doorontwikkeling komen verbeteringen in het gebied voor de korte termijn waarbij rekening wordt gehouden met de planvorming van Rijnenburg, de Nedereindse plas zal namelijk ook voor de nieuwe stadswijk een belangrijke, recreatieve functie gaan vervullen. Daarom betrekken we bij de verdere uitwerking van de deelplannen ook de Nedereindse Plas als onderdeel van Rijnenburg.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Utrecht,

de secretaris, de burgemeester,




STUDIO BEREIKBAAR

Versie: definitief 12 oktober 2022

# Mobiliteitsonderzoek Rijnenburg

## *synthese op basis van bestaand onderzoek*

# Inhoud

Samenvatting

1. Vraagstelling en aanpak
2. Mobiliteitsontwikkeling Rijnenburg – Ligging, stedelijke nabijheid en oriëntatie
3. Mobiliteitsontwikkeling Rijnenburg – Ontwikkelprogramma en mobiliteit
4. Opgave lopen en fiets
5. Opgave OV
6. Opgave auto
7. Slotbeschouwing en aanbeveling
8. Overzicht gebruikte bronnen

*Ieder hoofdstuk sluit af met een pagina met conclusies.*

# Samenvatting

## Raadsmotie is aanleiding

Aanleiding voor dit onderzoek is de door de het college overgenomen raadsmotie 'Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg'. Dit onderzoek richt zich op onderdeel 1a uit de motie: *"**Een synthese te maken van de relevante beschikbare informatie op het gebied van mobiliteit t.b.v. de ontsluiting van Rijnenburg als verstedelijkingslocatie**."*. Het betreft dus een synthesestudie op basis van eerder onderzoek en algemeen beschikbare mobiliteitsdata.

## Klein Rijnenburg

In het coalitieakkoord is de keuze gemaakt om te ontwikkelen conform het model ***Klein Rijnenbrug. Op basis van de Ontwerpstudie betekent dat 20.000-25.000 woningen, 10.000-15.000 arbeidsplaatsen en ruimte voor energieopwekking in het noorden***. Het model gaat uit van een hoogstedelijke dichtheid en een duurzaam stedelijk mobiliteitsprofiel.

## Consequenties ligging

***Rijnenburg is in beginsel een autolocatie***, gezien vanuit het doel van duurzame mobiliteit met een laag aandeel autogebruik. Dat is een direct gevolg van de ligging; direct aan de snelweg, grenzend aan gebieden met suburbane dichtheid en op enige afstand van Utrecht Centraal, binnenstad en de andere centra.

***Rijnenburg kan wel helpen om in de hele zuidwestlob een transitie naar meer duurzame mobiliteit te maken als het lukt om Rijnenburg autoluw te ontwikkelen.*** De ontwikkeling in Rijnenburg zorgt dan voor meer draagvlak, stedelijke nabijheid en sterkere onderlinge relaties voor de nieuwe stedelijke centra van Utrecht (Utrecht nabij) en de bestaande centra van Leidsche Rijn, IJsselstein en Nieuwegein Dat vraagt wel dat de bijbehorende gebiedsontwikkeling en mobiliteitsaanpak in de gehele zuidwestlob er ook komt.

## Haalbaarheid duurzame mobiliteit

Om een ***hoog aandeel duurzame mobiliteit*** te realiseren is het van belang om zowel in te zetten op **nabijheid (resulterend in *veel bestemmingen binnen 2,5 km*)** als ***aantrekkelijkheid van fiets en OV ten opzichte van de auto*** (resulterend in een hoog aandeel fiets en OV per afstandsklasse). De aantrekkelijkheid van fiets en OV ten opzichte van de auto vraagt ***excellente fiets- en OV voorzieningen, lage parkeernormen en gereguleerd parkeren voor bewoner en bezoeker***. Met zo'n mobiliteitsaanpak kan het autogebruik tot ongeveer 40% worden teruggebracht. In het centrum ligt dit met gelijke mobiliteitsmaatregelen wel 20% lager (dus 20% i.pv. 40% aandeel auto).

## Fiets

De ***opgave voor de fiets*** ligt zowel in Rijnenburg als in de verbinding met de omliggende centra. ***Binnen Rijnenburg is van belang de dagelijkse voorzieningen zoveel mogelijk in de directe nabijheid*** te organiseren en lopen en fiets de basis vervoerswijze te laten zijn. Dat vraagt én een mobiliteitsaanpak/infra én programma(mix). Buiten Rijnenburg zijn de afstanden langer dan 2,5 kilometer en vormt de hoofdinfrastructuur (snelwegen en Amsterdam Rijnkanaal) een barrière. Deze startpositie vraagt dus ***excellente fietsverbindingen***. De Quickscan geeft een beeld van wat er orde van grootte nodig is; ***5 nieuwe/sterk verbeterde fietsverbindingen die hoofdinfra kruisen.***

## OV: omslagpunt snelle tram

Voor draagvlak voor ***excellent OV (snelle tram)*** zijn voldoende reizigers nodig. De Quickscan geeft hiervoor een indicatie van 25.000 woningen. Op basis van andere bronnen valt vooral op dat veel factoren van invloed zijn. Belangrijkste is dat door een goed mobiliteitsconcept en OV-aanbod er per persoon een hoog OV-gebruik is. Dat scheelt zomaar een factor 2 of 3. Ook is er een optelsom van exploitatie en vervoerskundige factoren die het succes van een lijn bepaalt. 25.000 woningen lijkt (ruim) voldoende om de doortrekking van een lijn te rechtvaardigen.

### OV: belang snelle tram en overige OV-verbindingen

Vanuit het perspectief van Rijnenburg is een korte reistijd en frequentie naar CS en liefst ook de binnenstad cruciaal. Varianten voor een lightrail verbinding die het meeste in beeld zijn, zijn de Papendorplijn (doortrekken) of Merwedelijn (aftakken). De Papendorplijn is het meest rechtstreeks maar moet voor een rechtstreeks tracé door knooppunt Oudenrijn geleid worden (kostbaar onderdeel). Bovendien is de Papendorplijn op het bestaande SUNIJ traject eigenlijk niet snel genoeg voor de doorgaande reiziger vanuit Rijnenburg. Een snelle Merwedelijn kan ondanks het minder rechtstreekse tracé dus aantrekkelijker blijken, zeker met latere doorkoppeling naar de binnenstad. In een vervolg moeten beide opties goed afgewogen worden en lijkt er vanuit het perspectief van Rijnenburg ook nog optimalisatie mogelijk.

Naast deze hoofdverbinding helpen tangentiële verbindingen (wiel) om tot een compleet hoogwaardig OV aanbod in meerdere richtingen te komen. Deze secundaire verbindingen vragen allereerst vervoerskundige uitwerking en inzicht in tracés, voordat een kostenindicatie mogelijk wordt.

### Auto

De onzekerheid over de productie van autoritten en de impact daarvan op het netwerk is groot. De bandbreedte is zomaar een factor twee meer of minder. Met wat nu bekend is, blijkt dat ook met de beschreven aanpak voor fiets, OV en flankerend parkeerbeleid het verkeersaanbod vanuit Rijnenburg niet ontsloten kan worden zonder reconstructie op de bestaande aansluitingen. De mogelijkheden aldaar zijn zeer beperkt. In de ontwerpstudie wordt bovendien uitgegaan van een hoofdontsluiting van Rijnenburg parallel aan de snelweg. Dit betekent dus al snel een integrale verkenning waarbij ook de lay-out van hoofd-parallelstructuur, knooppunt Oudenrijn, etc. betrokken moet worden. Op het hoofwegennet zelf zorgt Rijnenburg voor substantiële verkeerstoename op de parallelrijbanen A12 en A2. Op de A2 is de toename het grootste vanwege de oriëntatie op Amsterdam. In hoeverre en op welke punten die belasting problematisch is, hangt af van de bredere verkeersontwikkeling en de keuzes voor een aanpak waar binnen U-NED aan gewerkt wordt. Rijnenburg verzwaart de opgave, het meest op de parallelstructuren bij Oudenrijn en A2 richting het noorden. Het is daarom reëel als investering rekening te houden met een complexe ontsluiting op A2 en A12 en aanpassingen aan de parallelstructuur van A2 en A12.

**Aanbeveling 1: Verken de volledige bandbreedte van mobiliteitsprofielen. Voeg hiertoe aan het 'duurzame en stedelijke' concept van Klein Rijnenburg een conventioneel scenario en een experimenteel ambitieus scenario toe.**

Dit syntheseonderzoek laat zien dat er best wat nodig is voor een 'duurzaam stedelijk' resultaat. Bovendien heeft de overgrote meerderheid van de uitleglocaties in de randstad van de afgelopen decennia een sterk autoprofiel gekregen, zelfs op plekken waar fietsinfra en HOV keurig op orde zijn. Aanbeveling is daarom om ook een ***'conventioneel scenario'*** in beeld te brengen. Al is het maar om het effect van een duurzame mobiliteitsaanpak tegen af te kunnen zetten.

**De andere kant van de aanbeveling is een experimenteel ambitieus scenario te verkennen.** Bijvoorbeeld een radicaal groenstedelijk concept met open verbinding naar het groene hart waarbij de auto volledig buiten het gebied blijft, in één centrale parkeervoorziening. Dan kan de focus in investering vol op OV en fiets en is daar ook draagvlak voor. Een dergelijke ontwikkeling is op deze schaal nog niet gedaan, vandaar de naam experimenteel. Het zou echter juist vanuit de 'Randstedelijke ligging' van Rijnenburg kansrijk kunnen zijn om te kiezen voor een specifieke doelgroep en iets echt afwijkends te maken en daarmee meer radicaal in te spelen op de uitdagingen van de plek.

**Aanbeveling 2: Voer onderzoek uit op een aantal thema's om een compleet beeld te krijgen van de mogelijkheden en consequenties voor de mobiliteit(netwerken).** Het betreft:

- Kernkwaliteiten van Rijnenburg en het netwerk van omliggende centra.
- Ontwerpend onderzoek externe fietsverbindingen
- Lightrail naar Utrecht CS en binnenstad
- HOV op het wiel en regionale busverbindingen.
- Opgave en oplossingsrichtingen auto

Deze thema's zijn nader toegelicht in hoofdstuk 7.

# 1. Vraagstelling en aanpak

## Mobiliteitseffect Rijnenburg

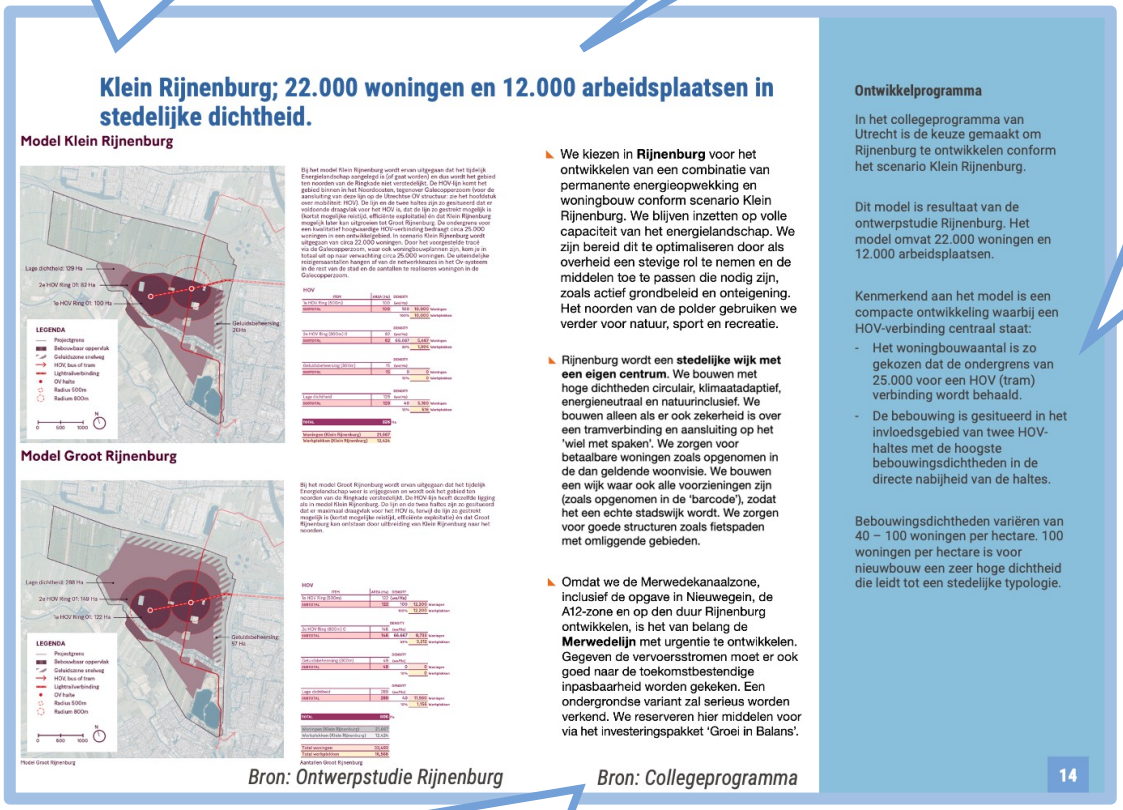
Dit hoofdstuk gaat in op:

- Gehanteerde aanpak
- Aanleiding en gehanteerde vraagstelling

# Gehanteerde aanpak

In het witte kader op iedere pagina staat informatie die één-op-één afkomstig is uit eerder onderzoek of algemene databronnen.

De kop geeft een samenvattende conclusie. Deze is opgesteld door Studio Bereikbaar



## Klein Rijnenburg; 22.000 woningen en 12.000 arbeidsplaatsen in stedelijke dichtheid.

**Model Klein Rijnenburg**

**Model Groot Rijnenburg**

- We kiezen in **Rijnenburg** voor het ontwikkelen van een combinatie van permanente energieopwekking en woningbouw conform scenario Klein Rijnenburg. We blijven inzetten op volle capaciteit van het energielandschap. We zijn bereid dit te optimaliseren door als overheid een stevige rol te nemen en de middelen toe te passen die nodig zijn, zoals actief grondbeleid en onteigening. Het noorden van de polder gebruiken we verder voor natuur, sport en recreatie.
- Rijnenburg wordt een **stedelijke wijk met een eigen centrum**. We bouwen met hoge dichtheden circulair, klimaatadaptief, energieneutraal en natuurinclusief. We bouwen alleen als er ook zekerheid is over een tramverbinding en aansluiting op het 'wiel met spaken'. We zorgen voor betaalbare woningen zoals opgenomen in de dan geldende woonvisie. We bouwen een wijk waar ook alle voorzieningen zijn (zoals opgenomen in de 'barcode'), zodat het een echte stadswijk wordt. We zorgen voor goede structuren zoals fietspaden met omliggende gebieden.
- Omdat we de Merwedekanaalzone, inclusief de opgave in Nieuwegein, de A12-zone en op den duur Rijnenburg ontwikkelen, is het van belang de **Merwedelijn** met urgentie te ontwikkelen. Gegeven de vervoersstromen moet er ook goed naar de toekomstbestendige inpasbaarheid worden gekeken. Een ondergrondse variant zal serieus worden verkend. We reserveren hier middelen voor via het investeringspakket 'Groei in Balans'.

**Ontwikkelprogramma**

In het collegeprogramma van Utrecht is de keuze gemaakt om Rijnenburg te ontwikkelen conform het scenario Klein Rijnenburg.

Dit model is resultaat van de ontwerpstudie Rijnenburg. Het model omvat 22.000 woningen en 12.000 arbeidsplaatsen.

Kenmerkend aan het model is een compacte ontwikkeling waarbij een HOV-verbinding centraal staat:

- Het woningbouwaantal is zo gekozen dat de ondergrens van 25.000 voor een HOV (tram) verbinding wordt behaald.
- De bebouwing is gesitueerd in het invloedsgebied van twee HOV-haltes met de hoogste bebouwingsdichtheden in de directe nabijheid van de haltes.

Bebouwingsdichtheden variëren van 40 – 100 woningen per hectare. 100 woningen per hectare is voor nieuwbouw een zeer hoge dichtheid die leidt tot een stedelijke typologie.

14

*Bron: Ontwerpstudie Rijnenburg*

*Bron: Collegeprogramma*

In het blauwe kader staat een samenvatting en inhoudelijke synthese van de informatie. Deze tekst is opgesteld door Studio Bereikbaar.

Voor ieder informatie element is een bronvermelding opgenomen. Deze bronnen zijn in hoofdstuk 8 volledig weergegeven.

### Aanpak op basis van bestaand onderzoek

Dit document is een synthese van eerder onderzoek en algemeen beschikbare mobiliteitsdata.

Aan het eind van dit document is een overzicht van bronnen opgenomen.

Onderdeel van de aanpak was expliciet om het onderzoek te beperken tot bestaand materiaal. Er zijn dus geen nieuwe analyses uitgevoerd. Wel zijn een aantal bewerkingen uitgevoerd op openbaar beschikbare data. Dit betreft:

- Kaartmateriaal dat de ligging van Rijnenburg illustreert (pag 9 en pag 10).
- Selecties uit het CBS verplaatsingsonderzoek (ODiN) om het huidige mobiliteitsgedrag in een aantal referentiegebieden te laten zien (pag 20).

Deze werkwijze zorgt er ook voor dat niet de volledige vraagstelling beantwoord kon worden. In de aanbevelingen (hoofdstuk 7) zijn deze onderdelen weergegeven, gekoppeld aan een gerichte aanbeveling voor vervolgonderzoek.

Dit document is thematisch opgebouwd. Ieder hoofdstuk bestaat uit:

- Hoofdstuk startpagina (blauw)
- Inhoudelijke pagina's (zie links).
- Pagina met conclusies (wit)

# Aanleiding Motie Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg



Motie: Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 10 maart 2022, ter bespreking van het raadsvoorstel Eerste stappen Schaalsprong OV

Constaterende dat:

1. Op 23 februari de ontwerpstudie Rijnenburg gepubliceerd werd
2. Een mogelijke ontwikkeling in Rijnenburg nog geen onderdeel is van de plannen met betrekking tot de schaalsprong
3. Deze meerdere scenario's bevatte voor de ontwikkeling van Rijnenburg
4. Er slechts één pagina gewijd werd aan de ontsluiting van de wijk met het OV, hierin wel eerste randvoorwaarden stonden voor succesvol HOV

Overwegende dat:

1. Relevante inzichten betrokken kunnen worden in de verdere uitwerking waaronder de eerdere documenten opgesteld door de grondeigenaren en de HDSR
2. Een verdieping in mobiliteit verdere invulling kan geven aan de randvoorwaarden voor succesvol HOV
3. Met name een eventuele doorkoppeling van de Papendorplijn nog verdere uitwerking vraagt
4. Er voor de zomer een Bestuurlijk Overleg Leefomgeving is met het Rijk waarin de raakvlakken tussen verstedelijking en mobiliteit centraal staan
5. Financiële middelen vanuit het Rijk noodzakelijk zullen zijn voor een eventuele grootschalige ontwikkeling in Rijnenburg.

Draagt het college op:

1. Een mobiliteitsonderzoek te doen naar de ontsluiting van Rijnenburg
   a. Een synthese te maken van de relevante beschikbare informatie op het gebied van mobiliteit t.b.v. de ontsluiting van Rijnenburg als verstedelijkingslocatie
   b. De aanlegkosten van een OV structuur van en naar Rijnenburg in kaart te brengen die bovenop de kosten komen die geraamd zijn t.b.v. het raadsvoorstel Eerste Stappen Schaalsprong OV.
   c. Over de uitkomsten hiervan de raad te informeren voor het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) voor de zomer van 2022
2. Dit vervolgens te verwerken in een verdiepend mobiliteitsonderzoek naar de ontsluiting van Rijnenburg
   a. Hierin verder te verdiepen op mogelijke ontsluiting van Rijnenburg passend bij de verschillende verstedelijkingsscenario's uit de ontwerpstudie
   b. Hiervoor scenario's uit te werken die aansluiten op de plannen uit het raadsvoorstel eerste stappen Schaalsprong OV
   c. Randvoorwaarden voor succesvol HOV in Rijnenburg verder uit te werken en onderbouwen
   d. Over de uitkomsten hiervan de raad te informeren

*Raadsmotie*

- We kiezen in **Rijnenburg** voor het ontwikkelen van een combinatie van permanente energieopwekking en woningbouw conform scenario Klein Rijnenburg. We blijven inzetten op volle capaciteit van het energielandschap. We zijn bereid dit te optimaliseren door als overheid een stevige rol te nemen en de middelen toe te passen die nodig zijn, zoals actief grondbeleid en onteigening. Het noorden van de polder gebruiken we verder voor natuur, sport en recreatie.

*Coalitieakkoord*

### Synthese relevante beschikbare informatie

Aanleiding voor dit onderzoek is de door het college overgenomen raadsmotie Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg.

Dit onderzoek richt zich op onderdeel 1a uit de motie: *"Een synthese te maken van de relevante beschikbare informatie op het gebied van mobiliteit t.b.v. de ontsluiting van Rijnenburg als verstedelijkingslocatie."*

Tenzij anders aangegeven is in dit onderzoek als uitgangspunt de keuze voor Klein Rijnenburg, zoals verwoord in het nieuwe coalitieakkoord, gehanteerd.

### Vraagstelling

Door Studio Bereikbaar is op basis van de overwegingen bij de motie en op basis van de eerder uitgevoerde Quickscan en Ontwerpstudie een onderzoeksvraag voor voorliggend onderzoek geformuleerd:

- Tot welke nieuwe mobiliteit leidt ontwikkelen in Rijnenburg?
- Wat zijn de effecten daarvan op het netwerk?
- Tot welke netwerkopgaven leidt dit?
- Welke mogelijkheden bieden fasering, variatie in programma en variatie in mobiliteitsprofiel om negatieve mobiliteitseffecten (met name het voorkomen van forse netwerkopgaven) te voorkomen?

Deze vraagstelling is gehanteerd als kapstok bij het selecteren en integreren van de beschikbare informatie.

# 2. Mobiliteitsontwikkeling Rijnenburg

## Ligging, stedelijke nabijheid en oriëntatie

In dit hoofdstuk wordt Rijnenburg in ruime geografische context bekeken:

- Hoe ligt Rijnenburg ten opzichte van centra, werkgelegenheid en netwerken?
- Hoe ziet de stedelijke nabijheid in de ruimere omgeving eruit?
- Wat zijn de consequenties daarvan voor de mobiliteit van en naar Rijnenburg?

# Stedelijke centra liggen op 2,5 – 5 km, binnenstad net daarbuiten.

## Ruimtelijke context

**OV op verre afstand:** Rijnenburg bevindt zich op relatief verre afstand van het nationaal spoorwegennet. Ook ontbreken verbindingen op het Utrechtse bus- en tramnetwerk. Grote investeringen in deze netwerken zijn nodig om Rijnenburg goed bereikbaar te maken.

**Aansluiting op A2 en A12:** Rijnenburg is direct aan de A2 en A12 gelegen en daarmee ogenschijnlijk optimaal bereikbaar met de auto. Om deze verbindingen te kunnen benutten, zijn echter grote investeringen nodig in aansluitingen op en capaciteit van de A2 en A12, die beiden zwaar belast en dus filegevoelig zijn.

**Ruimtelijke barrières:** De ligging aan de A2 en A12 (en daarachter het Amsterdam Rijnkanaal) resulteert in ruimtelijke barrières bij de koppeling tussen Rijnenburg en Leidsche Rijn, Nieuwegein, de mogelijke ontwikkeling van de A12-zone en Utrecht centrum.

**Koppeling met andere ontwikkelingen**: Nabij Rijnenburg vinden verschillende ontwikkelingen plaats, waaronder de A12-zone, Strijkviertel en Papendorp.

**Verbindingen naar het Groene Hart:** Rijnenburg is direct aan het Groene Hart gelegen, waardoor barrièrevrij aangesloten kan worden op het recreatieve routes in dit gebied.




*Bron: Rijnenburg Quickscan Verstedelijking*

*Bron: Google earth – grafische bewerking door Studio Bereikbaar*

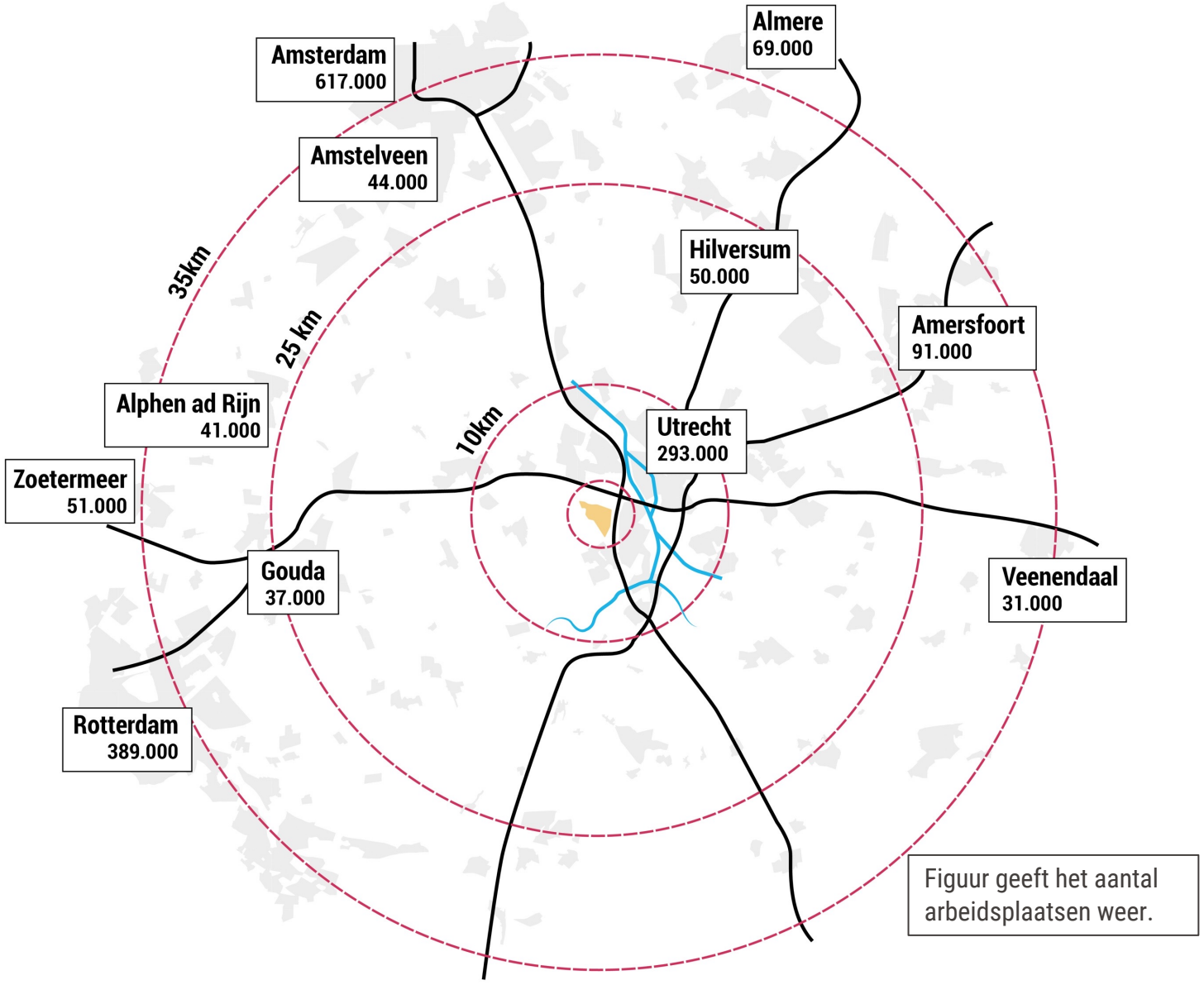
Rijnenburg ligt direct nabij de snelweg op circa 5 km van Utrecht CS en station Leidsche Rijn. De A2, A12 en Amsterdam Rijnkanaal vormen ruimtelijke barrieres naar het stedelijk gebied. Naar het Groene Hart is juist een directe verbinding.

Rijnenburg ligt op 2,5 tot 5 km van de omliggende centra. Dat is boven de kritische 2,5 km waarbij het overgrote deel van de verplaatsingen lopend of fietsend wordt afgelegd. Zonder sturend mobiliteitsbeleid ligt tussen de 2,5 – 10 km het autogebruik standaard op meer dan 50% (zie pag 11 en voorbeelden op pag 20).

De wijk kan een versterkende functie hebben voor de bestaande centra van IJsselstein, Nieuwegein en Leidsche Rijn. Ook nieuwe stedelijke centra in de A12-zone en Papendorp krijgen door Rijnenburg meer draagvlak en komen meer in het centrum van de stad te liggen. Als in Rijnenburg zelf een stedelijke centrumfunctie ontwikkeld wordt, ontstaat potentieel een netwerk van complementaire centra die onderling uitwisselen en elkaar versterken.

De binnenstad van Utrecht ligt op ruim 5 km afstand. Dit is maar 1-2 km meer dan de andere centra. Als ge geplande HOV-lijn en snelle fietsverbindingen worden aangelegd, zal het verschil in reistijd naar de binnenstad ten opzichte van de andere centra beperkt zijn. De binnenstad zal voor functies die in de binnenstad sterker zijn ontwikkeld dan in de andere centra, dus het meest aantrekkelijk zijn.

# Oriëntatie voor werk en stedelijke voorzieningen ligt op Utrecht zelf en MRA. Noodzaak snelle OV verbinding naar Utrecht CS.



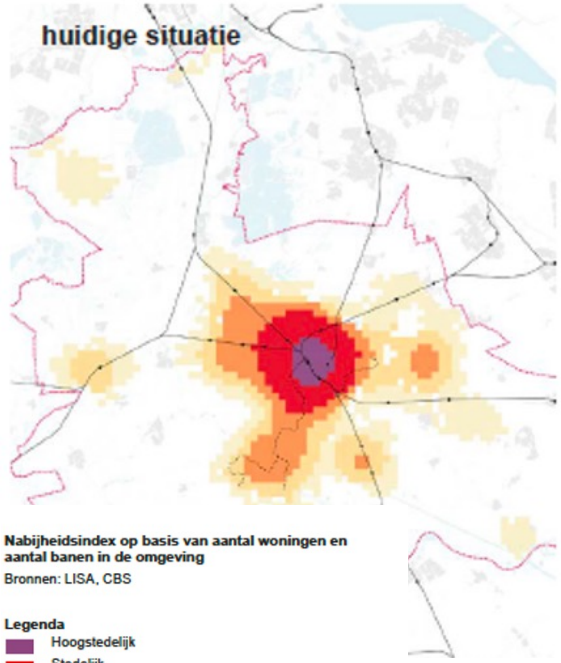

*Bron: Google earth en CBS data werkgelegenheid – grafische bewerking door Studio Bereikbaar*

Op grotere schaal is Rijnenburg een wijk in de Randstad met binnen 35 km hemelsbreed een groot deel van de Randstedelijke arbeidsplaatsen bereikbaar. Buiten de regio Utrecht zelf oefent de regio Amsterdam de meeste aantrekkingskracht uit. De zuidelijke Randstad met Den Haag en Rotterdam biedt minder banen, die ook relatief verder weg liggen.

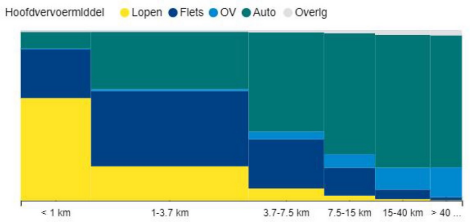
In oriëntatie wordt hier zichtbaar wat ook in Leidsche Rijn gebleken is, namelijk dat de pendel richting Amsterdam – en in mindere mate de Zuidelijke Randstad – een belangrijk onderdeel van de mobiliteit vormt.

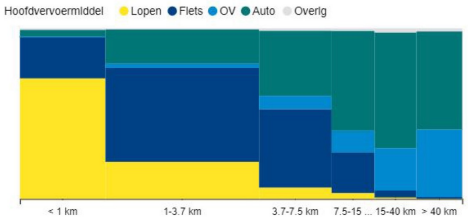
Omdat Rijnenburg direct aan de snelwegen A2 en A12 ligt, moet het OV in die richtingen snel zijn om concurrerend te zijn. Een echt snelle verbinding naar Utrecht CS is essentieel om toegang te hebben tot het Intercity netwerk en daarmee tot de grote concentraties banen buiten de regio Utrecht. Aanvullend zijn tangentiele verbindingen (wiel) richting Leidsche Rijn en Lunetten gewenst (zie verder H6 over OV).

# Mobiliteit hangt sterk samen met stedelijke nabijheid



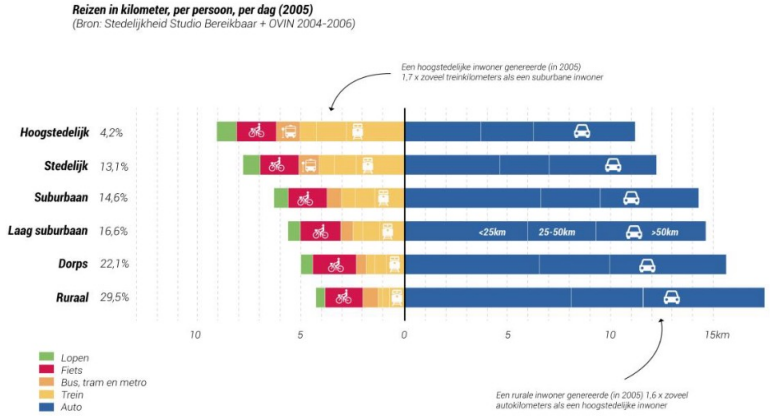

*Bron: Dashboard Verstedelijking MRU*

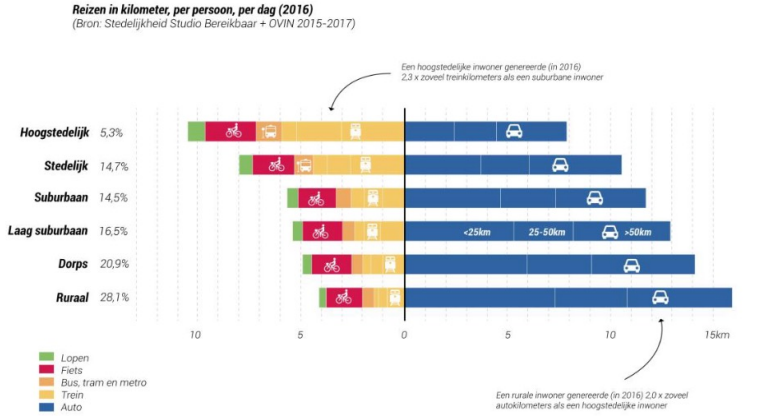



Vervoerwijzeverdeling Nederland (boven) en Utrecht (onder)

*Bron: Ontwerpstudie*




*Bron: CBS onderzoek verplaatsingen in Nederland (OViN) – grafische bewerking door Studio Bereikbaar*

Voor de stedelijkheid van een gebiedsontwikkeling wordt vaak gekeken naar het aantal woningen per hectare. Voor de vraag hoe 'stedelijk' de mobiliteit wordt, kan beter naar het aantal woningen, arbeidsplaatsen en voorzieningen in een wat groter gebied gekeken worden.

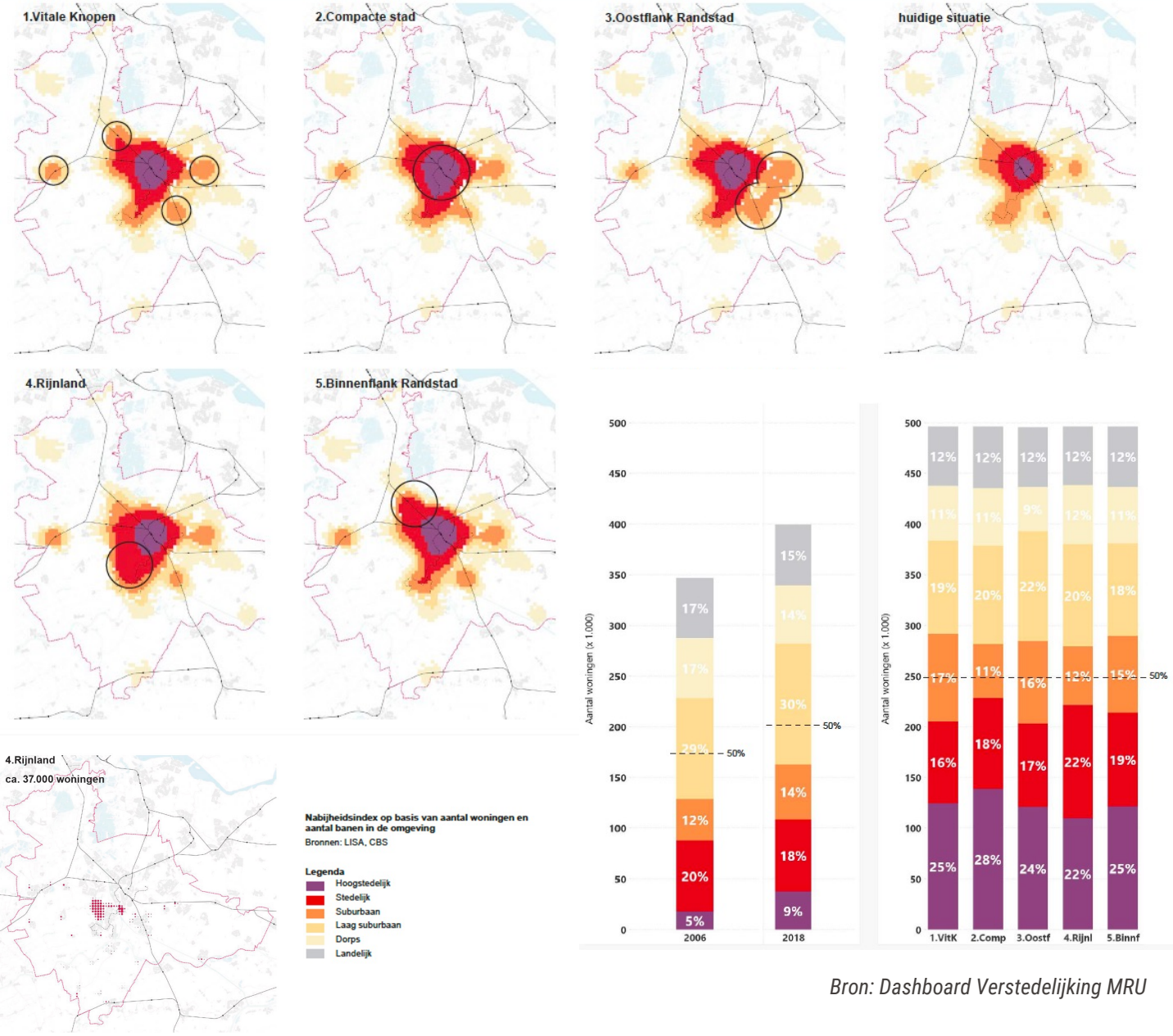
Hoe de mobiliteit eruit ziet, hangt sterk samen met deze stedelijke nabijheid, uitgedrukt in het aantal inwoners en banen in een straal van zo'n 2,5 kilometer. Hoe hoger deze stedelijke nabijheid hoe meer lopen, fietsen en OV de basismobiliteit vormen. Deze samenhang neemt landelijk gezien ook toe; het verschil in mobiliteitsgedrag tussen (hoog)stedelijk gebied en daarbuiten wordt steeds groter.

In de huidige situatie is in Utrecht de (ruime) binnenstad hoogstedelijk en de zone tot de Ring kent een stedelijke nabijheid. Leidsche Rijn (m.u.v. centrumgebied), Papendorp, Nieuwegein en IJsselstein kennen een suburbane stedelijke nabijheid. De verschillen in gebruik van de verschillende vervoerswijzen in deze gebieden sluiten ook goed aan bij de landelijke karakteristiek voor (hoog)stedelijk en suburbaan gebied.

# Stedelijke nabijheid haalbaar, hoogstedelijk niet.

# Sterk accent op zuidwest.

## 1. Veranderende nabijheid




*Bron: Dashboard Verstedelijking MRU*

In een verkennende studie van het College van Rijksadviseurs (CRa) is met het 'Dashboard Verstedelijking' gekeken naar de effecten van verschillende ruimtelijke modellen. Hiermee zijn de 'hoekpunten' van het speelveld in kaart gebracht. De resultaten zijn mede gebruikt in het proces dat heeft geleid tot 'Utrecht Nabij'.

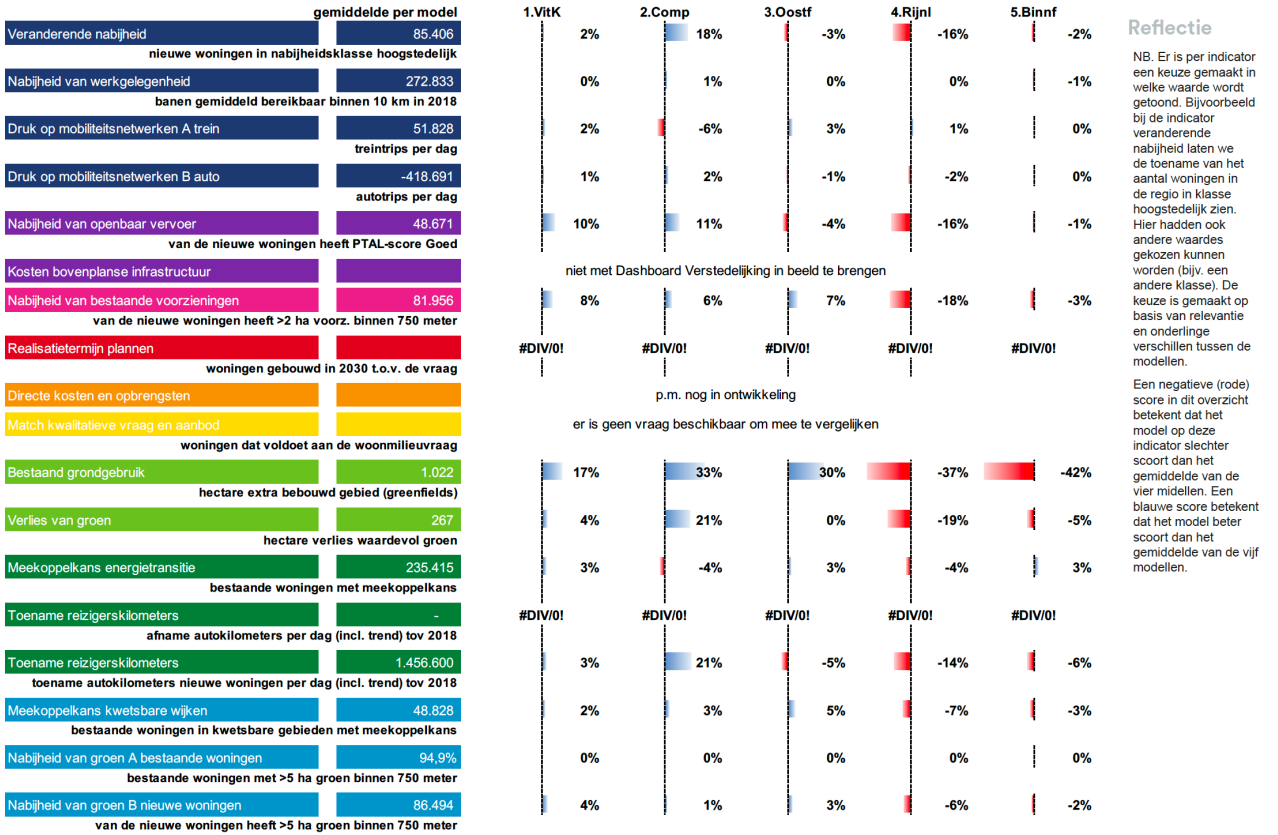
'Utrecht Nabij' lijkt het meest op het model 'compacte stad'. Het model 'Rijnland' geeft een goede indicatie van de effecten van de ontwikkeling van Rijnenburg. Hierin is namelijk de ontwikkeling van de A12-zone gecombineerd met realisatie van Rijnenburg met in totaal 37.000 woningen.

De figuur geeft het effect in 'stedelijke nabijheid' van de verschillende ruimtelijke modellen. Deze bevatten overigens allen de 'harde' plannen (o.a. stationsgebied, Merwedekanaalzone, plannen binnen Nieuwegein) die sowieso ontwikkeld gaan worden.

Het model Rijnland laat zien dat bij ontwikkeling van Rijnenburg ertoe kan leiden dat de hele zuidwestkant van Utrecht inclusief Nieuwegein een stedelijke nabijheid krijgt. Ten opzichte van meer compacte modellen is het hoogstedelijke gebied juist kleiner. De stad trekt bovendien echt naar het (zuid)westen toe, wat ook betekenis heeft voor andere Utrechtse centra.

# Rijnenburg biedt geen hoogstedelijkheid (ook niet in mobiliteit) en is afhankelijk van nieuw te ontwikkelen OV en voorzieningen.

## Overzicht resultaten per model t.o.v. gemiddelde score modellen (relatief)




*Bron: Dashboard Verstedelijking MRU*

**Meer autoritten dan binnenstedelijk**

Door de geografische ligging, afstand tot het spoorwegnetwerk en de nabijheid van het hoofdwegennet produceert Rijnenburg 20-30% meer autoritten dan een binnenstedelijke locatie (dichtbij het centrum), zelfs wanneer de dichtheden, parkeerbeleid en kwaliteit van het openbaar vervoer vergelijkbaar zijn.

*Bron: Rijnenburg Quickscan Verstedelijking*

De tabel geeft de resultaten van de ruimtelijke studie met het Dashboard Verstedelijking voor alle indicatoren. Ten opzichte van de andere modellen, laat het model Rijnland zien:

- Een lagere hoogstedelijke nabijheid.
- Geringe nabijheid van bestaand openbaar vervoer.
- Geringe nabijheid bestaande voorzieningen.
- Groter grondgebruik en verlies van groen.
- Meer autokilometers (deze hangen direct samen met de stedelijke nabijheid).

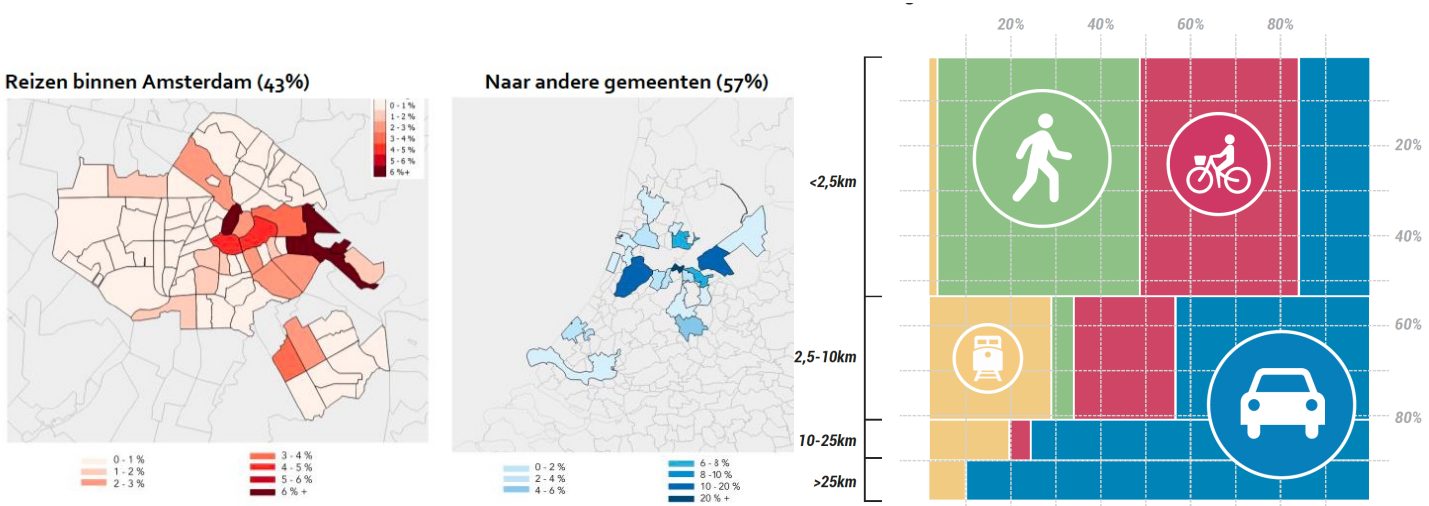
Voor de ontwikkeling van Rijnenburg in relatie tot mobiliteit betekent dit:

- Er moet een snelle en hoogwaardige OV-verbinding aangelegd worden.
- Voorzieningen moeten binnen de wijk ontwikkeld worden.
- Ten opzichte van een binnenstedelijke ontwikkeling leidt Rijnenburg bij een gelijke mobiliteitsaanpak tot meer automobiliteit.

# Referentie IJburg.

## Mobiliteitsvoorbeeld van stedelijke wijk op ruime afstand stadscentrum.

## Resulteert in ongeveer 50% ritten in de wijk en minder dan 50% autogebruik.




*Figuur 21: Reispatronen binnen Amsterdam en naar andere gemeenten (bron: mobiele telefoondata)*



| | IJburg |
|---|---|
| Parkeernorm tijdens besluitvorming | 1,25 (incl. bezoekersparkeren) |
| Autobezit per huishouden (2020), excl. bezoekersparkeren | 0.8 (0.5 gemiddeld voor Adam) |
| Autoverplaatsingen per huishouden (2020) | 1.6 per huishouden per dag |
| Aantal woningen (2020) | 15.000 |
| Aantal reizigers HOV (2020) | 2.800 (drukste spitsuur) |

| | IJburg | Rijnenburg |
|---|---|---|
| Fietsafstand tot CS | ±40 min | ±30 min |
| Fietsafstand Diemen/Leidsche Rijn Centrum | ±15 min | ±15 min |
| OV-reistijd CS | ±25 min | ±20 min (inschatting) |
| OV-reistijd station Bijlmer Arena/Leidsche Rijn | ±25 min | ±15 min (inschatting) |

*Bronnen:* *Rijnenburg Quickscan Verstedelijking, CBS verplaatsingsonderzoek (OViN), Mobiliteitsplan IJburg en Zeeburgereiland – programma update 2019.*

Het mobiliteitsprofiel van Rijnenburg kan ook ingeschat worden door te kijken naar bestaande vergelijkbare wijken.

De wijk IJburg is Amsterdam is redelijk vergelijkbaar met de beoogde ontwikkeling bij Rijnenburg:

- (hoog)stedelijke dichtheid
- Programma met fors aantal woningen en behoorlijke menging met werken en voorzieningen.
- Op ruime afstand stadscentrum en stationsknoop.
- Snelle tramverbinding naar centrum en IC-knoop.
- Directe ligging aan snelwegen.
- Ambitie om duurzame mobiliteit te bewerkstelligen.

Verschil is wel dat Amsterdam een groter hoogstedelijke en bijbehorend OV-systeem heeft.

De huidige mobiliteit (pre-COVID 19) laat zien dat ongeveer de helft van de verplaatsingen binnen de wijk blijft. Het aandeel auto ligt onder de 50% van het totaal aantal ritten. Dit is (aanzienlijk)lager dan bij alle andere uitbreidingslocaties die de afgelopen decennia in Nederland gerealiseerd zijn. De ontwikkeling van IJburg is nog niet voltooid en de mobiliteitsaanpak wordt nog flink aangescherpt. Streven van de gemeente Amsterdam is maximaal 30% autogebruik in IJburg.

Wat met name opvalt is dat het aantal autoritten op korte afstand maar 15% is en dat op de moeilijke categorie 2,5-10 km minder dan 50% met de auto gaat. Dat komt met name door het zeer hoge OV gebruik op die afstand. De snelle tram en restrictief autobeleid in het centrum helpen daarbij. Op de lange afstand is het OV gebruik juist weer laag. Dit houdt verband met de lange reistijd naar Amsterdam CS terwijl de snelweg juist nabij is.

# Conclusies ligging, stedelijke nabijheid en oriëntatie

Rijnenburg is vanuit mobiliteit gezien een complexe ontwikkellocatie, gezien vanuit het doel van duurzame mobiliteit met een laag aandeel autogebruik. Dat is een direct gevolg van de ligging:

- Op enige afstand van Utrecht Centraal, binnenstad en andere centra waardoor veel bestemmingen op de – vanuit het perspectief van duurzame mobiliteit – moeizame middenafstand liggen.

- Op een gunstig punt in de Randstad om zeer veel arbeidsplaatsen te bereiken. Juist voor die pendelverplaatsingen ligt de locatie zeer gunstig in het snelwegnet en veel minder gunstig ten opzichte van het openbaar vervoer.

- Rijnenburg ligt nu in grote zone met suburbane dichtheid; Leidsche Rijn (m.u.v. centrum), Papendorp, A12 zone en Nieuwegein.

Er zijn ook kansen voor duurzame mobiliteit met een laag aandeel autogebruik:

- Het voorbeeld van IJburg  laat zien dat er op grotere afstand van binnenstad en stationsknoop wel een behoorlijk stedelijk profiel met bijhorende duurzame mobiliteit mogelijk is. Het autogebruik blijft wel hoger dan dichter bij binnenstad en stationsknopen. Ondanks een duurzaam stedelijk pakket met onder andere stringent parkeerbeleid en een tramverbinding zijn er bij IJburg immers nog steeds gemiddeld 1,6 autoverplaatsingen per dag per huishouden.

- De ‘stedelijke nabijheidsindicator’ laat zien dat de hele ‘zuidwestlob’ de stap naar stedelijke nabijheid en bijbehorende (duurzame) mobiliteit kan zetten, zij het in mindere mate dan bij een compact model. In dat gebied liggen dan 6-7 nieuwe en bestaande centra op 2,5 tot 5 km afstand. Voor de nieuwe stedelijke centra van Utrecht (Utrecht nabij) en de bestaande centra van Leidsche Rijn, IJsselstein en Nieuwegein kan Rijnenburg dus helpen om een groter achterland, meer onderlinge relaties en een meer duurzame mobiliteit tot stand te brengen.

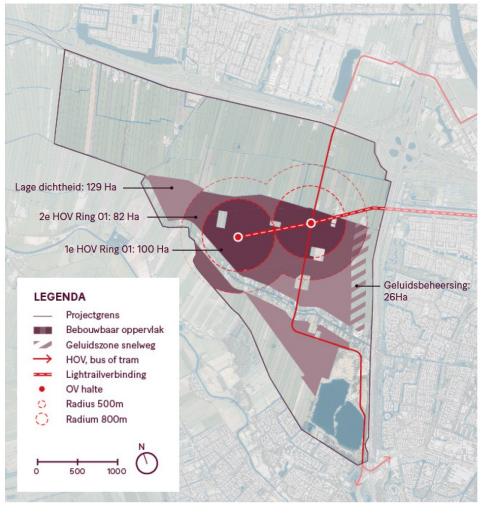
# 3. Mobiliteitsontwikkeling Rijnenburg

## Ontwikkelprogramma en mobiliteit

Dit hoofdstuk gaat in op het ontwikkelprogramma van Rijnenburg en hoeveelheid verplaatsingen en verdeling over de vervoerswijzen die dat oplevert.

# Klein Rijnenburg; 22.000 woningen en 12.000 arbeidsplaatsen in stedelijke dichtheid.

## Model Klein Rijnenburg




Model Klein Rijnenburg

Bij het model Klein Rijnenburg wordt ervan uitgegaan dat het tijdelijk Energielandschap aangelegd is (of gaat worden) en dus wordt het gebied ten noorden van de Ringkade niet verstedelijkt. De HOV-lijn komt het gebied binnen in het Noordoosten, tegenover Galecopperzoom (voor de aansluiting van deze lijn op de Utrechtse OV structuur: zie het hoofdstuk over mobiliteit: HOV). De lijn en de twee haltes zijn zo gesitueerd dat er voldoende draagvlak voor het HOV is, dat de lijn zo gestrekt mogelijk is (kortst mogelijke reistijd, efficiënte exploitatie) én dat Klein Rijnenburg mogelijk later kan uitgroeien tot Groot Rijnenburg. De ondergrens voor een kwalitatief hoogwaardige HOV-verbinding bedraagt circa 25.000 woningen in een ontwikkelgebied. In scenario Klein Rijnenburg wordt uitgegaan van circa 22.000 woningen. Door het voorgestelde tracé via de Galecopperzoom, waar ook woningbouwplannen zijn, kom je in totaal uit op naar verwachting circa 25.000 woningen. De uiteindelijke reizigersaantallen hangen af van de netwerkkeuzes in het Ov-systeem in de rest van de stad en de aantallen te realiseren woningen in de Galecopperzoom.

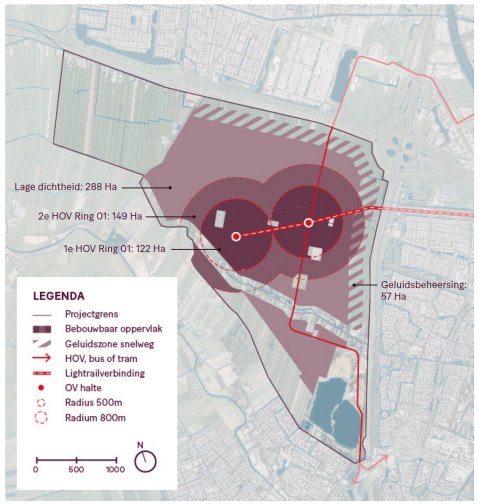
HOV

| ITEM | AREA (Ha) | DENSITY (wo/Ha) | | |
|---|---|---|---|---|
| 1e HOV Ring (500m) | 100 | | | |
| SUBTOTAL | 100 | 100 | 10,000 | Woningen |
| | | 100% | 10,000 | Werkplekken |
| | | DENSITY | | |
| 2e HOV Ring (800m) 0 | 82 | (wo/Ha) | | |
| SUBTOTAL | 82 | 66.667 | 5,467 | Woningen |
| | | 33% | 1,804 | Werkplekken |
| | | DENSITY | | |
| Geluidsbeheersing (300m) | 15 | (wo/Ha) | | |
| SUBTOTAL | 15 | 0 | 0 | Woningen |
| | | 10% | 0 | Werkplekken |
| | | DENSITY | | |
| Lage dichtheid | 129 | (wo/Ha) | | |
| SUBTOTAL | 129 | 40 | 5,160 | Woningen |
| | | 10% | 516 | Werkplekken |
| TOTAL | 326 | Ha | | |

| | |
|---|---|
| Woningen (Klein Rijnenburg) | 21,667 |
| Werkplekken (Klein Rijnenburg) | 12,424 |

Aantallen Klein Rijnenburg

## Model Groot Rijnenburg




Model Groot Rijnenburg

Bij het model Groot Rijnenburg wordt ervan uitgegaan dat het tijdelijk Energielandschap weer is vrijgegeven en wordt ook het gebied ten noorden van de Ringkade verstedelijkt. De HOV-lijn heeft dezelfde ligging als in model Klein Rijnenburg. De lijn en de twee haltes zijn zo gesitueerd dat er maximaal draagvlak voor het HOV is, terwijl de lijn zo gestrekt mogelijk is (kortst mogelijke reistijd, efficiënte exploitatie) én dat Groot Rijnenburg kan ontstaan door uitbreiding van Klein Rijnenburg naar het noorden.

HOV

| ITEM | AREA (Ha) | DENSITY (wo/Ha) | | |
|---|---|---|---|---|
| 1e HOV Ring (500m) | 122 | (wo/Ha) | | |
| SUBTOTAL | 122 | 100 | 12,200 | Woningen |
| | | 100% | 12,200 | Werkplekken |
| | | DENSITY | | |
| 2e HOV Ring (800m) 0 | 146 | (wo/Ha) | | |
| SUBTOTAL | 146 | 66.667 | 9,733 | Woningen |
| | | 33% | 3,212 | Werkplekken |
| | | DENSITY | | |
| Geluidsbeheersing (300m) | 49 | (wo/Ha) | | |
| SUBTOTAL | 49 | 0 | 0 | Woningen |
| | | 10% | 0 | Werkplekken |
| | | DENSITY | | |
| Lage dichtheid | 289 | (wo/Ha) | | |
| SUBTOTAL | 289 | 40 | 11,560 | Woningen |
| | | 10% | 1,156 | Werkplekken |
| TOTAL | 606 | Ha | | |

| | |
|---|---|
| Woningen (Klein Rijnenburg) | 21,667 |
| Werkplekken (Klein Rijnenburg) | 12,424 |
| Total woningen | 33,493 |
| Total werkplekken | 16,568 |

Aantallen Groot Rijnenburg

*Bron: Ontwerpstudie Rijnenburg*

### Rijnenburg in het *Coalitieakkoord Utrecht 2022 - 2026*

- We kiezen in **Rijnenburg** voor het ontwikkelen van een combinatie van permanente energieopwekking en woningbouw conform scenario Klein Rijnenburg. We blijven inzetten op volle capaciteit van het energielandschap. We zijn bereid dit te optimaliseren door als overheid een stevige rol te nemen en de middelen toe te passen die nodig zijn, zoals actief grondbeleid en onteigening. Het noorden van de polder gebruiken we verder voor natuur, sport en recreatie.

- Rijnenburg wordt een **stedelijke wijk met een eigen centrum**. We bouwen met hoge dichtheden circulair, klimaatadaptief, energieneutraal en natuurinclusief. We bouwen alleen als er ook zekerheid is over een tramverbinding en aansluiting op het 'wiel met spaken'. We zorgen voor betaalbare woningen zoals opgenomen in de dan geldende woonvisie. We bouwen een wijk waar ook alle voorzieningen zijn (zoals opgenomen in de 'barcode'), zodat het een echte stadswijk wordt. We zorgen voor goede structuren zoals fietspaden met omliggende gebieden.

- Omdat we de Merwedekanaalzone, inclusief de opgave in Nieuwegein, de A12-zone en op den duur Rijnenburg ontwikkelen, is het van belang de **Merwedelijn** met urgentie te ontwikkelen. Gegeven de vervoersstromen moet er ook goed naar de toekomstbestendige inpasbaarheid worden gekeken. Een ondergrondse variant zal serieus worden verkend. We reserveren hier middelen voor via het investeringspakket 'Groei in Balans'.

*Bron: Coalitieakkoord Utrecht 2022-2026*

### Ontwikkelprogramma

In het coalitieakkoord van Utrecht is de keuze gemaakt om Rijnenburg te ontwikkelen conform het scenario Klein Rijnenburg.

Dit model is resultaat van de ontwerpstudie Rijnenburg. Het model omvat 22.000 woningen en 12.000 arbeidsplaatsen.

Kenmerkend aan het model is een compacte ontwikkeling waarbij een HOV-lijn centraal staat:

- Het woningbouwaantal is zodanig dat de veronderstelde ondergrens van 25.000 voor een HOV-lijn (bijvoorbeeld een tram) wordt behaald.
- De bebouwing is gesitueerd in het invloedsgebied van twee HOV-haltes met de hoogste bebouwingsdichtheden in de directe nabijheid van de haltes.
- In het noorden is ruimte voor het energielandschap.

Bebouwingsdichtheden variëren van 40 – 100 woningen per hectare. 100 woningen per hectare is voor nieuwbouw een zeer hoge dichtheid die leidt tot een stedelijke typologie.

# Klein Rijnenburg aan onderkant veronderstelde grenswaarde

## Scenario 1



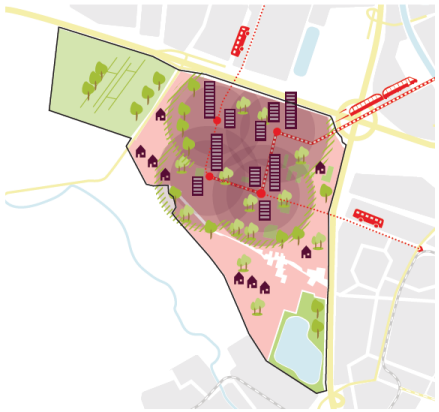
- **tot 2.500 woningen mogelijk** (bovengrens is de capaciteit vd aansluiting op A2/A12)
- Alle Bovenwijkse Barcode binnen de bouwlocatie
- Alleen grondgebonden 2.500 woningen (vanuit gedachte om te faseren) - ca 30% van beschikbare locatie bebouwd (80 ha of meer)
- Netto woningdichtheid 50-100 wo/ha
- Bruto woningdichtheid 30-40 wo/ha (incl. barcode)

## Scenario 2



- **15.000 tot 23.000 woningen**
- Grondgebonden 6.000 woningen, gestapeld 9.000 woningen **(40% - 60%)**
- Gehele woonlocatie bebouwd
- Netto woningdichtheid 150-250 wo/ha binnen OV invloedsgebied (gestapeld wonen)
- Netto woningdichtheid 50-100 wo/ha buiten OV invloedsgebied (grondgebonden wonen)
- Bruto woningdichtheid 30-70 wo/ha (incl. barcode)

## Scenario 3



- **30.000 tot 40.000 woningen**
- 30.000 woningen: grondgebonden 12.000 woningen, gestapeld 18.000 woningen **(40% - 60%)**
- 40.000 woningen: grondgebonden 12.000 woningen, gestapeld 28.000 woningen **(30% - 70%)**
- Netto woningdichtheid 200-300 wo/ha binnen OV invloedsgebied (gestapeld wonen)
- Netto woningdichtheid 50-100 wo/ha buiten OV invloedsgebied (grondgebonden wonen)
- Bruto woningdichtheid 30-70 wo/ha (incl. barcode)

* Om barcode te berekenen gebruiken we als basis netto woningdichtheid (oppervlakte voor de woningen, tuinen, blokgroen en bijbehorende verharding)

21

# Relatie woningaantallen en OV mobiliteit

**Bij 30.000 woningen wordt ontsluiting per lightrail denkbaar**

| 0 tot 2.500 woningen | 2.500 tot 7.500 woningen<br>800 tot 2.500 arbeidsplaatsen | 7.500 tot 15.000 woningen<br>2.500 tot 5.000 arbeidsplaatsen | 15.000 tot 20.000 woningen<br>5.000 tot 6.500 arbeidsplaatsen | 25.000 tot 35.000 woningen<br>8.000 tot 10.000 arbeidsplaatsen |
|---|---|---|---|---|
| Vraagafhankelijk openbaar vervoer | 1 Stadsbuslijn (buslijn zonder eigen infrastructuur) | 2 Stadsbuslijnen | 2 hoogfequente buscorridors op vrije baan | Lightrail / tram naar Papendorp + HOV naar Leidsche Rijn / Nieuwegein/Westraven |

*Bron: Rijnenburg Quickscan Verstedelijking*

In Rijnenburg Quickscan Verstedelijking zijn drie scenario's onderzocht. De scenario's uit de quickscan zijn gekozen om te leren over mobiliteit en fasering in combinatie met een (tijdelijk) energielandschap:

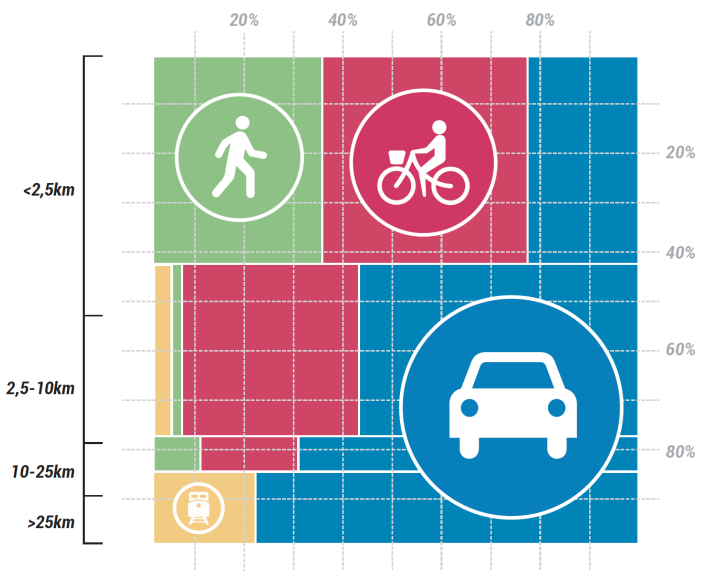
- Scenario 1 geeft het maximaal aantal woningen (2.500) zonder netwerkingrepen weer in combinatie met het energielandschap.
- Scenario 2 is getekend op draagvlak voor twee hoogwaardige buscorridors. Dit scenario is opgebouwd als tussenstap naar scenario 3 in combinatie met het energielandschap.
- Scenario 3 zit met 30-40.000 woningen ruim boven de veronderstelde grenswaarde van 25.000 voor een lightrail.
- Ook in aantal fietsverbindingen en meer grootschalige auto-ontsluiting is scenario 3 de aanleg van 'een stuk stad' en scenario 2 meer een aanbreiding.

Constatering is dat het aantal van 22.000 woningen van Klein Rijnenburg uit de Ontwerpstudie aan de bovenkant van scenario 2 zit. Daarmee is de koppeling met lightrail (en de andere infrastructuur) uit scenario 3 rond de grenswaarde en dus kritisch.

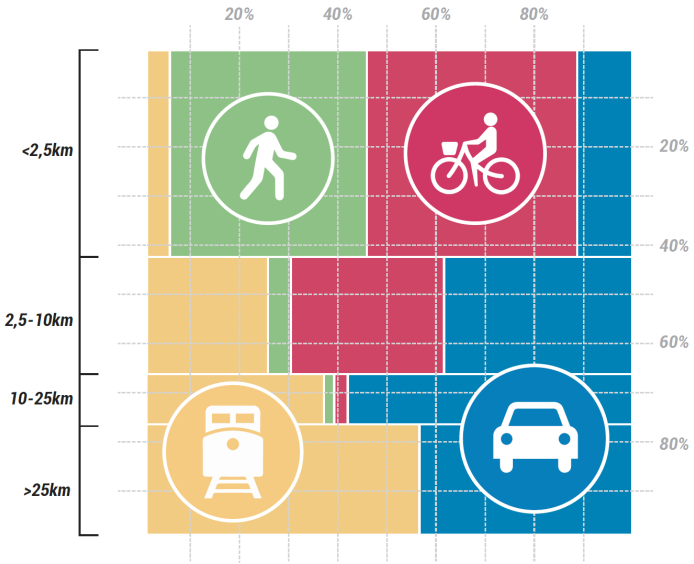
In hoofdstuk 5 wordt uitgebreid ingegaan op deze grenswaarde.

# Uitdaging ligt in creëren nabijheid en in zorgdragen voor hoog gebruik duurzame vervoerswijzen.

**Leidsche Rijn**



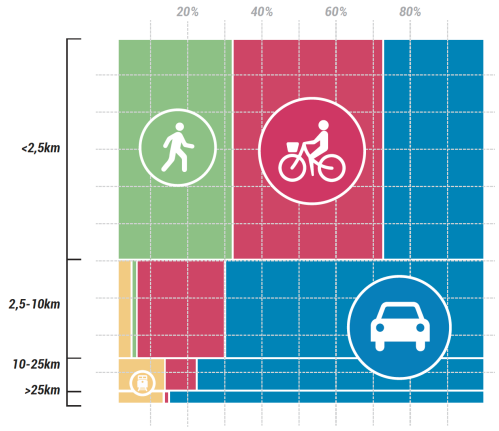

**Utrecht centrum (binnenstad)**



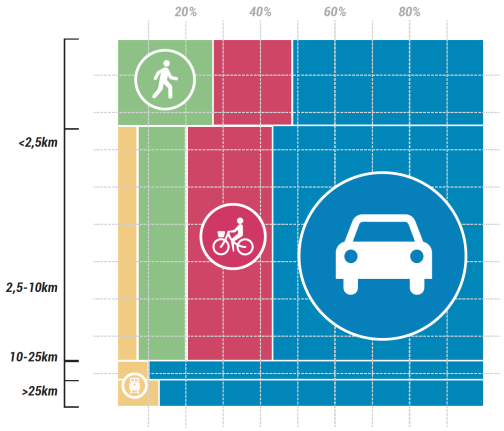

**Leeswijzer:**
De figuur geeft aan hoe het totaal aan verplaatsingen in het betreffende gebied is verdeeld naar vervoerswijzekeuze en afstandsklasse. Dat geeft in samenhang een beeld van 1) de mate waarin bestemmingen in nabijheid liggen, 2) de keuze voor vervoerswijze die binnen eerdere afstandsklasse gemaakt worden. De omvang van de steekproef maakt dat een afwijking van enkele procenten per categorie mogelijk is.

De selectie betreft Utrecht binnen de binnenring

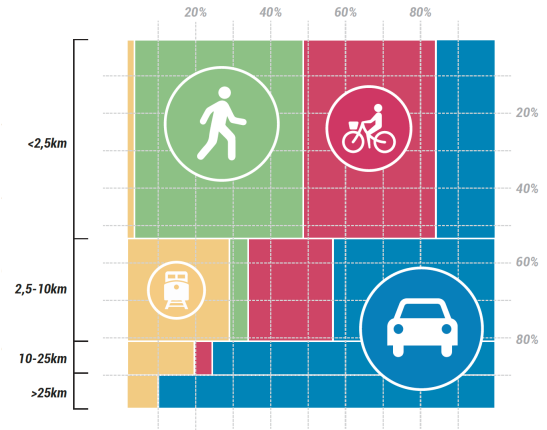
**Pijnacker-Nootdorp**




**Nieuw Terbregge**




**IJburg**



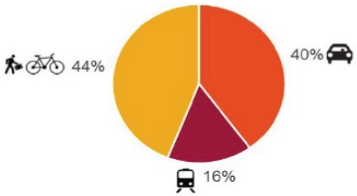

*Bron: CBS verplaatsingsonderzoek (OViN), bewerkt Studio Bereikbaar*

Een vergelijk met uitbreidings-locaties van de afgelopen decennia in min of meer stedelijk gebied leert een aantal lessen:

- Om een hoog aandeel duurzame mobiliteit te realiseren is het van belang om zowel nabijheid (veel bestemmingen binnen 2,5 km) als aantrekkelijkheid van fiets en OV te organiseren (hoog aandeel fiets en OV per afstandsklasse).
- Tot op heden kent IJburg het hoogste aandeel duurzame mobiliteit. Dit ligt wel ruim hoger dan in de bestaande stad (centrum en vooroorlogse wijken). Het verschil wordt deels veroorzaakt door nabijheid en deels door andere keuze in vervoerswijze per afstandsklasse,
- Een goede lightrail is een noodzakelijk (IJburg) maar niet voldoende (Pijnacker-Nootdorp) voorwaarde voor een hoog OV-gebruik.

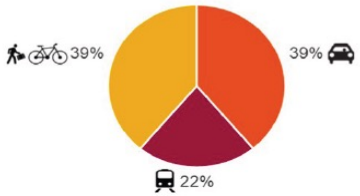
# Verwacht autogebruik met stevig pakket maatregelen iets onder de helft.

**Model 2 - Verdeling per vervoerwijze Rijnenburg 2040 (verplaatsingen)**



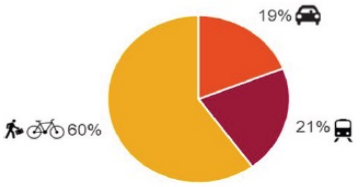

Bovenstaande figuur laat de vervoerwijzeverdeling zien van Rijnenburg in model 2 (links) met zeer ambitieus mobiliteitsbeleid (betalen naar gebruik in zowel Rijnenburg als de regio), afgezet tegen Utrecht stadsbreed (midden) en het centrum van Utrecht (rechts). Hierdoor wordt het aandeel autoverkeer beheerst tot het stedelijk gemiddelde. En doordat veel bestemmingen op fietsafstand zijn gelegen en er een minder fijnmazig OV realiseerbaar is, is het aandeel fiets relatief hoger dan in wijken die meer

**Verdeling per vervoerwijze Utrecht stadsbreed 2040 (verplaatsingen)**




Een multimodaal maatregelenpakket (fiets, OV, auto) en flankerend beleid (betalen naar gebruik in zowel Rijnenburg als de regio) zorgt voor een vervoerwijzeverdeling die vergelijkbaar is met het gemiddelde mobiliteitsprofiel van Utrecht stadsbreed, maar een vervoerwijzeverdeling zoals in het centrum van Utrecht is ook met sterk flankerend beleid niet haalbaar.

**Verdeling per vervoerwijze Utrecht Centrum 2040 (verplaatsingen)**




N.B. In het kader van deze Quickscan is gebruik gemaakt van de resultaten van modelberekeningen uit het MIRT-traject (uitgevoerd door MOVE Mobility) om effecten van verstedelijkingsmodellen door te rekenen.

## Relatie woningaantallen en automobiliteit

Bovenwijkse autoverplaatsingen per 1.000 woningen

| Rijnenburg 20 woningen per ha. Lokale bus | Rijnenburg 35 woningen per ha. Hoogwaardig OV per bus | Rijnenburg >70 woningen per ha. Hoogwaardig OV per rail | Binnenstedelijk Utrecht > 70 woningen per ha. Hoogwaardig OV per rail |
|---|---|---|---|
| 2000-2400 autoritten per dag | 1600-2000 autoritten per dag | 1300-1700 autoritten per dag | 1000-1400 autoritten per dag |

Door de geografische ligging, afstand tot het spoorwegnetwerk en nabijheid van het hoofdwegennet produceert Rijnenburg 20-30% meer autoritten dan een binnenstedelijke locatie (dichtbij het centrum), zelfs wanneer de dichtheden, parkeerbeleid en kwaliteit van het openbaar vervoer vergelijkbaar zijn.

Het aantal autoritten dat Rijnenburg produceert kan bij gelijk aantal woningen nog sterk variëren afhankelijk van flankerend beleid voor de auto, kwaliteit van alternatieven (fiets en OV), de situering van de woningen ten opzichte van het openbaar vervoer, nabijheid van werk en voorzieningen en type woningen.

Het aantal autoritten en de kantelpunten voor wanneer investeringen nodig zijn geven daarom een indicatie, maar zijn zeker geen harde grenzen.

N.B. het aantal autoritten van buiten de wijk naar arbeidsplaatsen in Rijnenburg zijn in bovenstaande berekeningen niet meegenomen.

*Bron: Rijnenburg Quickscan Verstedelijking*

In 'Rijnenburg Quickscan Verstedelijking' zijn een aantal kencijfers en indicatieve verkeersmodelberekeningen voor Rijnenburg opgenomen. De 'modellen' voor Rijnenburg zijn net wat anders dan 'Klein Rijnenburg' (zie pagina 13). Bovendien is de gehanteerde modelaanpak indicatief. Dit maakt dat de cijfers met een behoorlijke bandbreedte geïnterpreteerd moeten worden. Met deze beperkingen in gedachte zijn de bevindingen:

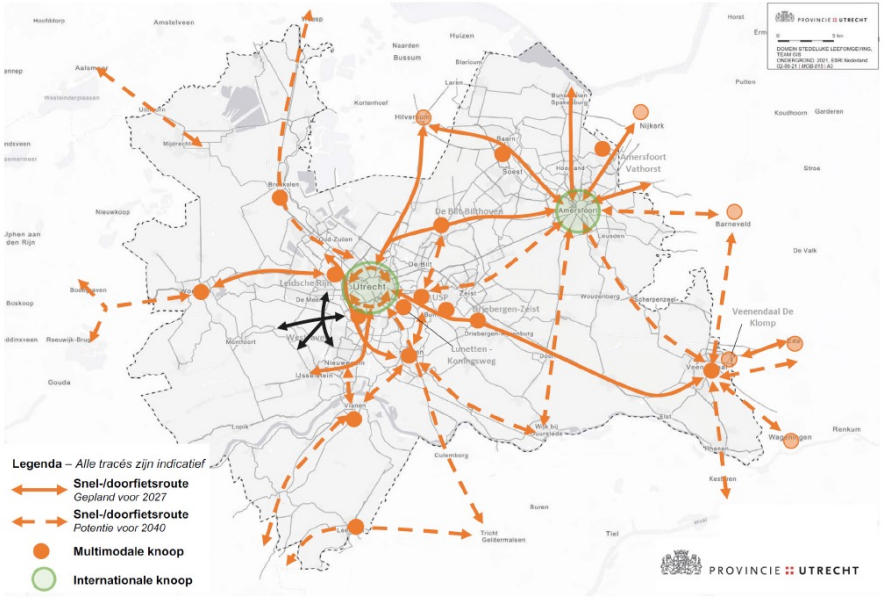
- Met een zeer ambitieus mobiliteitsbeleid (waaronder betalen naar gebruik in Rijnenburg en regio) kan het autogebruik tot ongeveer 40% worden teruggebracht.
- Het aantal autoritten ligt dan in de bandbreedte van 1500 tot 2000 per 1.000 woningen per dag (1,5 – 2,5 per huishouden per dag).
- In het centrum ligt het autogebruik dit met gelijke mobiliteitsmaatregelen nog steeds 20% lager (dus 20% auto in plaats van 40%).

## Conclusies ontwikkelprogramma en mobiliteit

- In het coalitieakkoord is de keuze gemaakt om te ontwikkelen conform het model Klein Rijnenbrug. Dat betekent 20.000 - 25.000 wonen en 10.000 - 15.000 arbeidsplaatsen.
- Risico van deze omvang is dat wel alle mobiliteitsopgaven aanwezig zijn maar dat het draagvlak voor een tramverbinding en uitgebreide fietsverbindingen kritisch is.
- Klein Rijnenburg zet in op hoogstedelijke dichtheid en een duurzaam stedelijk mobiliteitsprofiel.
- Om een hoog aandeel duurzame mobiliteit te realiseren is het van belang om zowel in te zetten op nabijheid (resulterend in veel bestemmingen binnen 2,5 km) als aantrekkelijkheid van fiets en OV ten opzichte van de auto (resulterend in een hoog aandeel fiets en OV per afstandsklasse). De aantrekkelijkheid van fiets en OV ten opzichte van de auto vraagt naast excellente fiets- en OV voorzieningen ook lage parkeernormen en gereguleerd parkeren voor bewoner en bezoeker.
- Met zo'n mobiliteitsaanpak kan het autogebruik tot ongeveer 40% worden teruggebracht. Het aantal autoritten ligt dan in de bandbreedte van 1.500 tot 2.000 per 1.000 woningen per dag. Binnen de Ring ligt dit met gelijke stedelijke ontwikkeling en mobiliteitsmaatregelen nog altijd 20% lager (dus 20% auto in plaats van 40%).

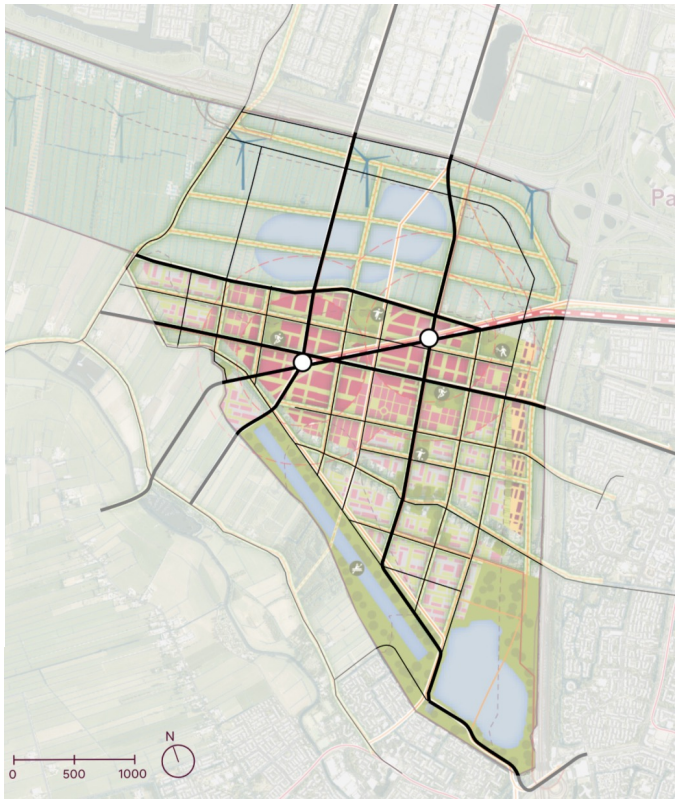
# 4. Opgave fiets

# Opgave fiets; nabij en fijnmazig in Rijnenburg, snel en aantrekkelijk naar buiten




Rijnenburg als logisch nieuw onderdeel in regionale snel/doorfietsroutes (kaartbewerking uit Regionaal Toekomstbeeld Fiets, 2021)

*Bron: Rijnenburg Quickscan Verstedelijking, Ontwerpstudie*




Voor een hoog fietsgebruik vraagt zowel intern als extern een goede aanpak.

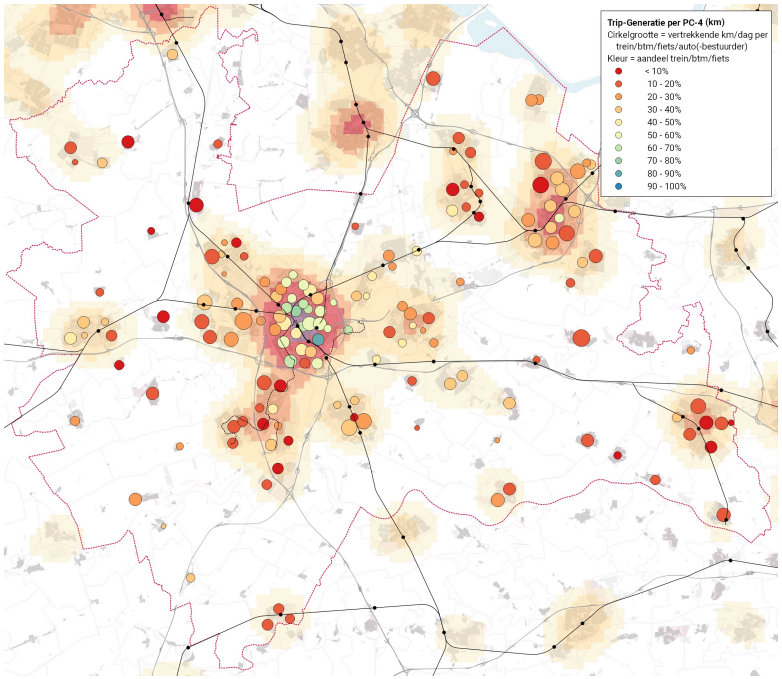
**Intern:**

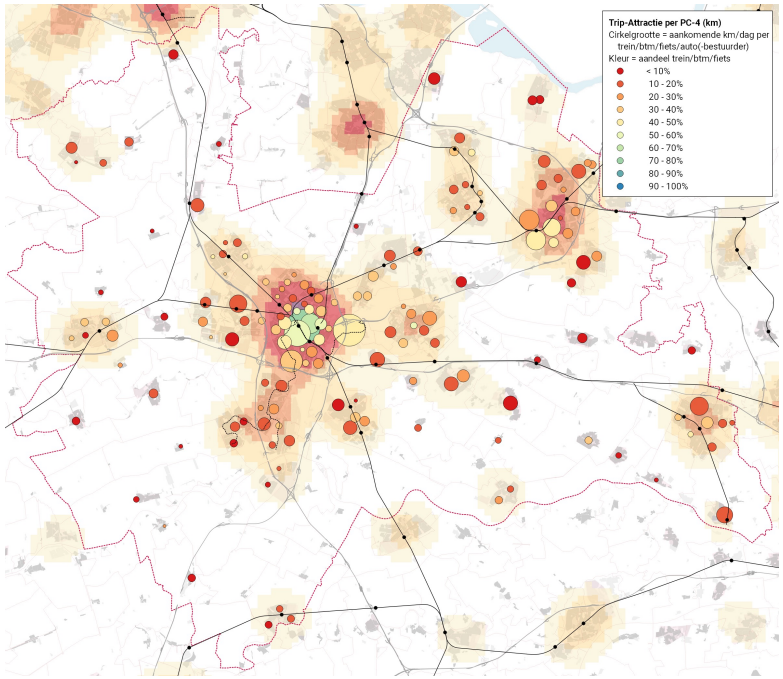
Een hoog aandeel lopen- en fietsgebruik binnen het gebied is afhankelijk van nabijheid (veel voorzieningen in het gebied) en de aantrekkelijkheid van de fietsvoorzieningen, ook ten opzichte van de auto. De ontwerpstudie geeft aan beide aspecten goed inhoud en geeft een beeld van de programmering, inrichting en fijnmazigheid van fiets en wandelinfrastructuur die nodig is voor een hoog fietsgebruik binnen de wijk.

**Extern:**

Externe verplaatsingen zitten allemaal op de problematische middenafstand van 2,5 tot 10 km. Om daar toch een zo hoog mogelijk aandeel fiets te behalen moeten de fietsverbindingen 100% aantrekkelijk en directheid zijn. Ook moet het autoverkeer op deze afstand, en bijbehorende relaties geremd, worden om de fiets een goede concurrentiepositie ten opzichte van de auto te geven (parkeerbeperkingen, snelheid, parkeren op afstand). De ontwerpstudie en de Quickscan laten zien hoe aansluiting verkregen kan worden op regionale doorfietsroutes. Merk op dat de snelweg-barrière op 5 punten gekruist wordt. Om dat met kwaliteit te doen, vraagt substantiële ingrepen. ‘Kwaliteit’ gaat daarbij over de harde criteria als breedte en hoogteverschillen maar ook over landschappelijke en stedenbouwkundige inpassing. Leidsche Rijn is een voorbeeld waar – onder andere met de Leidsche Rijn tunnel – groot geïnvesteerd is om de verbinding met de stad kwalitatief goed te leggen. Voor Rijnenburg is het belangrijk tijdig beelden te krijgen bij hoe die verbindingen er uit kunnen zien, juist in inpassing en landschap, en wat dat (ook financieel) betekent. De fietsverbindingen moeten zich richten op de relevante centra (Leidsche Rijn, Westraven, Papendorp, Nieuwegein, Ijsselstein en CS/binnenstad). Utrecht CS en de binnenstad is daarbij verreweg de belangrijkste.

# Fiets-trein combinatie vanuit Rijnenburg minder sterk dan elders in Utrecht




*Bron: CBS verplaatsingsonderzoek (OViN), bewerkt door Studio Bereikbaar*

De combinatie trein-fiets is een essentieel onderdeel van stedelijke mobiliteit. De trein fungeert hierin als verlengstuk van de fiets; de basisvervoerswijze in de stad. Trein-fiets is de snelst groeiende vervoerswijze van Nederland en een belangrijke motor achter de stedelijke mobiliteitstransitie van de afgelopen 20 jaar.

De figuren laten zien dat in en rond Utrecht het trein-fiets gebruik vanaf de herkomst sterk samenhangt met de afstand tot Utrecht CS. Buiten Utrecht doen centra met een goed verbonden station het beter dan wanneer plaatsen zonden (vergelijk bijvoorbeeld Woerden met Nieuwegein). Sprinterstations met beperkte knoopwaarde (bijvoorbeeld Leidsche Rijn) lijken niet veel invloed te hebben op trein-fiets gebruik. Merk op dat vanuit Rijnenburg de hemelsbrede afstand naar station Leidsche Rijn bijna even ver is als naar Utrecht CS.

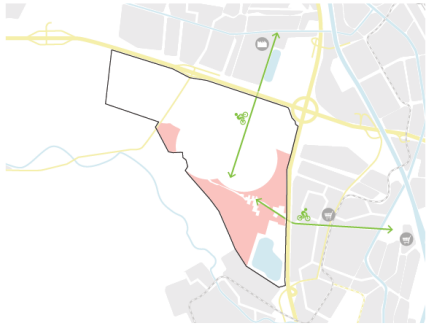
Voor Rijnenburg betekent dit:

- De fiets-trein combinatie is minder sterk dan in de rest van Utrecht. Dit vergroot het belang van snel OV naar Utrecht CS.
- Een excellente fietsroute, inclusief stallingen en flankerende aanpak voor Rijnenburg – Utrechts CS is van groot belang.

# Fietsmaatregelen

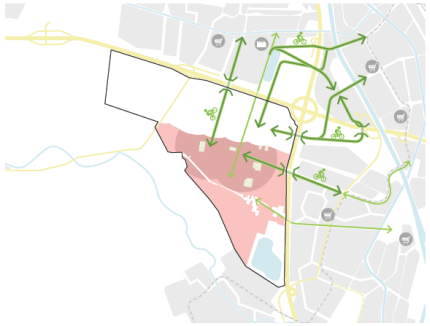
**Vanuit de omliggende gebieden is aan te haken op de bestaande langzaam verkeer routes door nieuwe verbindingen onder of boven de A2 en A12 te maken en bestaande verbindingen te verbeteren. Daarnaast is het noodzakelijk om een directere route te maken richting Papendorp en de binnenstad door het maken van een tunnel onder de A12 die aansluit op de Galecopperwetering en een nieuwe verbinding te maken over/onder de A2.**

## Scenario 1



- Fietsers maken gebruik van bestaande onderdoorgangen A2 (Nedereinseweg) en A12 (Strijkviertel & de Meern)

## Scenario 2



- Twee nieuwe vrijliggende hoofdfietspaden gecombineerd met verbindingen voor auto en OV (Oudenrijnseweg en Reinesteijnseweg)
- Een extra langzaam verkeersverbinding bij Galecopperwetering & tunnel onder de A12 richting Papendorp
- Aantakken op bestaande verbindingen over Amsterdam Rijnkanaal om zo directere verbinding met Utrecht Centraal te realiseren

## Scenario 3



- Twee nieuwe vrijliggende fietspaden gecombineerd met verbindingen voor auto en OV (Oudenrijnseweg en Reinesteijnseweg)
- Een extra langzaam verkeersverbinding bij Galecopperwetering & tunnel onder A12 richting Papendorp
- Verbeteren bestaande verbindingen over Amsterdam Rijnkanaal of nieuwe brug in combinatie met opgave A12-zone om zo directere verbinding met Utrecht Centraal te realiseren



*Bron: Rijnenburg Quickscan Verstedelijking*

De scenario's voor Rijnenburg zijn net wat anders dan 'Klein Rijnenburg'.

Vanwege de ligging van Rijnenburg (afstand en barrières) geeft scenario 3 het meest reële beeld van de opgave, ook al gaat dat uit van een grotere ontwikkeling dan Klein Rijnenburg. Dit omvat vijf nieuwe/sterk verbeterde verbindingen die hoofdinfrastructuur kruisen.

## Conclusies fiets

- De opgave fiets ligt zowel in Rijnenburg als in de verbinding met de omliggende centra.

- Binnen de 2,5 km is van belang zoveel mogelijk nabijheid te organiseren en lopen en fiets als basis vervoerswijze te organiseren. IJburg laat zien dat daarmee de helft van de verplaatsingen binnen 2,5 km kan blijven en dat die vrijwel allemaal lopend of fietsend kunnen worden afgelegd. Dat vraagt én een mobiliteitsaanpak/infra én programma(mix).

- Buiten Rijnenburg start de fiets op een zekere achterstand:
    - Afstanden groter dan 2,5 kilometer
    - Barrières hoofdinfra
    - Fiets-trein combinatie minder aantrekkelijk dan dichter bij stationsknoop

Deze startpositie vraagt dus excellente fietsverbindingen.

De quickscan geeft een beeld van wat er orde van grootte nodig is; 5 nieuwe/sterk verbeterde fietsverbindingen die hoofdinfra kruisen.

# 5. Opgave OV

# HOV opgave sturend in ontwikkeling Rijnenburg

## Openbaar vervoer maatregelen

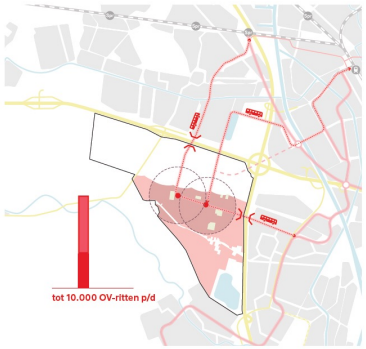
**Rijnenburg kan op verschillende wijzen met het openbaar vervoer worden aangesloten op de rest van de stad. Keuze voor een bepaalde aansluiting heeft impact op het functioneren van de rest van het netwerk. Ruimtelijk van belang is dat deze verbindingen niet over bestaande polderlinten gaan.**

### Scenario 1



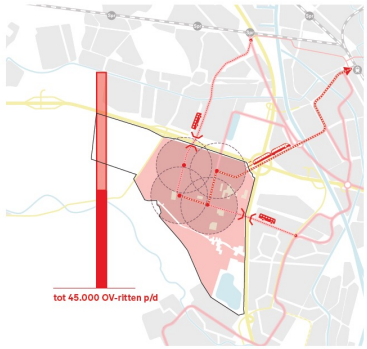

- ~ 400 OV-ritten p/d
- Vraagafhankelijk openbaar vervoer
- Halte aan de regionale busbundel via de N228

### Scenario 2

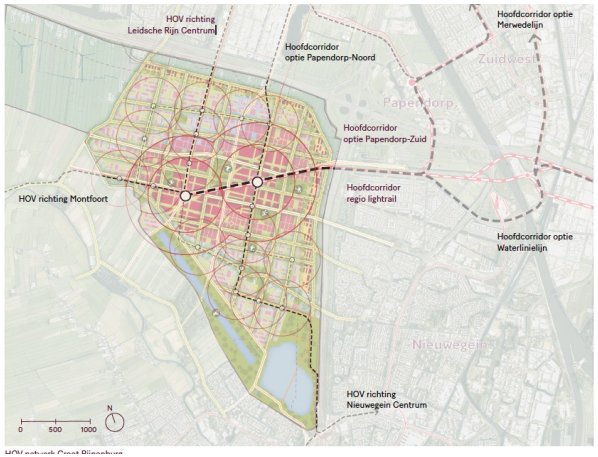



- 5.000 - 15.000 OV-ritten p/d
- HOV buscorridor tussen Leidsche Rijn en Nieuwegein/Westraven via Rijnenburg
- 2 nieuwe viaducten over/onder de snelweg
- 6x per uur U-link kwaliteit / zoveel mogelijk vrije infrastructuur
- Aansluiting Utrecht CS/binnenstad via overstap Westraven of Papendorp

### Scenario 3




- 25.000 - 45.000 OV-ritten p/d
- Doortrekken tramlijn Papendorp naar Rijnenburg over A2 en onder A12 (bestaande viaducten of doortrekken over Oudenrijn)
- 3-4 haltes in Rijnenburg
- HOV buscorridor tussen Leidsche Rijn – Rijnenburg en Nieuwegein/Westraven




## Relatie woningaantallen en OV mobiliteit

**Bij 30.000 woningen wordt ontsluiting per lightrail denkbaar**

| 0 tot 2.500 woningen | 2.500 tot 7.500 woningen<br>800 tot 2.500 arbeidsplaatsen | 7.500 tot 15.000 woningen<br>2.500 tot 5.000 arbeidsplaatsen | 15.000 tot 20.000 woningen<br>5.000 tot 6.500 arbeidsplaatsen | 25.000 tot 35.000 woningen<br>8.000 tot 10.000 arbeidsplaatsen |
|---|---|---|---|---|
| Vraagafhankelijk openbaar vervoer | 1 Stadsbuslijn (buslijn zonder eigen infrastructuur) | 2 Stadsbuslijnen | 2 hoogfequente buscorridors op vrije baan | Lightrail / tram naar Papendorp + HOV naar Leidsche Rijn / Nieuwegein/Westraven |

*Bronnen: Rijnenburg Quickscan Verstedelijking en Ontwerpstudie*

In hoofdstuk 2 en 3 is vanuit de ligging/oriëntatie van Rijnenburg inzichtelijk gemaakt dat snel OV naar Utrecht CS en de binnenstad (spaak) essentieel is om tot een duurzaam mobiliteitsprofiel te komen.

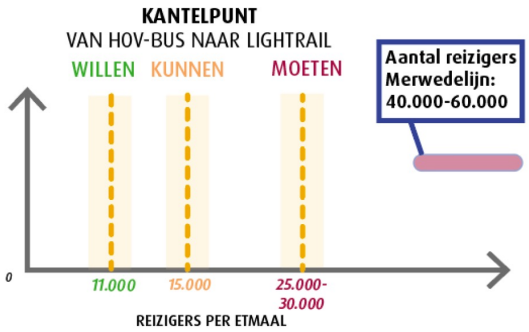
De uitgevoerde studies (quickscan verstedelijking en ontwerpstudie) nemen dit ook als uitgangspunt:

- Door te kiezen voor een hoogstedelijk programma rond twee HOV haltes.
- Door de omvang en samenstelling van de ontwikkeling te enten op het omslagpunt voor een hoogwaardige tramlijn.
- En daarnaast een aantal HOV-buslijnen naar secundaire knopen zoals Westraven en Leidsche Rijn (wiel).

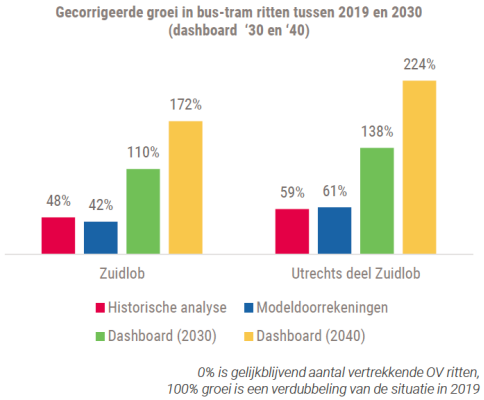
**Overweging m.b.t. aantal haltes.**

In de ontwerpstudie zijn twee haltes voorzien. Dat geeft een dekking van zon 10.000 woningen per halte. Vergelijk met andere locaties (IJburg, Nesselande, Pijnacker-Nootdorp) geeft aan dat er ook wat meer haltes mogelijk zijn. Boven de 4-5 haltes neemt de reistijd naar de eindhaltes echter zodanig toe dat de 'snelle reistijd naar Utrecht CS' onder druk komt te staan. Naast de tracévraag is er dus ook een uitwerking/optimalisatievraag voor het aantal haltes en de ligging daarvan in relatie tot het programma.

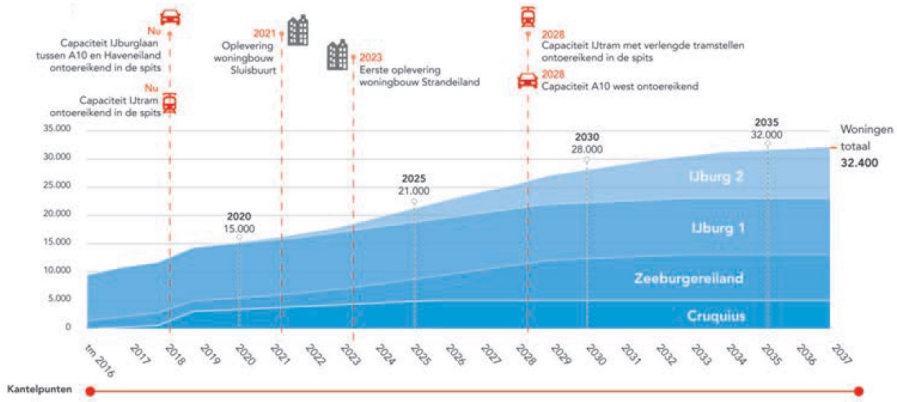
# Bandbreedte rond kantelpunt 25.000 reizigers is groot



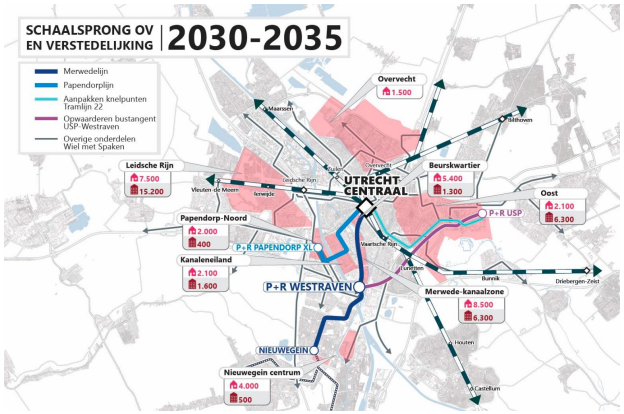

*Bron: samen OV versnellen in Utrecht*

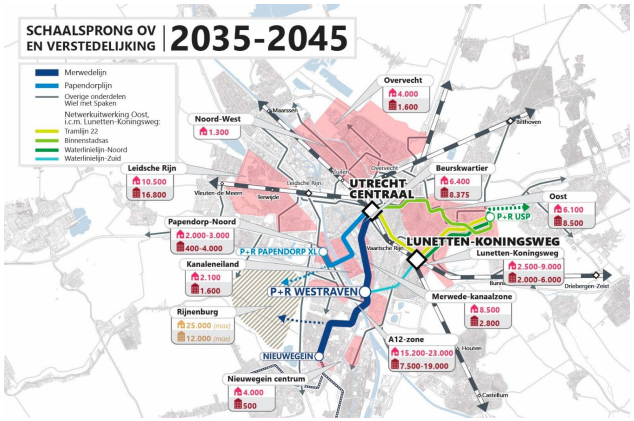



*Bron: Quickscan HOV zuidlob*




*Bron: Mobiliteitsplan IJburg en Zeeburgereiland*




*Bron: samen OV versnellen in Utrecht*

| *Aantal woningen (CBS, 2021)* | |
|---|---|
| **Gebied** | **Huidig** |
| IJsselstein | 14.407 |
| Nieuwegein | 29.445 |
| Utrecht zuidwest | 17.780 |

Op basis van kentallen en indicatieve berekeningen is in de quickscan verstedelijking een omslagpunt van 25.000 woningen geïntroduceerd voor de stap naar hoogwaardig openbaar vervoer (bijv. lightrail).

Vergelijk van dit getal met andere bronnen geeft aan dat dit getal met de nodige voorzichtigheid benaderd moet worden:

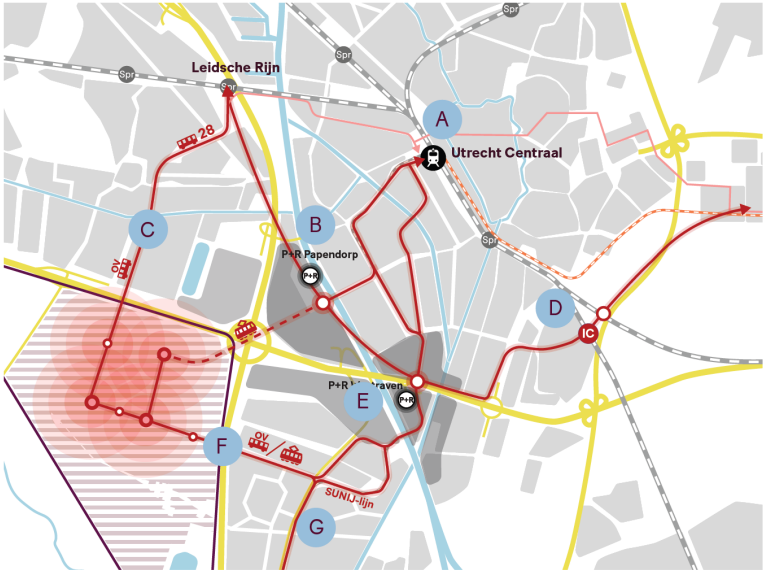
- IJburg heeft nu zo'n 15.000 woningen en een zeer goed gevulde sneltram. Bij doorgroei boven de 25.000 is de prognose dat de (al verlengde) tramstellen onvoldoende capaciteit bieden.
- Het doortrekken van een bestaande metro met 2-3 haltes is de afgelopen decennia gedaan in Rotterdam voor Nesselande en Capelle aan de IJssel. Dat gaat om invloedsgebieden van 5.000 en 15.000 woningen.
- De SUNIJ lijn ten zuiden van Westraven bedient 45.000 woningen, daar komen er misschien 15.000 bij. Een enkele tak met twee haltes en 25.000 woningen, biedt dan een prima voeding.

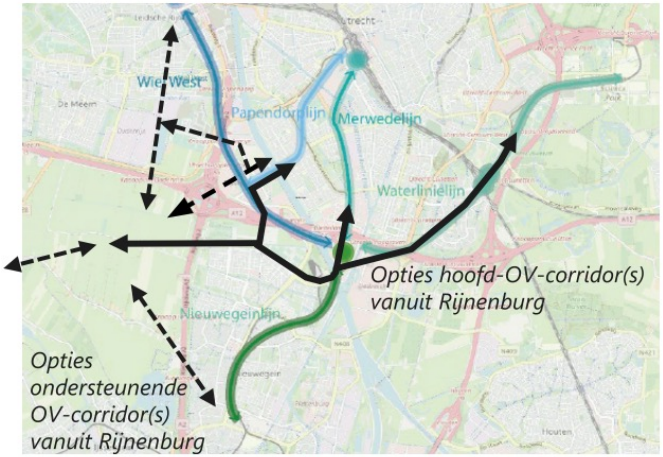
Wat bovenal bepalend is, is de mate waarin het OV gebruikt wordt (dat scheelt zomaar factor 2 of 3 per persoon in genoemde voorbeelden).

Daarnaast bepaalt een totaal van factoren het succes van de lijn (omloop, evenwichtige spitsbelasting, functies die gebruikt worden in daluren, etc.)

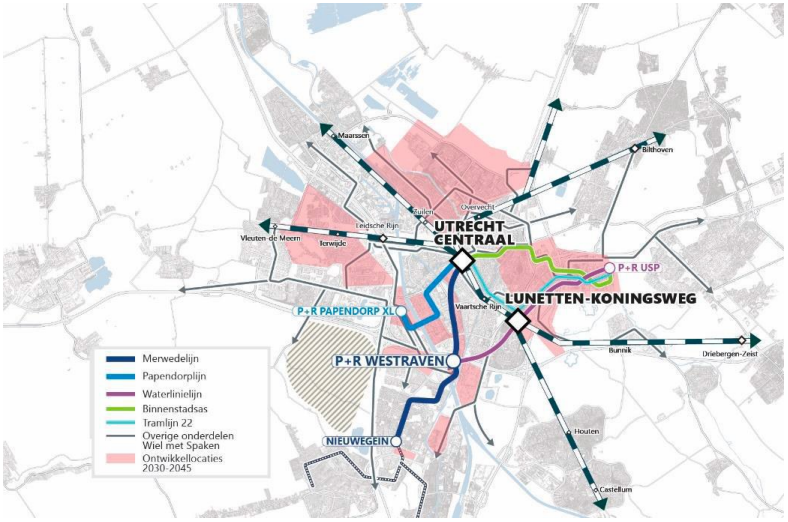
# Aansluiting via Papendorplijn of Merwedelijn

**OV - wiel met spaken: Uitdaging:** reizigersstroom verdelen over wiel en spaken door faciliteren optimale overstap Papendorp. Daardoor ontstaat een directe verbinding naar USP en naar Leidsche Rijn Centrum. **Ontwikkeling A12-zone:** Hoogwaardige OV-verbinding via aantakking SUNIJ-lijn is wellicht mogelijk




Schematisch overzicht van OV-opties




*Bronnen: samen OV versnellen in Utrecht en Ontwerpstudie*

Er zijn vanuit eerdere studies drie hoofdvarianten in beeld om Rijnenburg te ontsluiten:

1. Met een doortrekking van een tramlijn vanuit Papendorp die richting Utrecht CS gebruik maakt van het bestaande SUNIJ tracé.
2. Met een aftakking van de toekomstige Merwedelijn in een scenario waarin de Merwedelijn (bijvoorbeeld ondergronds) vanaf Westraven een zeer snelle verbinding naar Utrecht centraal biedt.
3. Als onderdeel van het 'wiel' waarbij de Waterlinielijn vanaf Utrecht Science Park en de A12 zone doorloopt naar Rijnenburg. Er is dan een overstap of verknoping bij Westraven.

Vanuit Rijnenburg zijn Utrecht CS en in tweede instantie de binnenstad met afstand de belangrijkste bestemmingen (zie hoofdstuk 2 en 3). Dit betekent dat vanuit het belang van Rijnenburg de hoofdvarianten 1 of 2 te prefereren zijn. Aantakking via de Waterlinielijn – en dus een overstap op Westraven – biedt vanuit het belang van snel en rechtstreeks naar de hoofdbestemming onvoldoende kwaliteit.

Bij een vergelijk tussen deze twee hoofdvarianten vanuit het belang van Rijnenburg is de reistijd (en frequentie) naar Utrecht CS met afstand het belangrijkste, en secundair de bereikbaarheid van de binnenstad.

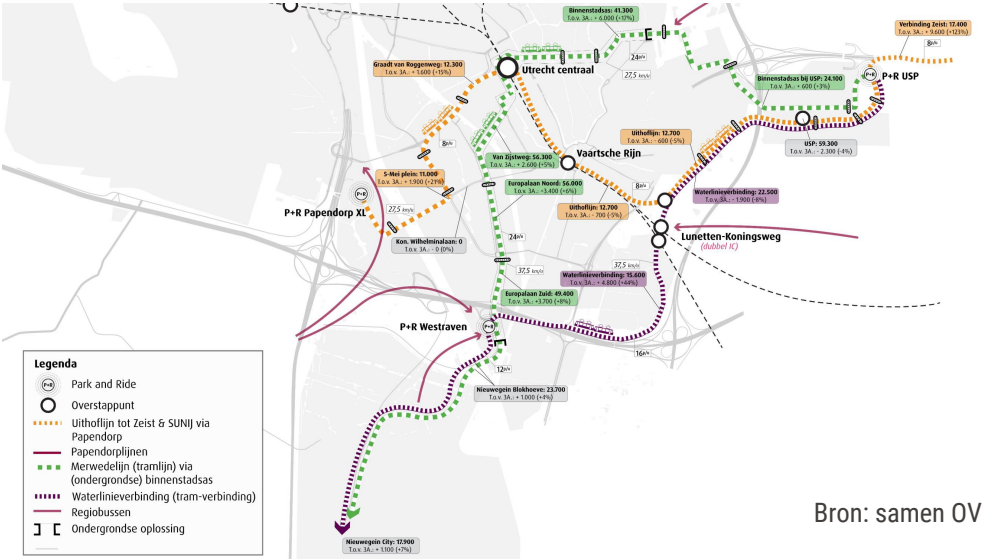
# Papendorplijn krijgt met Rijnenburg voldoende reizigers maar reiskwaliteit voor regionale busreizigers én voor Rijnenburg niet optimaal.

| Hoofdknop | Knop | Effect absoluut | Effect relatief | Effect-bepaling |
|---|---|---|---|---|
| **Ruimtelijke ontwikkeling** | 7. Rijnenburg koppelen aan spaak | Papendorp: +25K | +234% | Groot |
| | 8. Rijnenburg koppelen aan spaak + Wiel | Wiel: +6k<br>Papendorp: +14k | +56%<br>+130% | Groot |

*N.B. Effect op doorsnede Papendorp + zuidelijk deel Wiel*

- Voor Rijnenburg is de omklap naar Papendorp van de huidige SUNIJ-lijn een logisch onderdeel van het netwerk. Voor de Papendorplijn betekent Rijnenburg dat deze voldoende reizigers trekt voor een lightrailverbinding (door Rijnenburg ca. +15k). Het drukste trajectdeel bevindt zich ten zuiden van CS. Een frequentie van 8x per uur volstaat bij inzet van dubbele stellen (ca. 2k reizigers in het maatgevende uur + richting).

- Rijnenburg helpt ook heel erg bij de vervoerwaarde op de Waterlinielijn (+6k), en kan hiermee zorgen dat het lightrailwaardige aantallen worden.



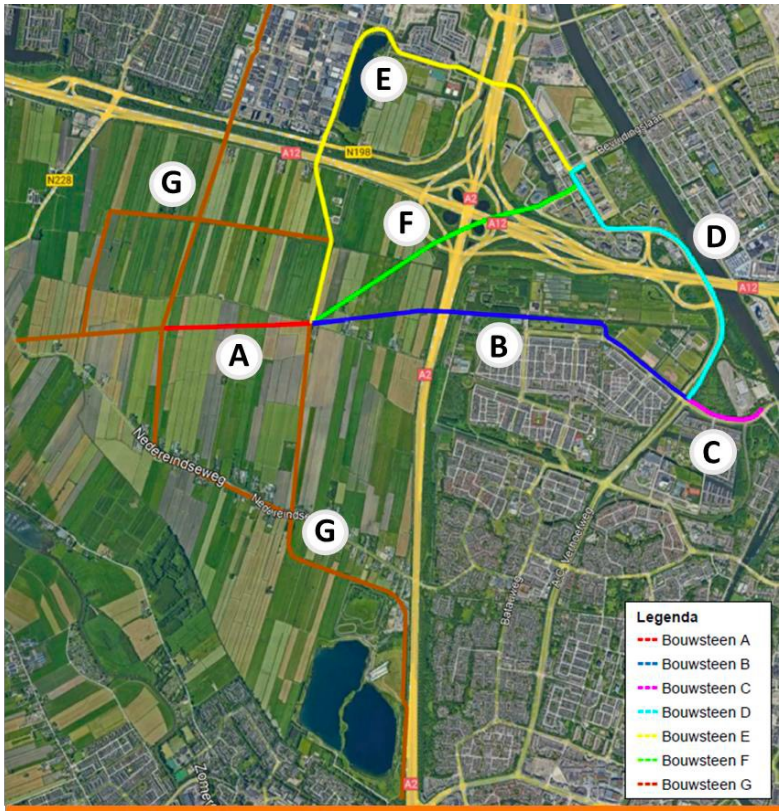

Bron: samen OV versnellen in Utrecht - bijlagenrapporten

De doorkoppeling van de Papendorplijn en Waterlinielijn naar Rijnenburg zijn als gevoeligheidsanalyse vervoerskundig verkend binnen “Samen OV versnellen’. In beide doorkoppelingen draagt Rijnenburg substantieel bij aan het ‘lightrail-waardig’ maken van de betreffende lijn. Rijnenburg kan dus substantieel bijdragen aan een hoogwaardige Papendorplijn.

Dat betekent niet dat de Papendorplijn voor alle reizigers ook de ideale oplossing is. De overstappende busreizigers zijn slechter af dan waanneer de bus (zoals nu) doorrijdt naar Utrecht CS. Voor de reizigers vanuit Rijnenburg is van het grootste belang om snel op Utrecht CS te zijn. Het is de vraag of de Papendorplijn daarvoor voldoende snelheid kan bieden. De Papendorplijn is op het oude SUNIJ-deel van het tracé namelijk vrij traag.

Bij enkel de doorkoppeling vanaf de Waterlinielijn is er geen directe verbinding naar Utrecht CS (en geen doorkoppeling naar de binnenstad mogelijk). De Merwedelijn is nog niet vervoerskundig onderzocht in combinatie met Rijnenburg maar lijkt vanuit het belang van een snelle verbinding naar Utrecht CS op het eerste gezicht aantrekkelijker.

# Kosten aantakking Rijnenburg via Papendorp of Merwedelijn hebben vergelijkbaar kostenniveau. Tracé via Ouderijn substantieel duurder.




Indicatief tracé ten behoeve van kosteninschatting.

| Maatregelen en varianten | Bouwstenen |
|---|---|
| **Tracé 1:** Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg | **A, B, C** |
| **Tracé 2:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom | **A, B, D** |
| **Tracé 3:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn | **A, E** |
| **Tracé 4:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn | **A, F** |
| **HOV-Bus** | **G** |

*Bron: concept Notitie Aanlegkosten van OV van en naar Rijnenburg*

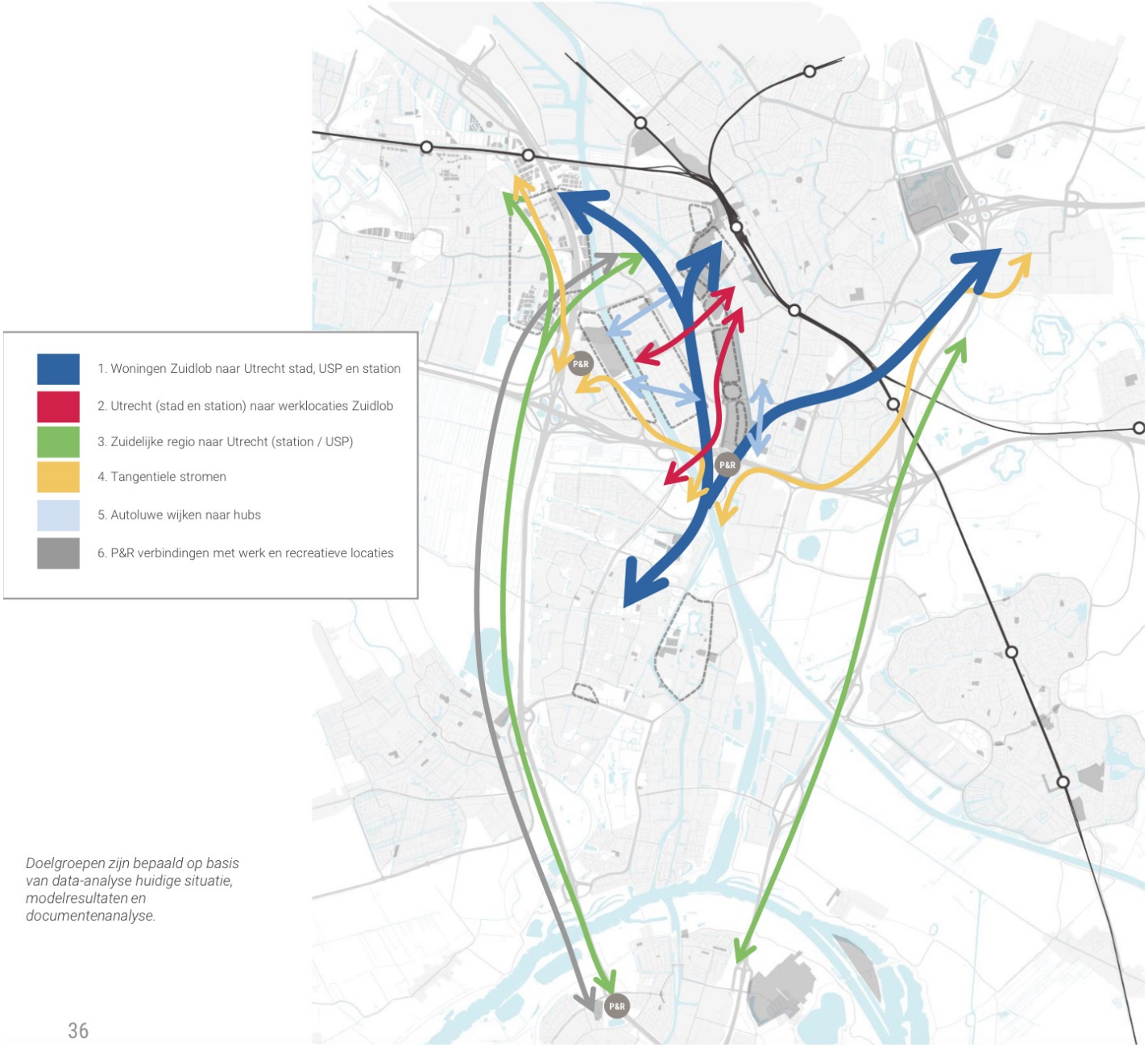
Door Arcadis is een eerste onderzoek gedaan naar de kosten van doortrekking van de Merwedelijn of Papendorplijn. Hiermee wordt invulling gegeven aan punt 1B van de motie (zie pag 7.).

Eerste beeld is dat de verschillende tracés een vergelijkbaar kostenniveau hebben. Uitzondering is het doortrekken van de Papendorplijn via een rechtstreekse route die loopt door het knooppunt Oudenrijn. Dit is een zeer kostbare ingreep waardoor de kosten substantieel hoger uitkomen. Tenzij in een bredere afweging een direct tracé voor de Papendorplijn de voorkeur heeft, lijkt de keuze dus te gaan tussen een wat tragere Papendorplijn en een snellere Merwedelijn.

Merk hierbij op dat de OV-ontsluiting via lightrail maar één van de grote investeringen voor de bereikbaarheid van Rijnenburg is. De andere grote investeringen zijn:

- Auto ontsluiting op A2 en A12 en verwachte aanpassingen aan de parallelstructuur van A2 en A12 om het extra verkeersaanbod te faciliteren.
- Externe fietsverbindingen naar o.a. binnenstad, Nieuwegein en Leidsche Rijn waarbij een aantal barrières gepasseerd moeten worden.
- HOV-buslijnen naar secundaire knopen zoals Westraven en Leidsche Rijn (wiel).
- Parkeervoorzieningen in hubs.

# Gedeelde belang van een snelle verbinding




*Doelgroepen zijn bepaald op basis van data-analyse huidige situatie, modelresultaten en documentenanalyse.*



In de quickscan HOV Zuidlob is vrij breed gekeken naar varianten en 'vervoersmarkten'. Daaruit komen een aantal resultaten die ook voor Rijnenburg relevant zijn:

- Hoe verder de herkomst van Utrecht CS af ligt, hoe belangrijker snelheid en directheid wordt. Voor inwoners van Nieuwegein en IJsselstein is de huidige tram te langzaam en levert versnelling via een echt hoogwaardige Merwedelijn het meeste op. Dat geldt dus ook voor Rijnenburg. In die zin ligt een snel gezamenlijk traject tot en met Westraven/Nieuwegein-Noord en daarna vertakken voor de hand.
- De absolute hoofdbestemmingen zijn Utrecht CS, binnenstad en USP. Met maximaal één overstap moeten alle drie bereikbaar zijn voor iedere doelgroep. En het liefst zoveel mogelijk zonder overstap. Een rechtstreekse verbinding met de binnenstad is vooral van belang voor reizigers die van verder komen; van dichtbij gaan de meeste reizigers immers per fiets. Ook dit pleit ervoor om – als er doorgekoppeld wordt – zoveel mogelijk Rijnenburg te bundelen met buspassagiers en inwoners van Nieuwegein/IJsselstein.
- Er zijn slimme combinaties met 'het wiel' denkbaar waarbij regionale bussen een overstapknoop aandoen en daarna doorrijden naar USP of Leidsche Rijn. Dat verkleint het verlies van de overstap omdat er nieuwe rechtstreekse verbindingen worden geboden. Zo'n concept geeft Rijnenburg naast de hoofdverbinding naar CS een aantal secundaire verbindingen. Bovendien worden die verbindingen kansrijker doordat Rijnenburg voor extra reizigers zorgt.

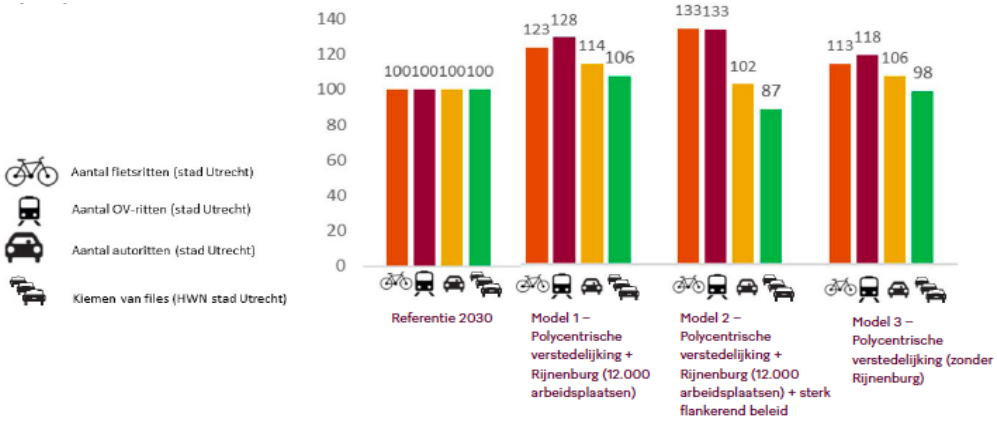
Conclusie is vooral dat de 'HOV-oplossing' vraagt om nog eens uit te zoomen en goed te kijken welke mogelijkheden Rijnenburg biedt om tot een sterke netwerk te komen.

## Conclusies OV

- Vanuit het perspectief van Rijnenburg is een korte reistijd en frequentie naar CS en liefst ook de binnenstad cruciaal.  Dat vraagt een snelle en directe tram met zo weinig mogelijk haltes onderweg.
- Varianten die het meeste in beeld zijn, zijn de Papendorplijn (doortrekken) of Merwedelijn (aftakken).
- De doorkoppeling van de Papendorplijn en Waterlinielijn naar Rijnenburg zijn als gevoeligheidsanalyse vervoerskundig verkend binnen “Samen OV versnellen’. In beide doorkoppelingen draagt Rijnenburg substantieel bij aan het ‘lightrail-waardig’ maken van de betreffende lijn. In beide gevallen is de reistijd naar Rijnenburg echter niet optimaal. Bij doorkoppeling vanaf de Waterlinielijn is er geen directe verbinding naar Utrecht CS (en geen doorkoppeling naar de binnenstad mogelijk). De Papendorplijn is op het oude SUNIJ-deel van het tracé vrij traag voor de doorgaande Rijnenburg reizigers. De Merwedelijn is nog niet vervoerskundig onderzocht in combinatie met Papendorp maar lijkt op het eerste gezicht aantrekkelijker.
- De kosten voor aantakking Rijnenburg via Papendorplijn of Merwedelijn hebben een vergelijkbare kosten. De meest rechtstreekse variant van de Papendorplijn via knooppunt Oudenrijn is substantieel duurder.
- Naast de verbinding naar Utrecht CS  helpen tangentiële verbindingen (wiel) om tot een compleet OV-aanbod voor Rijnenburg in meerdere richtingen te komen. Er lijken kansen voor Rijnenburg als knoop op het ‘wiel’, bijvoorbeeld in een vorm waarbij regionale bussen over A27-A2-corridor Rijnenburg aandoen richting Leidsche Rijn en/of HOV-busvariant voor de Waterlinielijn die doorloopt tot in Rijnenburg. Deze secundaire verbindingen vragen allereerst vervoerskundige uitwerking en inzicht in tracés, voordat een kostenindicatie mogelijk wordt.
- Het aantal haltes in de ontwerpstudie is twee. Dat geeft een prima dekking per halte. Een wat groter aantal (3-4) is gelet op voorbeelden elders ook mogelijk. Dit vraagt nadere uitwerking.

# 5. Opgave auto

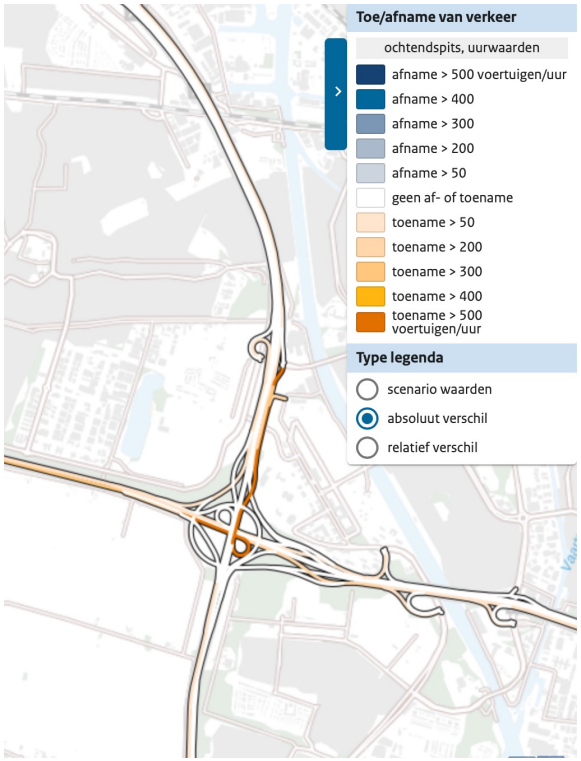
# Autoverkeer Rijnenburg heeft wezenlijke impact op hoofdwegen




## Relatie woningaantallen en automobiliteit

Bovenwijkse autoverplaatsingen per 1.000 woningen

| Rijnenburg 20 woningen per ha. Lokale bus | Rijnenburg 35 woningen per ha. Hoogwaardig OV per bus | Rijnenburg >70 woningen per ha. Hoogwaardig OV per rail | Binnenstedelijk Utrecht > 70 woningen per ha. Hoogwaardig OV per rail |
|---|---|---|---|
| 2000-2400 autoritten per dag | 1600-2000 autoritten per dag | 1300-1700 autoritten per dag | 1000-1400 autoritten per dag |




*Bronnen: Rijnenburg Quickscan Verstedelijking en Mobiliteitsscan*

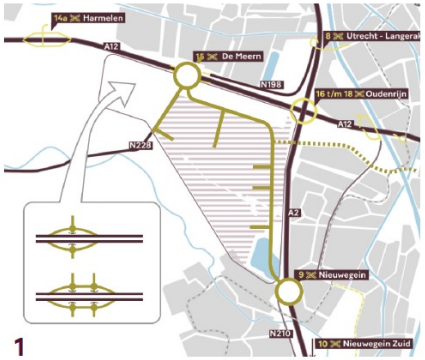
In 'Rijnenburg Quickscan Verstedelijking' zijn een aantal kencijfers en indicatieve verkeersmodelberekeningen voor Rijnenburg opgenomen. Ten behoeve van voorliggende studie is ook een vergelijk gemaakt met de Mobiliteitsscan. Dit leidt tot een aantal bevindingen:

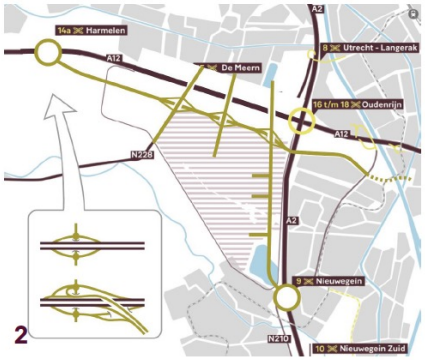
- De bandbreedte rond de productie van autoritten is fors. Het verschil tussen een relatief conventionele wijk op deze locaties en zeer sterk inzetten op duurzame mobiliteit en nabijheid scheelt zomaar een factor twee in externe autoritten.
- Daarbovenop komt nog de onzekerheid op het netwerk doordat alleen nog met quickscan modellen gerekend is en de netwerkbelasting door andere factoren en ontwikkelingen sowieso sterk onzeker is.

Wat wel duidelijk is:

- De belasting op het hoofdnetwerk van Rijnenburg is substantieel en kan het verschil maken of delen van de Ring wel of niet functioneren.
- De A2 en A12 parallelstructuur worden door verkeer vanuit Rijnenburg het zwaarste belast. De eerste scans zien met name overbelasting op de A2 parallelstructuur. De aantrekkingskracht van regio Amsterdam voor woon-werkers verklaart dit.
- De aansluitingen op A12 en A2 hebben onvoldoende capaciteit om zonder stevige reconstructie het verkeer uit Rijnenburg te kunnen verwerken.

# Minimale infra opgave: reconstructie twee aansluitingen en aanleg stadsweg voor ontsluiting



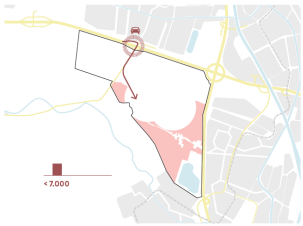







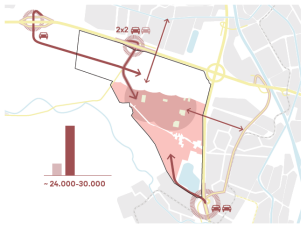



**Scenario 1**



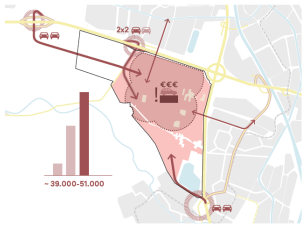

- < 7.000 bovenwijkse autoritten p/d
- Rijnenburg aansluiten op bestaande aansluitingen A12 de Meern
- Geen grote capaciteitsuitbreiding onderliggend wegennet en afslagen nodig, mogelijk optimalisatie kruispunten

**Scenario 2**




- ~ 24.000-30.000 bovenwijkse autoritten p/d
- Pakket van maatregelen auto ontsluiting Rijnenburg en aansluiting op HWN (te denken valt aan verbeteren bestaande aansluitingen, nieuwe aansluitingen, regionale ontsluitingsweg parallel aan HWN)
- Lokale aansluiting op Leidsche Rijn en Nieuwegein over / onder de snelweg
- Mitigerende maatregelen HWN

**Scenario 3**




- 39.000-51.000 bovenwijkse autoritten p/d
- Sterk flankerend beleid voor de auto en autoluwe inrichting van Rijnenburg.
- Pakket van maatregelen auto ontsluiting Rijnenburg en aansluiting op HWN (te denken valt aan verbeteren bestaande aansluitingen, nieuwe aansluitingen, regionale ontsluitingsweg parallel aan HWN)
- Lokale aansluiting op Leidsche Rijn en Nieuwegein over / onder de snelweg
- Mitigerende maatregelen HWN

*Bronnen: Rijnenburg Quickscan Verstedelijking en Ontwerpstudie*

In ‘Rijnenburg Quickscan Verstedelijking” en de Ontwerpstudie zijn een aantal varianten voor ontsluiting bekeken. Bevindingen hieruit zijn:

- Het verkeersaanbod vanuit Rijnenburg past zonder reconstructie niet op de bestaande aansluitingen.
- De mogelijkheden om die aansluitingen op te waarderen of een nieuwe aansluiting te creëren zijn zeer beperkt. Dit betekent dus al snel een integrale verkenning waarbij ook de lay-out van hoofd-parallelstructuur, knooppunt Oudenrijn, etc. betrokken moet worden.
- In alle ontwerpen wordt uitgegaan van een hoofdontsluiting parallel aan de snelweg.

Omdat de A12 en A2 parallelstructuur in U-NED verband al onderwerp van studie zijn, ligt voor de hand om ontsluiting en netwerk(re)design gezamenlijk te bekijken. Dit betekent wel dat ‘Rijnenburg” ervoor zorgt dat die netwerkopgave zwaarder wordt en eerder oplossingsrichtingen in beeld komen met capaciteitsuitbreiding of stedelijke parallelwegen.

Alternatief kan zijn om het autogebruik nog veel verder terug te dringen dan de scenario’s uit de Quickscan. In de aanbeveling in H7 wordt daar een suggestie voor gedaan.

## Conclusies auto

- De onzekerheid rond de quickscans die tot nu toe uitgevoerd zijn is groot. De bandbreedte is zomaar een factor twee meer of minder.
- De onzekerheid zit met name in:
    - Programma en mobiliteitsaanpak Rijnenburg (beïnvloedbaar)
    - Andere factoren die de netwerkopgave en – aanpak bepalen (deels beïnvloedbaar door U-NED partners)
    - Rekenmethodiek (deels te elimineren door uitgebreid onderzoek te doen)
- Op basis van wat nu bekend is, zijn de inzichten:
    - Het verkeersaanbod vanuit Rijnenburg past zonder reconstructie niet op de bestaande aansluitingen. Ook niet met mobiliteitsaanpak die stevig inzet op duurzame mobiliteit, vergelijkbaar met het autogebruik van IJburg nu.
    - De mogelijkheden om die aansluitingen op te waarderen of een nieuwe aansluiting te creëren zijn zeer beperkt. In alle ontwerpen wordt bovendien uitgegaan van een hoofdontsluiting van Rijnenburg parallel aan de snelweg. Dit betekent dus al snel een integrale verkenning waarbij ook de lay-out van hoofd-parallelstructuur, knooppunt Oudenrijn, etc. betrokken moet worden.
    - Op het hoofwegennet geeft Rijnenburg substantieel extra belasting van de parallelrijbanen A12 en A2. Op A2 is effect het sterkste vanwege Amsterdam oriëntatie.
    - Optelsom van bovenstaande leidt tot de noodzaak van een integrale verkenning waarbij onder andere capaciteitsmaatregelen en stedelijke parallelstructuren in beeld komen.

# 7. Aanbevelingen

# Aanbeveling 1: *Verken de volledige bandbreedte van mobiliteitsprofielen. Voeg hiertoe aan het 'duurzame en stedelijke' concept van Klein Rijnenburg een conventioneel scenario en een experimenteel ambitieus scenario toe.*

Dit syntheseonderzoek laat zien dat er best wat nodig is voor een 'duurzaam stedelijk' resultaat. Bovendien heeft de overgrote meerderheid van de uitleglocaties in de Randstad van de afgelopen decennia een sterk autoprofiel gekregen, zelfs op plekken waar fietsinfra en HOV keurig op orde zijn. Aanbeveling is daarom om ook om enerzijds een ***'conventioneel scenario'*** in beeld te brengen. Al is het maar om het effect van een duurzame mobiliteitsaanpak tegen af te kunnen zetten. **De andere kant van de aanbeveling is om een experimenteel ambitieus scenario te verkennen,** bijvoorbeeld een radicaal groenstedelijk concept met open verbinding naar het groene hart waarbij de auto volledig buiten het gebied blijft, in één centrale parkeervoorziening.

Daarmee zijn er dan in totaal drie scenario's die gebruikt kunnen worden voor vevolgstudies en de bandbreedte en keuzeruimte ten volle zichtbaar maken:

- **Conventionele Randstedelijke uitleglocatie**. Dit scenario is een uitwerking waarbij fiets en OV goed op orde zijn, zonder excellente kwaliteit te bieden. Het parkeerregime gaat uit van de standaard richtlijn voor een suburbane uitleglocatie in lijn met het programma. Dit scenario brengt in beeld wat er gebeurt zonder sterk sturende mobiliteitsaanpak. Dat helpt om het effect van andere scenario's tegen af te zetten. Het scenario helpt ook om scherp na te denken wat er nodig is om echt een andere uitkomst te krijgen dan 'conventioneel' en daar tijdens de uitwerking ook aan te kunnen toetsen.
- **Duurzaam stedelijk scenario.** Dit is een uitwerking en optimalisatie van het Klein Rijnenburg uit de ontwerpstudie. Opgezet als gemengd, groenstedelijk, aantrekkelijk, intern gericht of lopen en fietsen en extern op een zo hoog mogelijk OV en fietsgebruik. Daarbij hoort een stevig restrictief parkeerbeleid. Dit leidt tot de netwerkopgaven en type oplossingen zoals geschetst in deze studie. Resultaat is een bandbreedte van zo'n 30%-50% autoaandeel, altijd meer dan 'in de stad' maar als uitleglocatie bijzonder autoluw en vergelijkbaar met IJburg (straks). Grootste mobiliteitsuitdagingen in dit scenario zijn om de snelle tram snel genoeg en vol genoeg te laten zijn en om niet te eindigen met toch het nodige asfalt op of parallel aan A2 of A12.
- **Experimenteel ambitieus.** Ongeveer alle cijfers in dit document zijn uiteindelijk gebaseerd op extrapolatie van bestaande gebieden en bestaand mobiliteitsgedrag. Een alternatief scenario kan zijn om een heel ander soort wijk te maken en daarbij te mikken op een doelgroep die daar enthousiast over is. Bijvoorbeeld een radicaal groenstedelijk concept met open verbinding naar het groene hart. De (deel)auto blijft dan in één centrale parkeervoorziening aan de gebiedsrand, en het complete gebied dus zonder auto's. Dan is de HOV-lijn in één keer gevuld en is de aansluiting op de snelweg goed te organiseren zonder problematische belasting op het netwerk. Een dergelijke ontwikkeling is op deze schaal nog niet gedaan, vandaar de naam experimenteel. Het zou echter juist vanuit de 'Randstedelijke ligging' van Rijnenburg kansrijk kunnen zijn om iets echt afwijkends te maken en daarmee meer radicaal in te spelen op de uitdagingen van de plek.

# Aanbeveling 2. Voer onderzoek uit op een aantal thema's om een compleet beeld te krijgen van de mogelijkheden en consequenties voor de mobiliteit(netwerken).

Deze studie is ook bedoeld om scherp te krijgen op welke vragen bestaande studies het antwoord niet kunnen geven zodat daar in het vervolg op ingezet kan worden. Naast de meer generieke uitwerking van genoemde scenario's zijn er aantal specifieke aspecten naar voren gekomen waar studie nodig is. Deze zijn wat ongelijksoortig van aard maar allen nodig om tot goede vervolgstappen te komen.

- **Kernkwaliteiten van Rijnenburg en het netwerk van omliggende centra.** De referentie IJburg is in dit onderzoek al een paar keer langsgekomen. Kwaliteit van IJburg is dat het met ruim water, strand en eilanden echt iets toevoegt en ook steeds meer gevonden wordt vanuit de stad. De plaat op pagina 5 laat Rijnenburg zien als nieuw centrum tussen zeven bestaande en nieuwe centra in. Die kunnen als een polycentrische nieuwe stad functioneren maar dat vraagt wel dat alle plekken iets te bieden hebben dat de overbrugging van de 3-5 km de moeite waard maakt. Aanbeveling is daarom om naast alle mobiliteitsoverwegingen ook te verdiepen op het verblijf zelf. Wat maakt Rijnenburg straks een aantrekkelijke plek om naar toe te gaan? En hoe kan dat netwerkje van centra en plekken iets moois en complementairs worden?
- **Lightrail naar Utrecht CS en binnenstad.** De eerdere OV-onderzoeken hebben nog niet geleid tot een scherp beeld van de echt kansrijke verbindingen voor Rijnenburg. Advies is om een variantenonderzoek uit te voeren en in ieder geval een vergelijk te maken tussen (een snelle variant van) van de Merwedelijn en een variant van de Papendorplijn die is geoptimaliseerd op Rijnenburg (dus zo rechtstreeks en snel als haalbaar). Overweging is om voorafgaand aan een variantenstudie nog één keer goed te divergeren in wat 'wildere' varianten vanuit een 'Rijnenburg komt er' startpunt. Denk bijvoorbeeld aan het aantakken van regiobussen op een Rijnenburg hub of het bedienen van IJsselstein via Rijnenburg.
- **HOV op het wiel en regionale busverbindingen.** Er ligt een waaier aan varianten voor verbindingen over het wiel en aantakking van buslijnen. Een deel biedt voor Rijnenburg kansen om naast de verbinding naar CS een paar goede secundaire verbindingen te krijgen. Omgekeerd kan Rijnenburg voor de extra vraag en investering zorgen die zo'n verbinding over de drempel helpen. Aanbeveling is om nu de contouren van de Merwedelijn, Rijnenburg en A12-zone zichtbaar worden al deze varianten opnieuw op een rij te zetten en terug te brengen tot een paar hoofdvarianten en vervolgens de effecten te bepalen.
- **Ontwerpend onderzoek externe fietsverbindingen.** De externe fietsverbindingen zijn belangrijk omdat de hoofdbestemmingen eigenlijk net te ver weg liggen voor een natuurlijk hoog aandeel fietsgebruik. De barrières van snelweg en Amsterdam-Rijnkanaal versterken dat. In Leidsche Rijn is met de tunnel en de ligging van het centrum maximaal ingezet om de stad en de uitleg aan te sluiten. Daarmee is de fietsrelatie niet alleen functioneel maar ook in beleving optimaal. Wat we kunnen leren, is dat het van belang is tijdig vanuit lopen, fietsen, verblijf en kwaliteit over de externe verbindingen na te denken, vooral over de barrières.
- **Opgave en oplossingsrichtingen auto.** Na de studies met quickscan modellen is validatie met een volwaardig verkeersmodel nu op zijn plek. Dat verkleint de onzekerheid. Het hanteren van een forse bandbreedte en gevoeligheidsanalyses is daarbij wel essentieel om niet in schijn-nauwkeurigheid te vervallen. Een tweede stap is om – gekoppeld aan het traject in U-NED - om het effect op oplossingsrichtingen op netwerkniveau in beeld te brengen. Dit moet duidelijk maken of 'Rijnenburg' goed of juist slecht combineert met de voorkeursrichting voor de lange termijn die nu binnen U-NED ontwikkeld wordt, en hoe daarop geanticipeerd kan worden. Essentieel onderdeel zo'n studie is om flankerend (parkeer- en prijs-) beleid als 'knop' mee te nemen.

# Slotbeschouwing van Studio Bereikbaar – *een duurzaam mobiliteitssucces maken van Rijnenburg*

Rijnenburg is een complexe ontwikkellocatie, gezien vanuit het doel om de mobiliteit duurzaam te laten zijn. Dat is een direct gevolg van de ligging:

- Op enige afstand van Utrecht Centraal, binnenstad en andere centra waardoor veel bestemmingen op de – vanuit het perspectief van duurzame mobiliteit – moeizame middenafstand liggen.
- Op een gunstig punt in de Randstad om zeer veel arbeidsplaatsen te bereiken. Juist voor die pendelverplaatsingen ligt de locatie zeer gunstig in het snelwegnet en veel minder gunstig ten opzichte van het openbaar vervoer. Die snelwegen zitten vol en de ruimte (in alle opzichten) om uit te breiden is er niet.
- Dat snelwegnet zorgt ook voor een barrière voor voetganger en fiets naar de rest van Utrecht en Nieuwegein en goed aansluiten op de overbelaste 'spaghetti' is complex.

Rijnenburg zet ook de transitie naar duurzame mobiliteit in een groter gebied op scherp. Het ligt tegen de stad maar ook midden in 'suburbaan' Utrecht. Het contrast in mobiliteitsgedrag tussen het stedelijke Utrecht en de suburbane schil van Leidsche Rijn, Papendorp, IJsselstein, Nieuwegein en de A12-zone is momenteel groot. De keuze voor 'Utrecht nabij' en het ingezette mobiliteitsbeleid van alle partijen in het gebied beoogt dit verschil te verkleinen en de stap naar duurzame mobiliteit te zetten. Rijnenburg maakt die opgave extra spannend. Het kan de transformatie van de hele 'zuidwestlob' versterken. Maar die hele transformatie moet nog wel tot stand komen. Er is een flink contrast tussen de ambitie 2035+ en de huidige situatie in dit grote gebied. En Rijnenburg voegt aan de mobiliteitsopgave ook weer extra opgaven toe. Een goed mobiliteitsconcept voor Rijnenburg is daarom groter dan alleen de ontwikkellocatie; het moet onderdeel zijn van een mobiliteitstransitie en bredere verstedelijk van de 'zuidwestlob'.

Deze uitdagingen zijn uiteraard al lang onderkend. In de eerdere ontwerpstudie is een duurzaam mobiliteitsprofiel dan ook de basis onder het hele concept Klein Rijnenburg. De eerste verkennende onderzoeken laten ook zien dat een duurzaam stedelijk mobiliteitsprofiel mogelijk blijkt. De 'stedelijke nabijheidsindicator' laat ook zien dat de hele 'zuidwestlob' de stap naar stedelijke nabijheid en bijbehorende mobiliteit kán zetten, zij het in mindere mate dan bij een compact model. Niettemin zullen bij iedere uitwerkingsstap bovenstaande punten - die inherent zijn aan de locatie Rijnenburg - weer terugkomen. De mate waarin de uiteindelijke ontwikkeling een slim en coherent antwoord biedt op de mobiliteitsuitdagingen van de plek, zal voor een groot deel het succes van Rijnenburg bepalen.

De eerste aanbeveling (pagina 41) is daarom wat ons betreft cruciaal; het denken oprekken. Door enerzijds een 'een conventioneel mobiliteitsscenario' in beeld te brengen. Omdat dat op deze plek heel gemakkelijk werkelijkheid kan worden, zoals dat ook gebeurt is op vele andere uitbreidingslocaties waar met hoge ambities gestart is. Maar vooral om het denken de andere kant op te rekken; met een radicaal concept waarin juist het voordeel van de ligging wordt benut; aan het groen, bij de stad en met een wijk- en mobiliteitsprofiel dat je nergens anders in Nederland vindt.

# 8. Gehanteerde bronnen

Documenten Rijnenburg

- Rijnenburg Quickscan Verstedelijking
- Ontwerpstudie Rijnenburg
- Ontsluitingsconcept Papendorplijn
- Aanlegkosten OV-structuur van en naar Rijnenburg

Documenten mobiliteitscontext

- Utrecht Nabij –hoofdrapport en bijlagen mobiliteit. https://programma-uned.nl/relevante+documenten/default.aspx
- Dashboard Verstedelijking MRU. https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/projecten/dashboard-verstedelijking
- HOV zuidlob – quickscan
- Mobiliteitsplan Zeeburgereiland en IJburg – programma update 2019
- Samen OV Versnellen – hoofdrapport en bijlagen

Documenten beleid en bestuur

- Coalitieakkoord Utrecht 2022-2026
- Motie Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg

Databronnen

- CBS onderzoek verplaatsingen in Nederland (OViN)
- CBS arbeidsplaatsen
- Google Earth
- Mobiliteitsscan (gebruikte basis is nationale verkeersmodel NRM west 2030 hoog)
- Bibliotheek voorbeeldbuurten – projectarchief Studio Bereikbaar

# Aanlegkosten van OV-structuur van en naar Rijnenburg

## Quick scan kostenkentallenanalyse Gemeente Utrecht

20 juni 2022



# Contactpersoon

**HENDRIK JAN BERGVELD**
**Senior Adviseur**

T +31 (0)88 4261206
M +31 (0)6 27060591
E hendrikjan.bergveld@arcadis.com

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

# Inhoudsopgave


**1 Inleiding 4**

1.1 Achtergrond 4

1.2 Aanpak 4

**2 Uitgangspunten 5**

2.1 Tracévarianten lightrail 5

2.2 Bouwstenen tracévarianten kosteninschatting 5

2.2.1 Tracé 1: Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg 6

2.2.2 Tracé 2: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom 7

2.2.3 Tracé 3: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn 8

2.2.4 Tracé 4: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn 9

2.3 HOV-bus 10

2.4 Overige uitgangspunten 11

2.5 Kosten per bouwsteen 11

**3 Investeringskosten OV-infrastructuur 12**

**4 Investeringskosten OV-infrastructuur inclusief test- en proefbedrijf 13**

**Bijlage 1 – M105: Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg 14**

**Colofon 15**

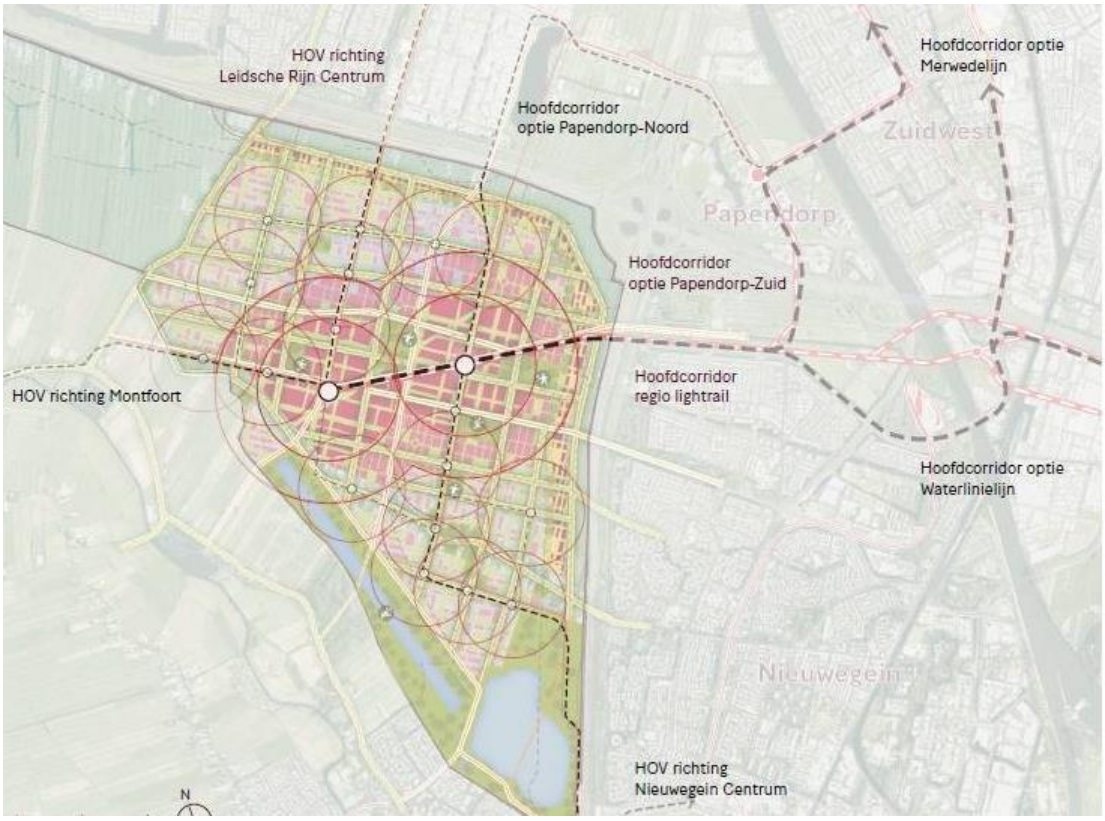
# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Op 10 maart 2022 heeft in de gemeenteraadsvergadering de behandeling plaatsgevonden van het voorstel ‘Eerste stappen Schaalsprong OV’[1]. Daarbij is een motie ‘Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg’ aangenomen[2] welke onder ander vraagt om het kaart brengen van de aanlegkosten van een OV-structuur van en naar Rijnenburg die boven op de kosten komen die geraamd zijn ten behoeve van het raadsvoorstel Eerste Stappen Schaalsprong OV (onderdeel 1b van de motie). Gevraagd wordt de gemeenteraad over de uitkomsten te informeren voor het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) voor de zomer van 2022. De motie is opgenomen in de bijlage.

## 1.2 Aanpak

Arcadis is gevraagd om de aanlegkosten van een OV-structuur van en naar Rijnenburg in te schatten op basis van kostenkentallen. We sluiten daarbij aan bij de recent opgeleverde Ontwerpstudie Rijnenburg[3]. De hierin opgenomen maatregelkaarten voor onder andere OV betrekken we bij de beantwoording van de vraag. Voor de maatregelen maken we een kosteninschatting op basis van indicatieve tracés en kostenkentallen van vergelijkbare projecten. De kostenkentallen beschrijven het deel boven op de kosten die reeds zijn opgenomen in het raadsvoorstel ‘Eerste stappen Schaalsprong OV ’voor de realisatie van de Papendorplijn, Merwedelijn en Waterlinielijn. De provincie Utrecht is betrokken geweest bij de uitwerking. De tracés en varianten zijn in kaart gebracht en beoordeeld op technische haalbaarheid. Aan de hand hiervan zijn de tracés aangepast waar nodig. Er zijn geen ontwerpdocumenten of dwarsprofielen beschikbaar voor deze studie. Deze notitie beschrijft de uitgangspunten en resultaten van de analyse.




*Figuur 1. HOV-netwerk Groot Rijnenburg (bron: Ontwerpstudie Rijnenburg).*

[1] Zie Agenda Utrecht - Gemeenteraad donderdag 10 maart 2022 09:30 - 23:00 - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)
[2] Zie M105 Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg Utrecht - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)
[3] Zie Raadsbrief Ontwerpstudie Rijnenburg Utrecht - iBabs RIS (bestuurlijkeinformatie.nl)

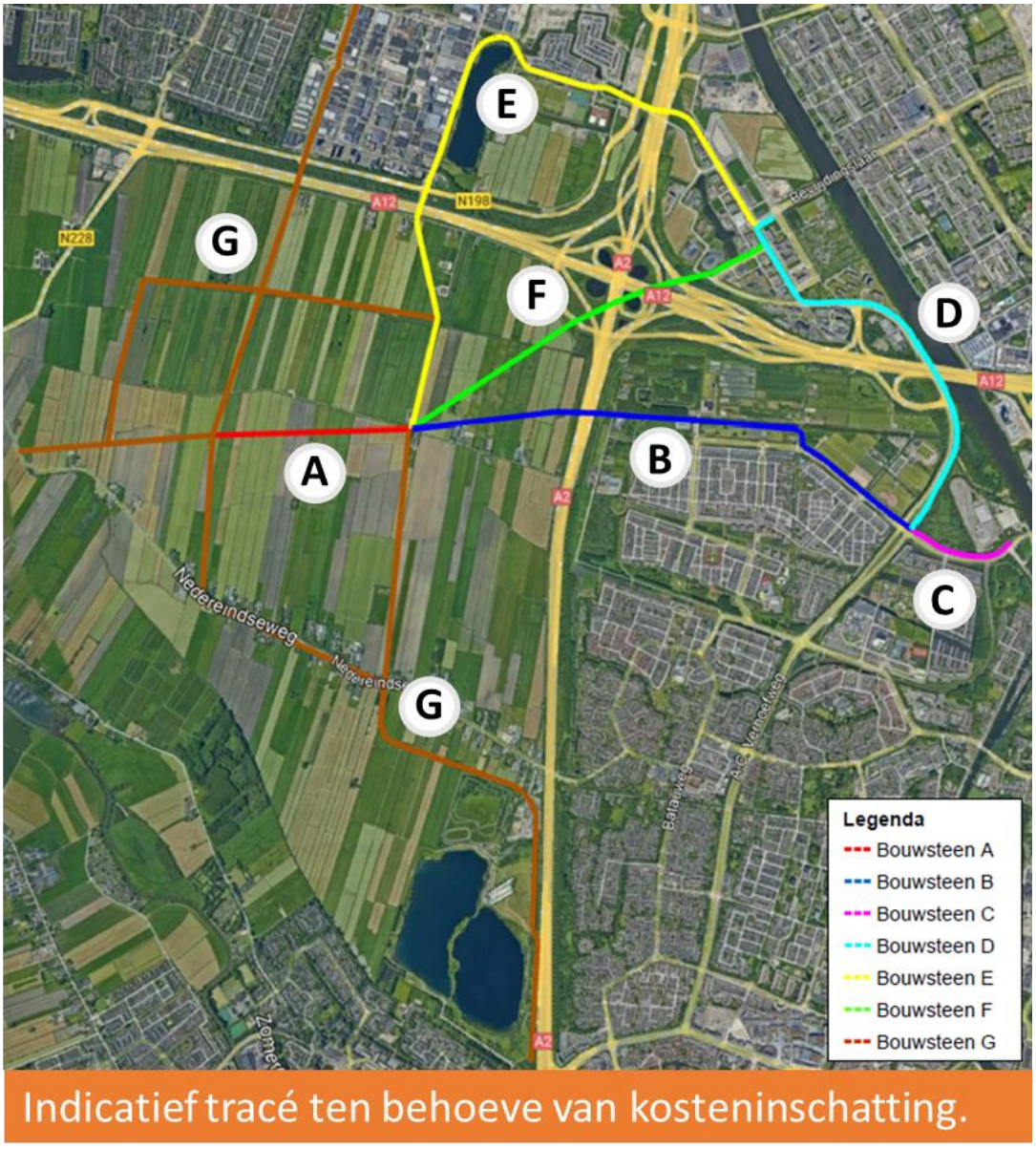
# 2 Uitgangspunten

## 2.1 Tracévarianten lightrail

De geschetste opties uit de Ontwerpstudie Rijnenburg zijn verder uitgewerkt in een aantal tracévarianten, waarin ook (indicatief) gekeken is naar het aantal haltes en de locaties van haltes. Deze tracés zijn vervolgens door middel van expert judgement getoetst op technische haalbaarheid. Als gevolg hiervan zijn een aantal aanpassingen verwerkt in de tracévarianten, welke als basis zijn gebruikt voor de kosteninschatting.

## 2.2 Bouwstenen tracévarianten kosteninschatting

Gegeven de diverse tracévarianten voor lightrail en HOV-bus, welke in meer of mindere mate overlappen, zijn de tracés opgedeeld in bouwstenen. In onderstaande figuur zijn de verschillende bouwstenen weergegeven:




*Figuur 2. Bouwstenen voor kosteninschatting tracévarianten Lightrail/HOV op basis van toetsing technische haalbaarheid.*

- **Bouwsteen A**: Tracé door Rijnenburg;
- **Bouwsteen B**: Tracé langs de Galecopperzoom, over de A2 en door Rijnenburg;

- **Bouwsteen C:** Tracé ten behoeve van koppeling met Merwedelijn (huidige SUNIJ lijn) via de tramremise;
- **Bouwsteen D:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg via Papendorpseweg en gebruik aangepaste, huidige onderdoorgang A12;
- **Bouwsteen E**: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg via Leidsche Rijn met gelijkvloerse kruising Stadsbaan en verzwaard viaduct A2;
- **Bouwsteen F:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, inclusief passage knp. Oudenrijn met boortunnel
- **Bouwsteen G:** HOV-businfrastructuur;

De bouwstenen B, C en D lopen (deels) over het grondgebied van de gemeente Nieuwegein.
Voor de bouwstenen zijn de kostenkentallen bepaald voor de OV-infrastructuur in Rijnenburg bovenop de kosten die geraamd zijn ten behoeve van het raadsvoorstel Eerste Stappen Schaalsprong OV. De verschillende tracés zijn als volgt opgebouwd op basis van bovenstaande bouwstenen:

| Maatregelen en varianten | Bouwstenen |
|---|---|
| **Tracé 1:** Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg | **A, B, C** |
| **Tracé 2:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom | **A, B, D** |
| **Tracé 3:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn | **A, E** |
| **Tracé 4:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn | **A, F** |
| **HOV-Bus** | **G** |

### 2.2.1 Tracé 1: Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg

Tracé 1, bestaande uit bouwsteen A, B en C, gaat uit van het doortrekken van de Merwedelijn (huidige SUNIJ-lijn) richting Rijnenburg. Het tracé volgt het voorstel uit de ontwerpstudie Rijnenburg, deze is naar verwachting technisch haalbaar. Het tracé takt nabij de huidige remise/Taludweg aan op de Merwedelijn en loopt vervolgens via de Galecopperzoom naar Rijnenburg. Voor de kruising met de A2 gaan we uit van een viaduct (niveau +1). Een voordeel van deze variant is dat deze aansluit op de bestaande tramremise.




*Figuur 3. Tracé 1 - Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg.*

### 2.2.2 Tracé 2: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom

Voor de doortrekking van de Papendorplijn sluiten we aan op het raadsvoorstel Eerste Stappen Schaalsprong OV, waarin de Papendorplijn na het kruisen van het Amsterdam-Rijnkanaal via de Prins Clausbrug eindigt in Papendorp (Churchilllaan/Taatsenplein). Tracé 2, opgebouwd uit bouwsteen A, B en D, loopt richting het zuiden via Papendorp, onder de A12 door om vervolgens door de Galecopperzoom hetzelfde tracé te volgen als tracé 1 (doorgetrokken Merwedelijn).

We schatten de technische en logistieke haalbaarheid van het initiële tracé met onderdoorgang onder de A12 ter hoogte van de Groenewoudsedijk (figuur 1) laag in als gevolg van aanwezige hoogteverschil, de bestaande infrastructuur en benodigde afsluitingen van de A12 tijdens de werkzaamheden. De hoofdrijbaan van de A12 ligt hier op ca. 1,50 m hoogte. Om een onderdoorgang met voldoende vrije ruimte voor lightrail mogelijk te maken, moet deze verdiept worden aangelegd. Hiervoor is naar verwachting een bouwkuip benodigd. De onderdoorgang wordt dan in segmenten onder de A12 aangelegd. De A12 heeft hier in totaal 15 rijstroken. De aanleg zal daarom naar verwachting in minimaal 4 fasen plaats moeten vinden, waarbij de A12 meermaals moet worden afgesloten. Technisch is dit naar verwachting mogelijk, maar zeer complex en kostbaar. Ook een alternatief via de fietstunnel (Galecopperdijk) biedt niet voldoende ruimte. In een verdiepend onderzoek zouden de mogelijkheden om deze tracévariant mogelijk te maken, bijvoorbeeld middels een tunnel, kunnen worden onderzocht.

Ten behoeve van de kosteninschatting wordt in deze fase uitgegaan van een alternatieve route via de Papendorpseweg. Hier ligt al een breed kunstwerk onder de A12. De technische haalbaarheid om hier een lightrail te laten passeren lijkt met wat aanpassingen realistischer. Het nadeel van deze aanpassing is dat tracé 2 als gevolg van langere reistijden waarschijnlijk vervoerskundig minder goed scoort. Een eventuele versnelling is mogelijk door het tracé te ‘strekken’ via de Galecopperwetering, het nadeel hiervan is een extra doorsnijding van het gebied. Het advies is om in een volgende fase nader onderzoek uit te voeren naar de verschillende varianten ten behoeve van een integrale afweging tussen kosten, maakbaarheid, inpassing en vervoerkundige aspecten.



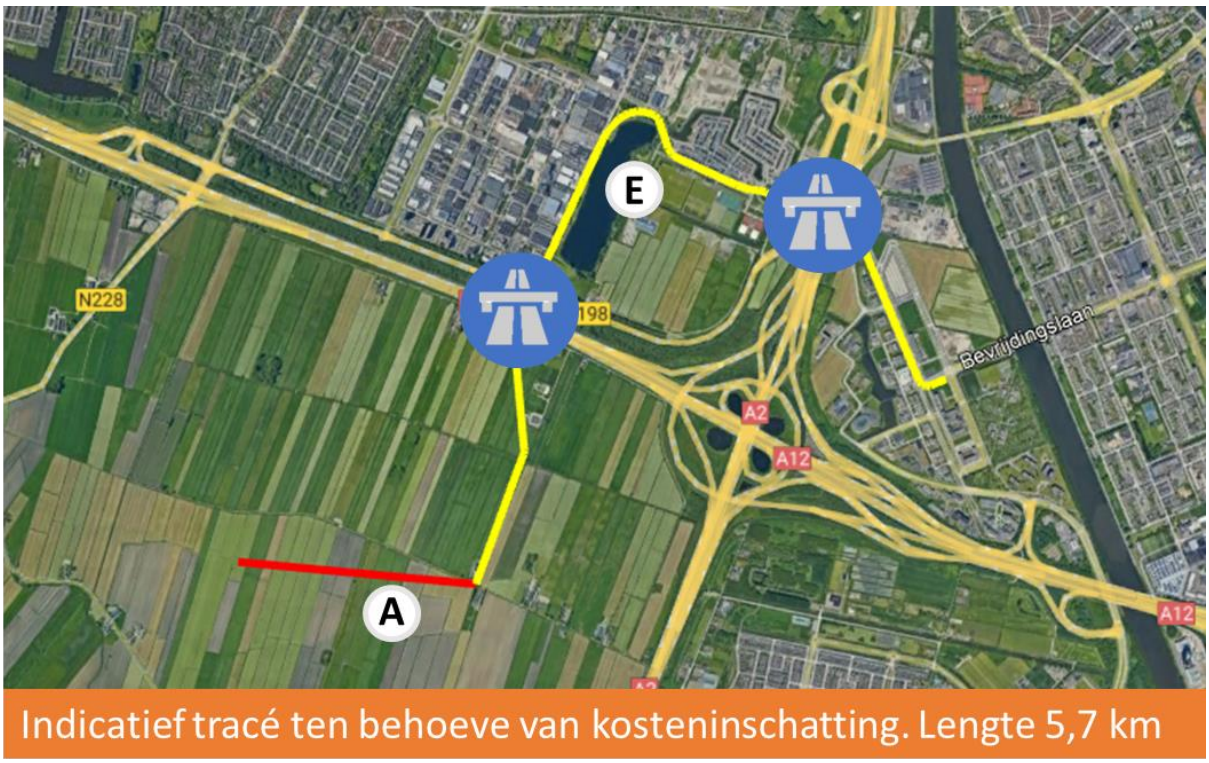

*Figuur 4. Tracé 2 - Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom*

### 2.2.3 Tracé 3: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn

Ook tracé 3, bestaande bouwsteen A en E, sluit aan op de doortrekking de Papendorplijn zoals uitgewerkt in het raadsvoorstel Eerste Stappen Schaalsprong OV. Tracé 3 loopt vanuit Papendorp richting het noorden, passeert de beoogde Mobiliteitshub XL, kruist via het Marinus van Tyrusviaduct de A2 en loopt vervolgens via Strijkviertel en Oudenrijn naar Rijnenburg.

De technische haalbaarheid is met name nabij de kruising met de A2 en de Stadsbaan complex. Uitgangspunt is nu een gelijkvloerse kruising van de Stadsbaan, maar de vraag is of dit acceptabel is met het oog op de verkeersintensiteit. Toch handhaven we dit uitgangspunt, omdat het alternatief, een ongelijkvloerse kruising van de Stadsbaan, moeilijk is in te passen. Dit zou waarschijnlijk een compleet nieuw kunstwerk (hoger) over de A2 betekenen, waarbij de fietsroute ook moet worden aangepast. Waarschijnlijk moet het bestaande kunstwerk over de A2 verzwaard worden om de lightrail te kunnen dragen, met als gevolg afsluitingen van de A2 tijdens de werkzaamheden. Dit vergt nog nader onderzoek.

Ten slotte kruist het tracé de A12. Op deze locatie is er al een onderdoorgang. Hierin is in de breedte genoeg ruimte voor het aanleggen van een lightrail tracé, maar er is niet genoeg hoogte. Daarom zijn er kosten meegenomen voor het creëren van een verdiepte ligging van één tot twee meter diepte.




*Figuur 5. Tracé 3 - Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn*

### 2.2.4 Tracé 4: Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn

De meest rechtstreekse route loopt vanaf Papendorp door knooppunt Oudenrijn naar Rijnenburg. Vanuit technische haalbaarheid is een kruising ‘bovenlangs’ niet realistisch. Daarom is er uitgegaan van een geboorde tunnel. Een boortunnel kan niet recht onder de kunstwerken van de A2/A12 door, daarnaast moet er voldoende ruimte zijn (minstens 500 meter) om de boring op te starten. In het indicatieve tracé is hier rekening mee gehouden om tot een technisch haalbare variant te komen.




*Figuur 6. Tracé 4 - Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn*

## 2.3 HOV-bus

De tracés voor HOV-bus (aanvullend op de trambaan geschikt voor medegebruik door bus) zijn overgenomen uit de Ontwerpstudie Rijnenburg. Specifiek voor de HOV-corridor Rijnenburg – Leidsche Rijn is rekening gehouden met aansluiten op de bestaande HOV-buscorridor richting station Utrecht Leidsche Rijn Centrum en station Vleuten. Richting het zuiden is nader onderzoek benodigd ten behoeve van inpassing van de infrastructuur en aansluiting op het busnetwerk.




*Figuur 7. Opbouw tracévarianten HOV-bus.*

## 2.4 Overige uitgangspunten

Ten behoeve van de kosteninschatting zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De kosten zijn gebaseerd op Prijspeil 01 januari 2022; in Euro; exclusief btw.
- Het gebied waar de wijk Rijnenburg wordt gebouwd wordt als bouwrijp beschouwd, dus er zijn geen kosten meegenomen voor het bouwrijp maken.
- Modaliteit(en): We gaan uit van lightrail/tram met dubbelspoor op doorgetrokken Merwedelijn en Papendorplijn, aantakking op de Papendorplijn in Papendorp en op de aantakking SUNIJ-lijn nabij remise/Taludweg.
- Voor wat betreft de bus op de vrijliggende HOV-banen in Rijnenburg geldt dat we de HOV-bus corridors meenemen naar Leidsche Rijn, Nieuwegein, Montfoort. Alleen de vrijliggende tracés in Rijnenburg worden beschouwd, buiten Rijnenburg valt buiten scope raming behalve de koppeling met busbaan naar Leidsche Rijn (zie paragraaf 2.2).
- Uitgangspunt hierbij is dat we alleen kosten ramen bovenop al geraamde kosten in de rapportage OV Versnellen.
- We gaan in principe uit van bovengrondse tracés. Alleen voor tracé 4 (bouwsteen F) onder knooppunt Oudenrijn wordt uitgegaan van een tunnel. Daar waar aan de orde wordt bestaande infrastructuur aangepast.
- Het spoor komt in asfalt te liggen, zodat er ook een HOV-bus overheen kan rijden. In alle varianten gaan we er van uit dat daar waar er al een busbaan is in het tracé, deze wordt vervangen door rails, waarbij de baan wordt uitgevuld om ook weer als busbaan dienst te kunnen doen.
- De haltes voor de lightrail zijn haltes op maaiveld met twee zijperrons. We gaan uit van standaard halteontwerp voor tram in Utrecht, haltes hebben lengte van 75 m (2 gekoppelde tramstellen). Het aantal haltes verschilt per tracévariant, maar we gaan in ieder geval uit van twee tramhaltes in Rijnenburg.
- We gaan uit van een standaard keervoorziening in Rijnenburg, aanpassing remise is buiten scope, evenals een extra opstelterrein. In de uitwerking van het project dient te worden bezien of een aanpassing van het opstelterrein/remise als gevolg van materieel benodigd is. Er zijn geen ontwerpen, inpassingsplan etc. opgesteld. De kosten per bouwsteen betreffen nadrukkelijk een kosteninschatting op basis van indicatieve tracés en kostenkentallen van vergelijkbare projecten. Kosten voor proefbedrijf etc. zijn buiten beschouwing gelaten (deze zijn in hoofdstuk 4 apart inzichtelijk gemaakt).
- Engineeringskosten: In deze kosten zijn de kosten voor opdrachtnemer en ingenieursbureau opgenomen.
- Vastgoed- en verwervingskosten zijn niet opgenomen in de raming. Voor de tracés geldt, vaak deels, dat deze komen in het nieuw te ontwikkelen wijk Rijnenburg. In bestaande wijken is er wel kans dat er kosten zijn voor vastgoed. Dit is niet verder uitgezocht, maar kan wel een aanzienlijke kostenpost zijn.
- Risico's zijn ingeschat op basis van kostenexpertise van vergelijkbare projecten. Risicosessies hebben niet plaats gevonden en risico's zijn niet gekwalificeerd of gekwantificeerd.

## 2.5 Kosten per bouwsteen

Op basis van bovenstaande uitgangspunten zijn de investeringskosten per bouwsteen ingeschat, hierbij geldt een marge van +/- 40%. De gemiddelde investeringskosten van de lightrail bouwstenen komen uit op ca. €37 mln. per kilometer. Met name bouwsteen F is met €146 mln. per kilometer relatief kostbaar, dit als gevolg van de geboorde tramtunnel.

| | VARIANTEN - Deterministisch | Lengte | | Prijs/m | Totaal excl BTW | -/-40% | +40% |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Bouwsteen A | 1.110 | m | € 9.640 | € 10.700.000 | € 6.400.000 | € 15.000.000 |
| 2. | Bouwsteen B | 3.045 | m | € 16.453 | € 50.100.000 | € 30.100.000 | € 70.100.000 |
| 3. | Bouwsteen C | 615 | m | € 8.130 | € 5.000.000 | € 3.000.000 | € 7.000.000 |
| 4. | Bouwsteen D | 2.530 | m | € 11.739 | € 29.700.000 | € 17.800.000 | € 41.600.000 |
| 5. | Bouwsteen E | 4.550 | m | € 15.165 | € 69.000.000 | € 41.400.000 | € 96.600.000 |
| 6. | Bouwsteen F | 2.510 | m | € 146.773 | € 368.400.000 | € 221.000.000 | € 515.800.000 |
| 7. | Bouwsteen G | 12.440 | m | € 2.621 | € 32.600.000 | € 19.600.000 | € 45.600.000 |

# 3 Investeringskosten OV-infrastructuur

De investeringskosten per tracé, opgebouwd uit de verschillende bouwstenen, zijn weergegeven in onderstaande tabel. Onderstaande bedragen betreffen alleen de investeringskosten van de infrastructuur en haltes, dus niet de exploitatiekosten, aanschaf van eventueel extra materieel en eventuele aanpassingen aan remises/opstelterreinen. Ook zijn eventuele vastgoedkosten (grondaankoop) nog niet meegenomen en zijn (kostenverhogende) risico's nog niet onderzocht.

| Maatregelen en varianten | Bouwstenen | Totale lengte | Investeringskosten exclusief +/- 40% marge. |
|---|---|---|---|
| **Tracé 1:** Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg | **A, B, C** | **4,8 km** | **€ 65,8 mln.** |
| **Tracé 2:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom | **A, B, D** | **6,7 km** | **€ 90,5 mln.** |
| **Tracé 3:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn | **A, E** | **5,7 km** | **€ 79,7 mln.** |
| **Tracé 4:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn | **A, F** | **3,6 km** | **€ 379,1 mln.** |
| **HOV-Bus** | **G** | **12,4 km** | **€ 32,6 mln** |

*Tabel 1: Investeringskosten per tracé*

De investeringskosten van combinaties van het doortrekken van de Merwedelijn én de Papendorplijn zijn weergegeven in onderstaande tabel. Doordat de tracés gedeeltelijk overlappen, zijn de investeringskosten van gecombineerde tracés lager dan de som van de individuele maatregelen. Zo is er ruime overlap tussen tracé 1 en 2. Nader onderzoek is benodigd om te onderbouwen of deze combinaties in de OV-exploitatie/vervoerkundig goed functioneren.

| Combinaties | Bouwstenen | Totale lengte | Investeringskosten exclusief +/- 40% marge. |
|---|---|---|---|
| **Tracé 1 én 2:** Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg in combinatie met Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom | **A, B, C, D** | **7,3 km** | **€ 95,5 mln.** |
| **Tracé 1 én 3:** Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg in combinatie met Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn | **A, B, C, E** | **9,3 km** | **€ 134,8 mln.** |
| **Tracé 1 én 4:** Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg in combinatie met Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn | **A, B, C, F** | **7,3 km** | **€ 434,2 mln.** |

*Tabel 2: Investeringskosten combinaties tracés*

# 4 Investeringskosten OV-infrastructuur inclusief test- en proefbedrijf

Op verzoek van de gemeente Utrecht is in overleg met de Provincie Utrecht een inschatting afgegeven van de benodigde kosten voor test- en proefbedrijf op de nieuw te realiseren infrastructuur[4]. Op basis van de cijfers uit het 'Einddossier Uithoflijn' is een verhouding van circa 1:10 (verhouding kosten test- en proefbedrijf versus investeringskosten aanleg van nieuwe traminfrastructuur) reëel. De inschatting van de 10% opslag komt daarmee bovenop de in hoofdstuk 3 geraamde investeringskosten voor de aanleg van de nieuwe infrastructuur. De in hoofdstuk 3 gepresenteerde tabellen zijn hiervoor aangevuld met de kosten voor test- en proefbedrijf.

| Maatregelen en varianten | Investeringskosten aanleg exclusief +/- 40% marge | Op te tellen 10% test- en proefbedrijf | Totale investeringskosten incl. test – en proefbedrijf excl. +/- 40% marge |
|---|---|---|---|
| **Tracé 1:** Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg | **€ 65,8 mln.** | **€ 6,6 mln** | **€ 72,4 mln** |
| **Tracé 2:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom | **€ 90,5 mln.** | **€ 9,1 mln** | **€ 99,6 mln** |
| **Tracé 3:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn | **€ 79,7 mln.** | **€ 8,0 mln** | **€ 87,7 mln** |
| **Tracé 4:** Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn | **€ 379,1 mln.** | **€ 37,9 mln** | **€ 417,0 mln** |

*Tabel 3: Investeringskosten per tramtracé*

De investeringskosten van combinaties van het doortrekken van de Merwedelijn én de Papendorplijn zijn weergegeven in onderstaande tabel. Zie ook de uitleg in hoofdstuk 3.

| Combinaties | Investeringskosten aanleg exclusief +/- 40% marge | Op te tellen 10% test- en proefbedrijf | Totale investeringskosten incl. test – en proefbedrijf excl. +/- 40% marge |
|---|---|---|---|
| **Tracé 1 én 2:** Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg in combinatie met Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via de Galecopperzoom | **€ 95,5 mln.** | **€ 9,6 mln** | **€ 105,1 mln** |
| **Tracé 1 én 3:** Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg in combinatie met Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via Leidsche Rijn | **€ 134,8 mln.** | **€ 13,5 mln** | **€ 148,3 mln** |
| **Tracé 1 én 4:** Merwedelijn doorgetrokken naar Rijnenburg in combinatie met Papendorplijn doorgetrokken naar Rijnenburg, via knooppunt Oudenrijn | **€ 434,2 mln.** | **€ 43,4 mln** | **€ 477,6 mln** |

*Tabel 4: Investeringskosten combinaties tracés*

[4] Zie 'De Uithoflijn - Einddossier van een uniek Utrechts tramproject', d.d. 15 december 2020 via https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/documenten/Ingekomen-stukken-van-GS-naar-PS/Bijlage-1-Einddossier-Uithoflijn.pdf.

# Bijlage 1 – M105: Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg

## Motie: Mobiliteitsonderzoek ontsluiting Rijnenburg

De gemeenteraad van Utrecht, in vergadering bijeen op 10 maart 2022, ter bespreking van het raadsvoorstel Eerste stappen Schaalsprong OV

### Constaterende dat:

1. Op 23 februari de ontwerpstudie Rijnenburg gepubliceerd werd
2. Een mogelijke ontwikkeling in Rijnenburg nog geen onderdeel is van de plannen met betrekking tot de schaalsprong
3. Deze meerdere scenario's bevatte voor de ontwikkeling van Rijnenburg
4. Er slechts één pagina gewijd werd aan de ontsluiting van de wijk met het OV, hierin wel eerste randvoorwaarden stonden voor succesvol HOV

### Overwegende dat:

1. Relevante inzichten betrokken kunnen worden in de verdere uitwerking waaronder de eerdere documenten opgesteld door de grondeigenaren en de HDSR
2. Een verdieping in mobiliteit verdere invulling kan geven aan de randvoorwaarden voor succesvol HOV
3. Met name een eventuele doorkoppeling van de Papendorplijn nog verdere uitwerking vraagt
4. Er voor de zomer een Bestuurlijk Overleg Leefomgeving is met het Rijk waarin de raakvlakken tussen verstedelijking en mobiliteit centraal staan
5. Financiële middelen vanuit het Rijk noodzakelijk zullen zijn voor een eventuele grootschalige ontwikkeling in Rijnenburg.

### Draagt het college op:

1. Een mobiliteitsonderzoek te doen naar de ontsluiting van Rijnenburg
    a. Een synthese te maken van de relevante beschikbare informatie op het gebied van mobiliteit t.b.v. de ontsluiting van Rijnenburg als verstedelijkingslocatie
    b. De aanlegkosten van een OV structuur van en naar Rijnenburg in kaart te brengen die bovenop de kosten komen die geraamd zijn t.b.v. het raadsvoorstel Eerste Stappen Schaalsprong OV.
    c. Over de uitkomsten hiervan de raad te informeren voor het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving (BOL) voor de zomer van 2022
2. Dit vervolgens te verwerken in een verdiepend mobiliteitsonderzoek naar de ontsluiting van Rijnenburg
    a. Hierin verder te verdiepen op mogelijke ontsluiting van Rijnenburg passend bij de verschillende verstedelijkingsscenario's uit de ontwerpstudie
    b. Hiervoor scenario's uit te werken die aansluiten op de plannen uit het raadsvoorstel eerste stappen Schaalsprong OV
    c. Randvoorwaarden voor succesvol HOV in Rijnenburg verder uit te werken en onderbouwen
    d. Over de uitkomsten hiervan de raad te informeren

En gaat over tot de orde van de dag.

### Ingediend door:

- Susanne Schilderman, D66
- Jeffrey Koppelaar, S&S
- Bulent Isik, PvdA
- Marijn de Pagter, VVD

# Colofon

AANLEGKOSTEN VAN OV-STRUCTUUR VAN EN NAAR RIJNENBURG
QUICK SCAN KOSTENKENTALLENANALYSE

KLANT
Gemeente Utrecht

AUTEUR
Hendrik Jan Bergveld, Martijn Derksen

PROJECTNUMMER
30128681

ONZE REFERENTIE
A4JK4D75MNTY-2120273371-411:1.0

DATUM
20 juni 2022

STATUS
Definitief

# Over Arcadis

Arcadis is een toonaangevend wereldwijd ontwerp- en consultancybureau voor de natuurlijke en gebouwde omgeving. Wij maken het verschil voor onze klanten en de maatschappij met doeltreffende, duurzame en digitale oplossingen. Met 27.000 mensen in meer dan 70 landen genereerden we in 2020 een omzet van €3,3 miljard. Wij ondersteunen UN-Habitat met kennis en expertise om leefomstandigheden te verbeteren in gebieden getroffen door de gevolgen van de klimaatverandering.

www.arcadis.com

**Arcadis Nederland B.V.**

Postbus 220
3800 AE Amersfoort
Nederland

T +31 (0)88 4261261

**Arcadis. Improving quality of life**