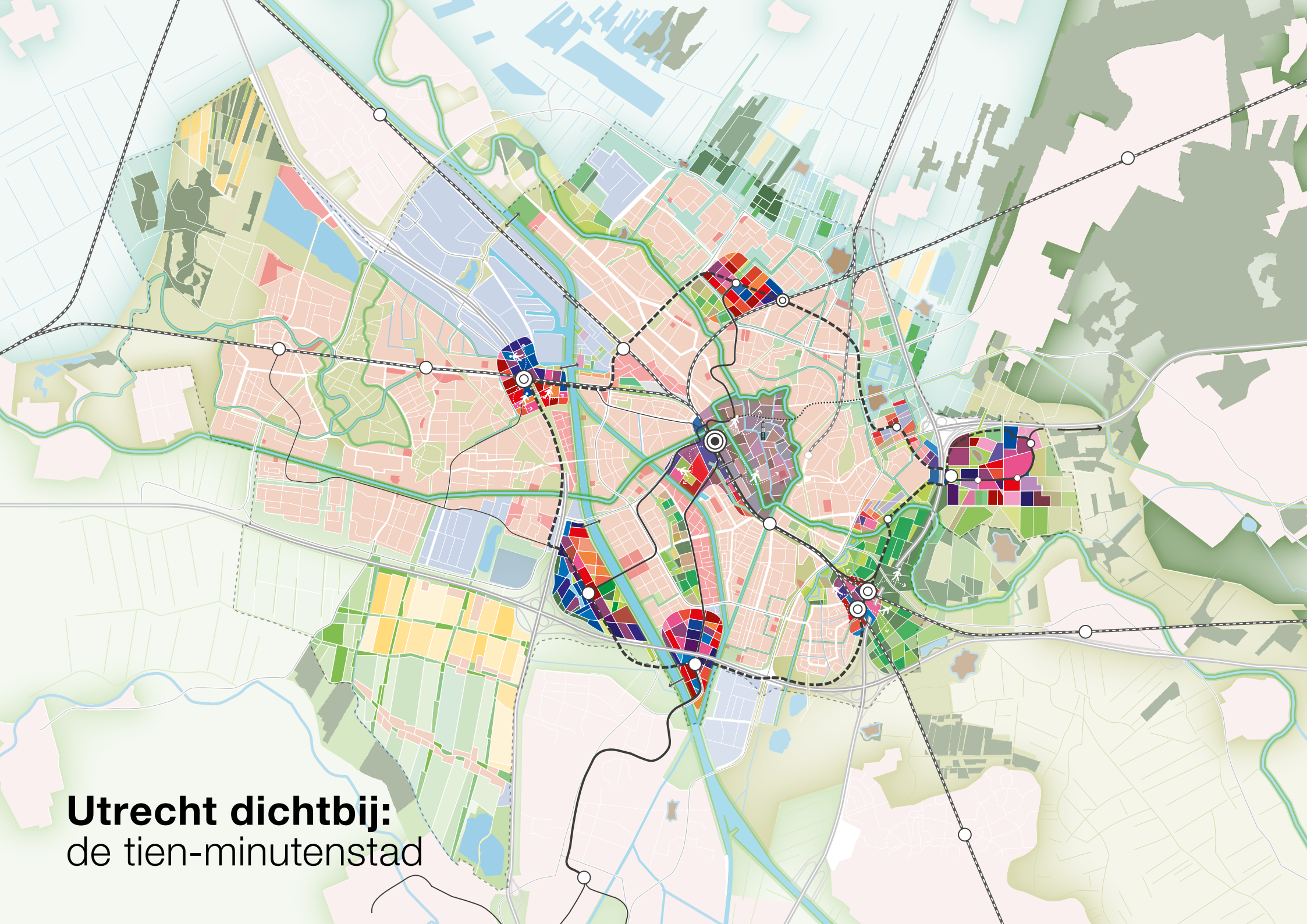
Utrecht dichtbij:
de tien-minutenstad



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 methodiek (barcode en pixelstudies) wordt uitgelegd in paragraaf 5.1

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.

De uitwerking van de Utrechtse gebieden op basis van de RSU 2040 is te vinden in hoofdstuk 6

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

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

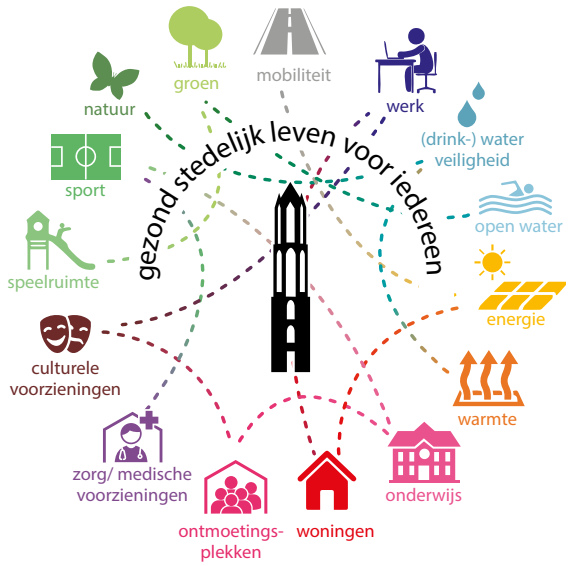
Het realiseren van de opgaven en ambities in deze RSU 2040 brengt een investering met zich mee van circa 7,1 miljard euro. Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie ontwikkeld. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Voor de 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.



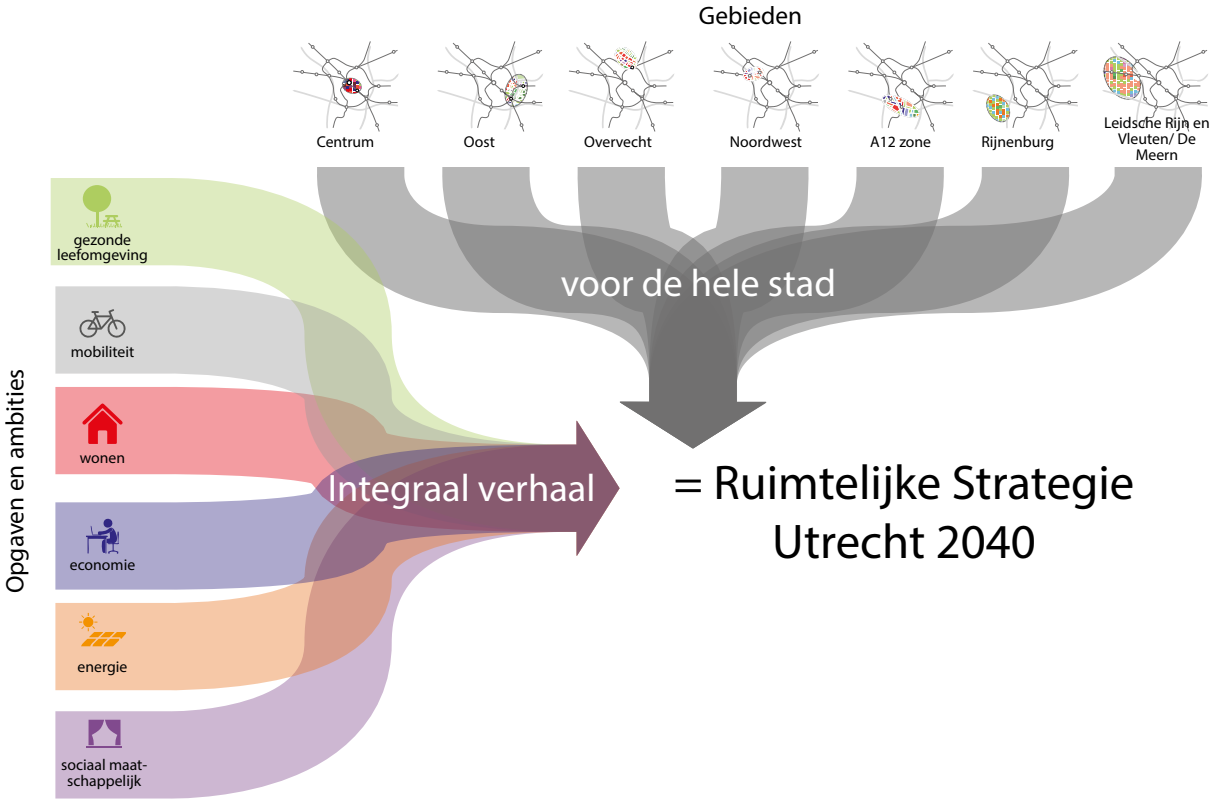
Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

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).



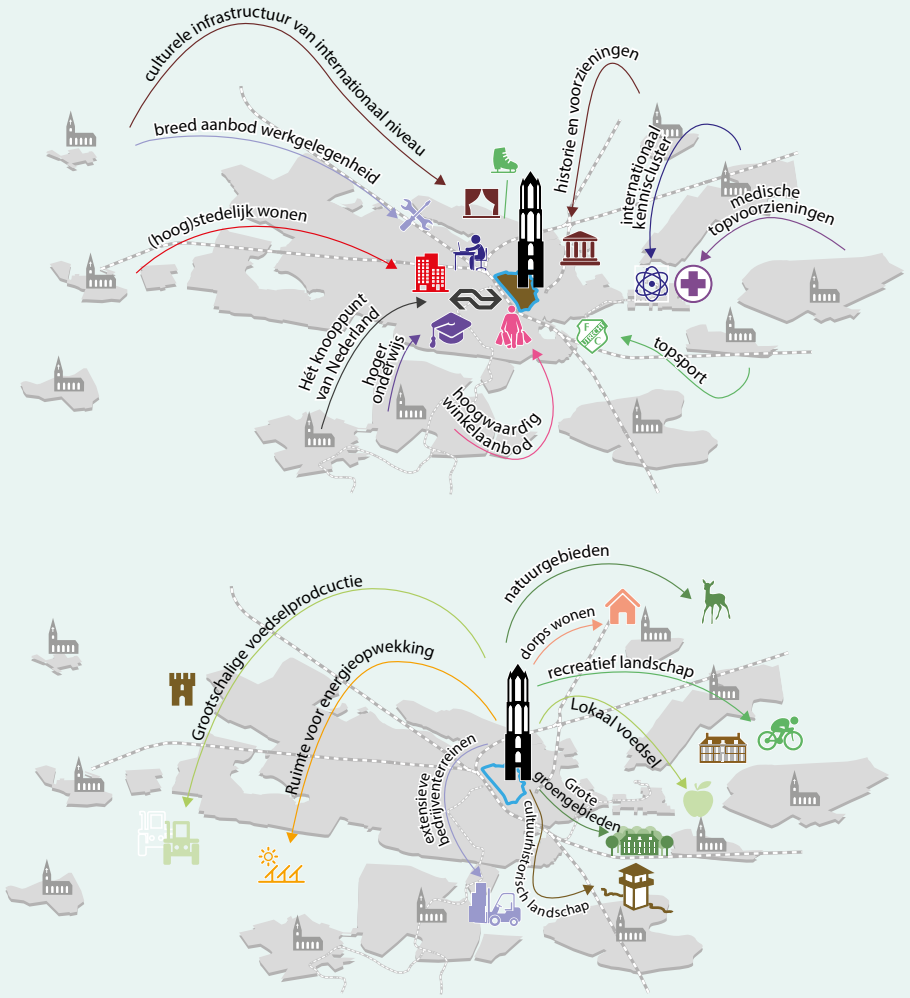
De RSU 2040 is de visie voor de stad voor de ontwikkeling van de fysieke leefomgeving.

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

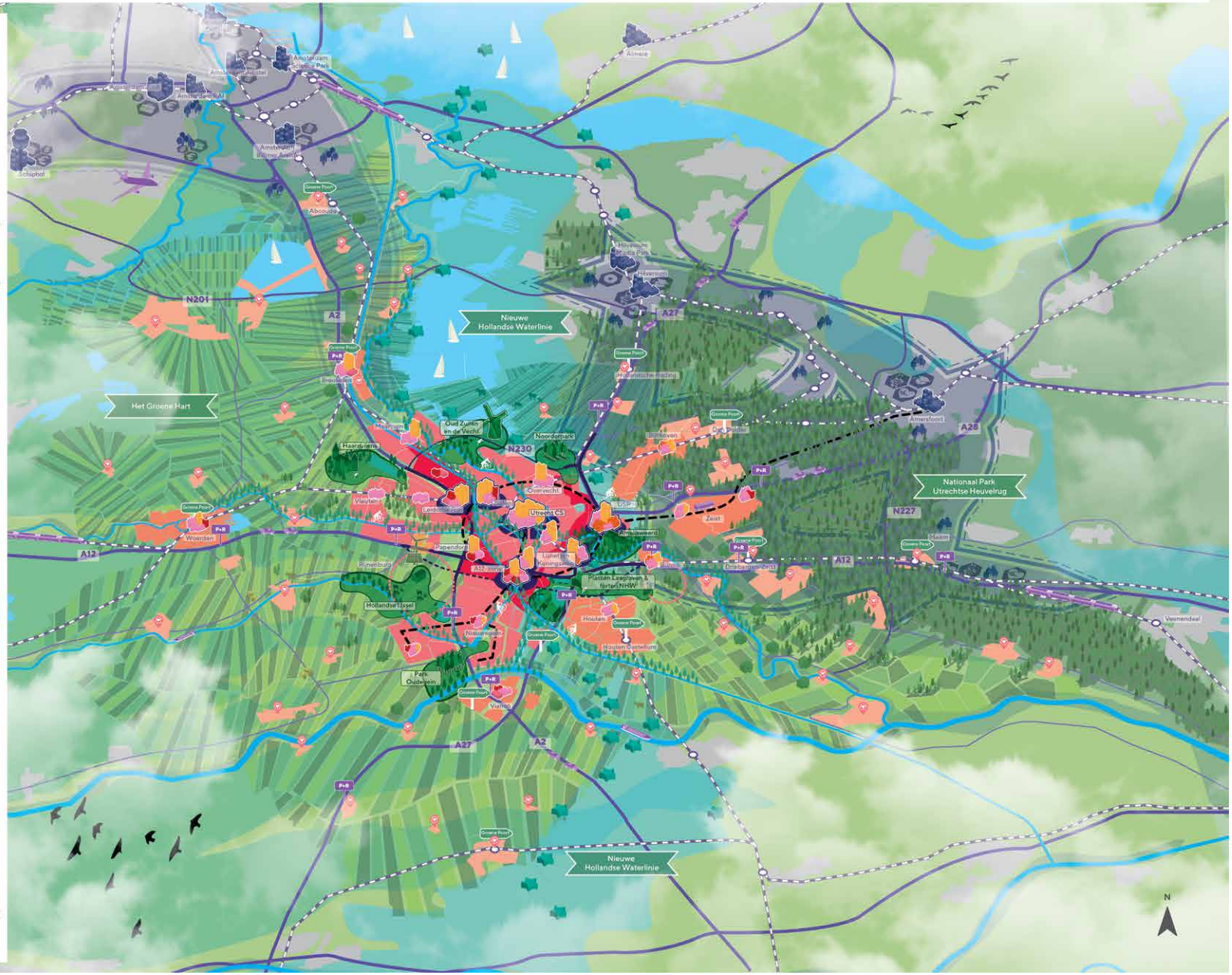
- HOV-netwerk
- P+R-locatie op afstand
- Non-stopfiets en fietssnelweg

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

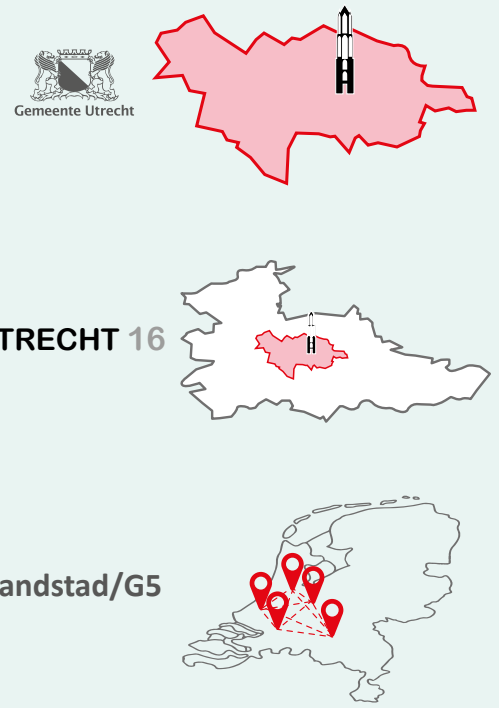
Context

- 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.

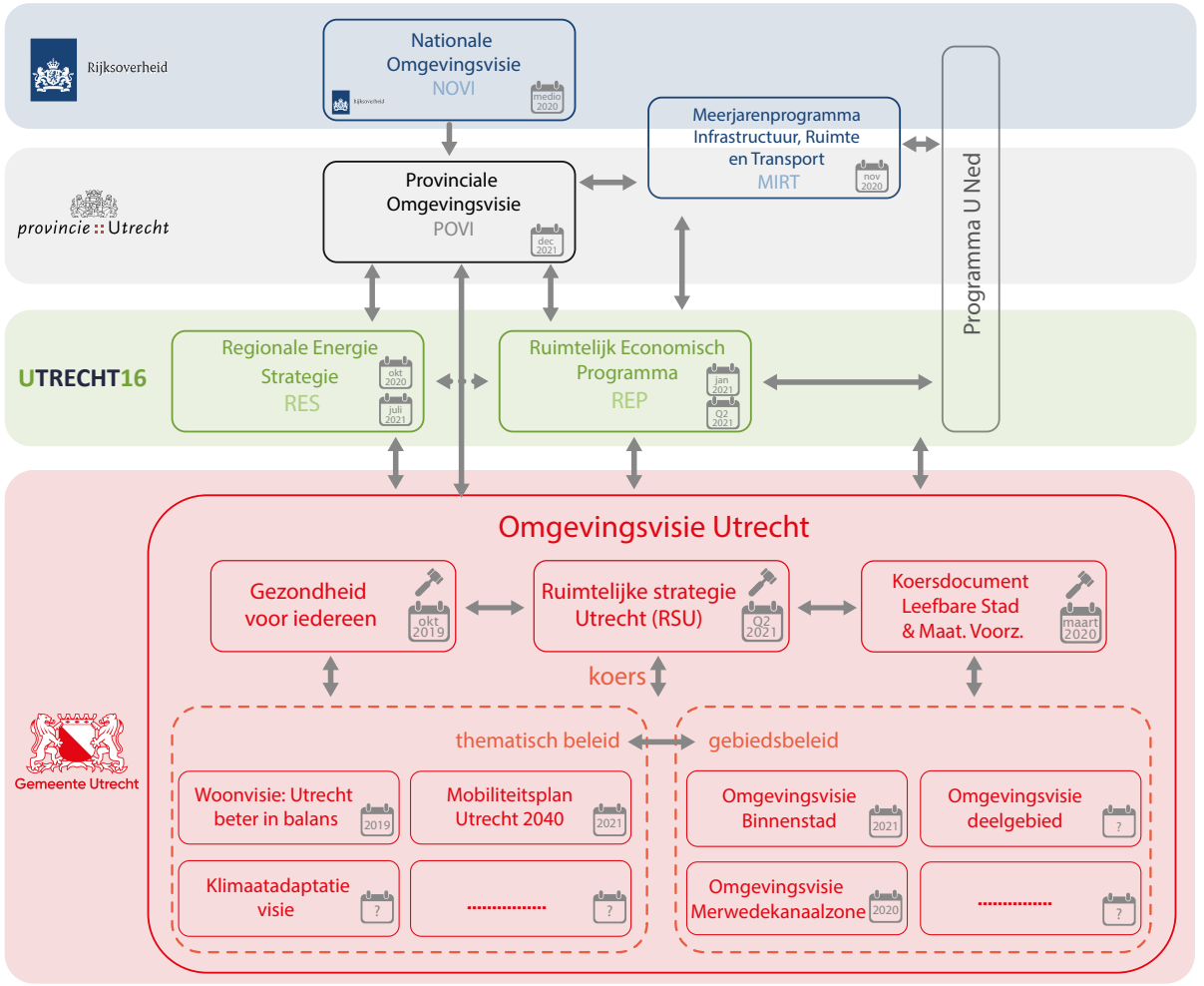
'Gezond (stedelijk) leven voor iedereen' is niet alleen de leidraad voor de stad, maar voor de hele regio.[6] Dit is dan ook de rode draad in deze gemeentelijke strategie, maar ook in de regionale strategie (Integraal Ruimtelijk Perspectief) en het ontwikkelperspectief 'Utrecht Nabij' [7] waarin Rijk, 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.

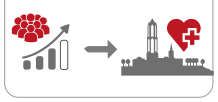


Ruimtelijke Strategie 2040 in relatie tot gemeentelijk, regionaal, provinciaal en landelijk beleid

Leeswijzer

Inleiding

aanleiding



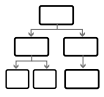
wat is de RSU 2040?



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



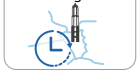
compacte stad



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



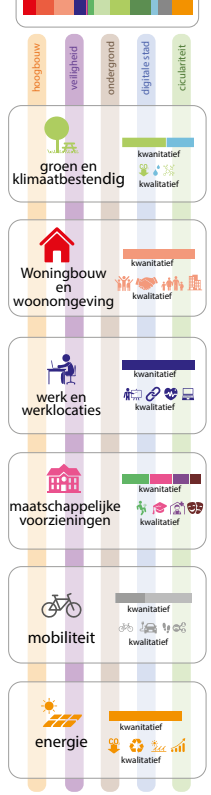
de stad verandert



Hoofdstuk 5

opgaven en ambities

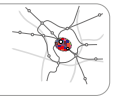
methodiek: de Utrechtse Barcode



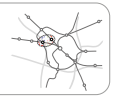
Hoofdstuk 6

gebieden

Centrum



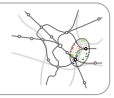
Noordwest



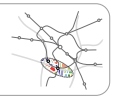
Overvecht



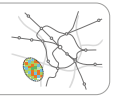
Oost



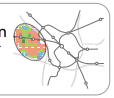
A12 zone



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

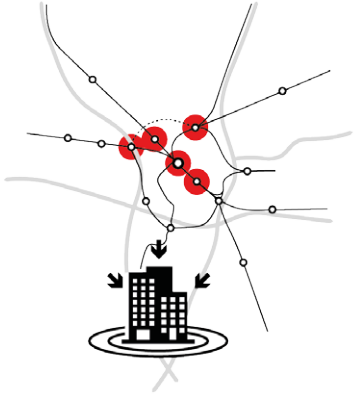
De kracht van Utrecht nu - en ook straks - is de relatief korte afstand voor het dagelijks gebruik van de stad en het omliggende landschap: de menselijke maat van Utrecht. De inzet van de RSU 2040 is dat de belangrijkste functies voor dagelijks gebruik binnen tien minuten bereikbaar zijn vanaf de woon- 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.

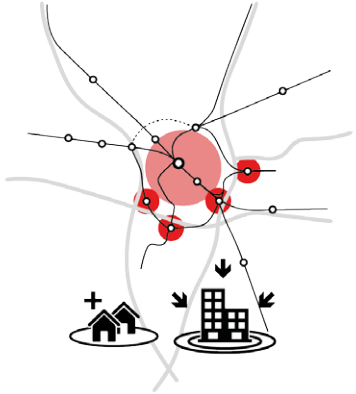
Daarom kiest de gemeente voor een prioriteitsvolgorde voor de stedelijke ontwikkeling, vastgesteld door de gemeenteraad in de Nota van Uitgangspunten RSU 2040:

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*

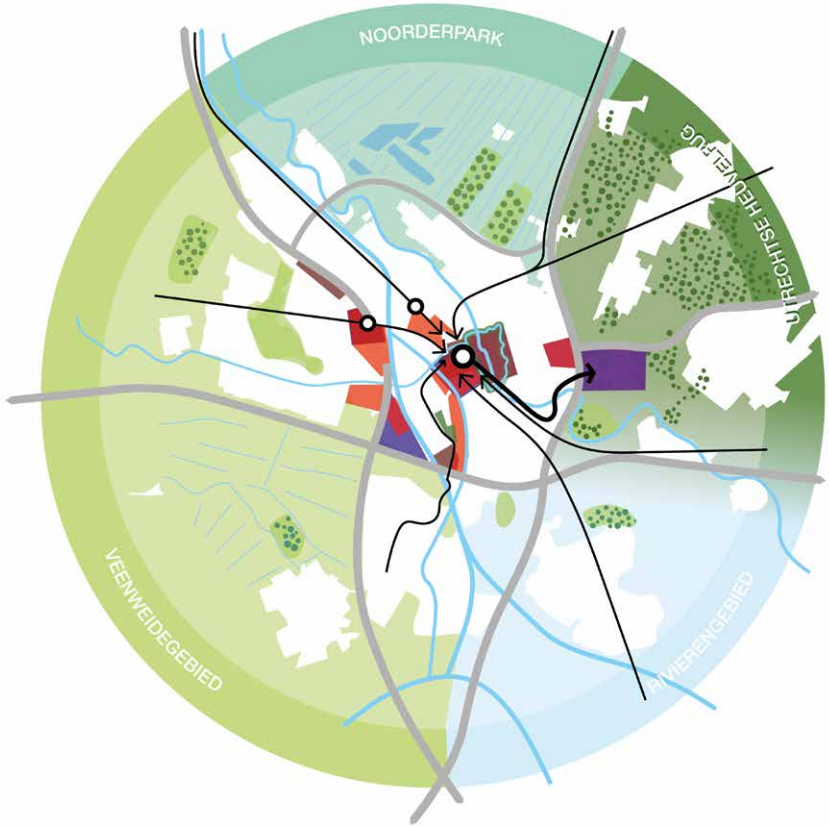


3 *Buiten de stad*

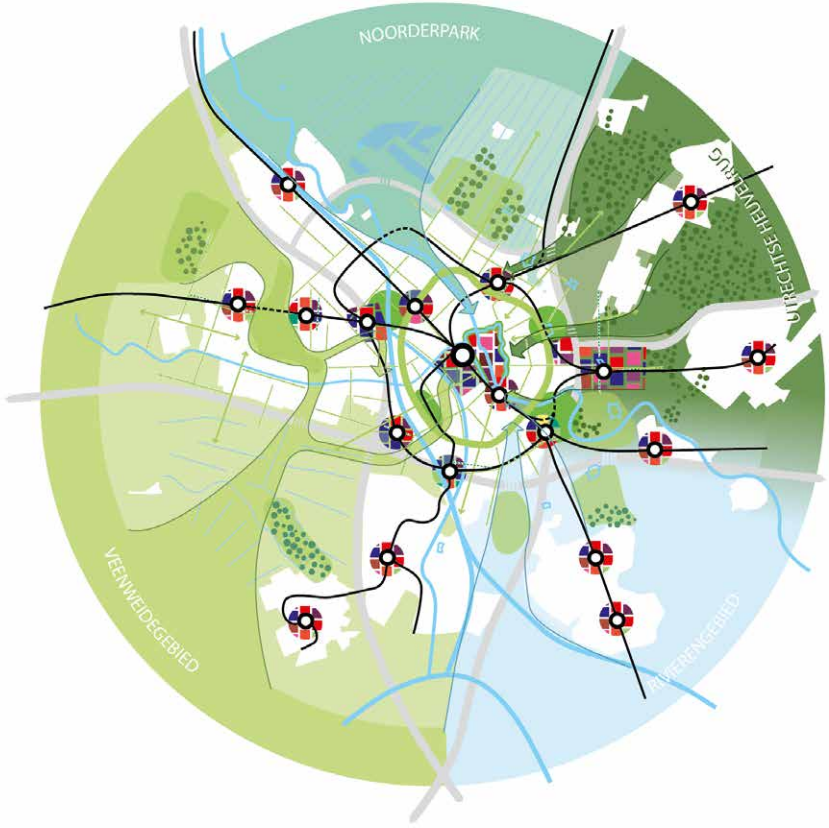
Prioriteitsvolgorde stedelijke ontwikkeling

Nieuwe stedelijke knooppunten

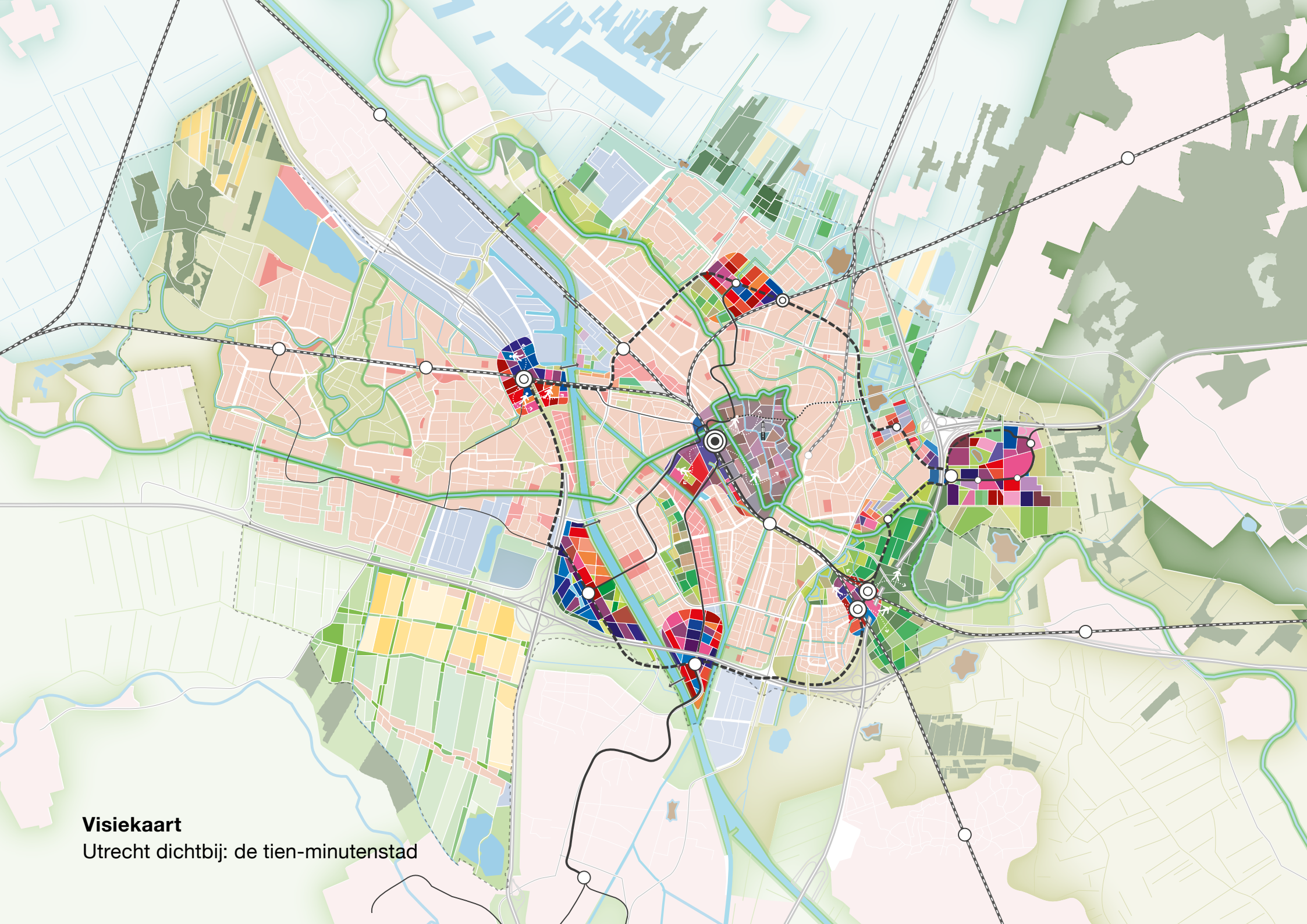
Om de gewenste nabijheid te bereiken kiest de gemeente ervoor om op meerdere plekken in de stad de stedelijke groei te verdelen. Op deze plekken wordt een mix toegevoegd van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor maakt Utrecht een transitie door van een stad waarin alles is gericht op het centrum 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

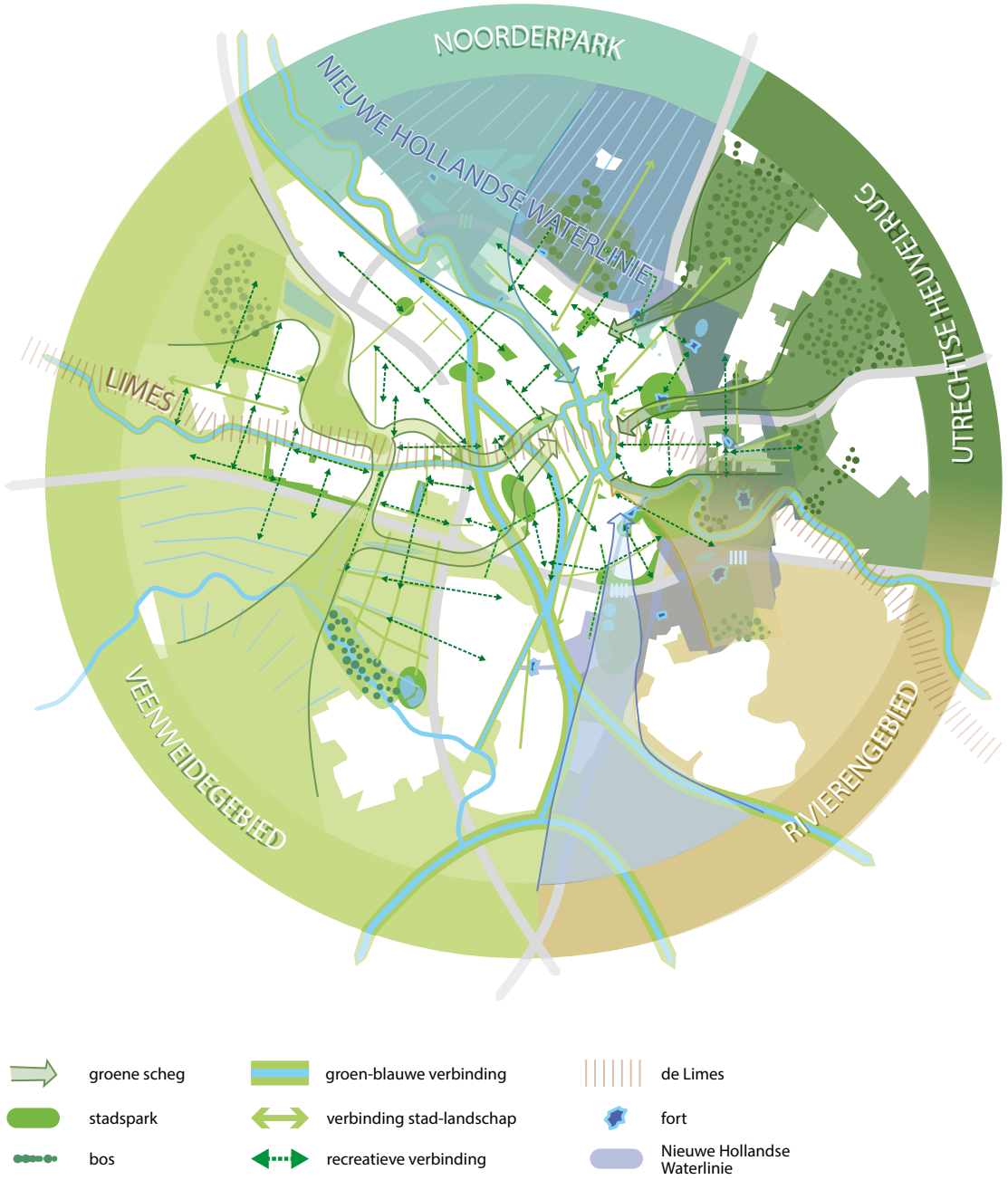


de vertraagde stad

De groene stad

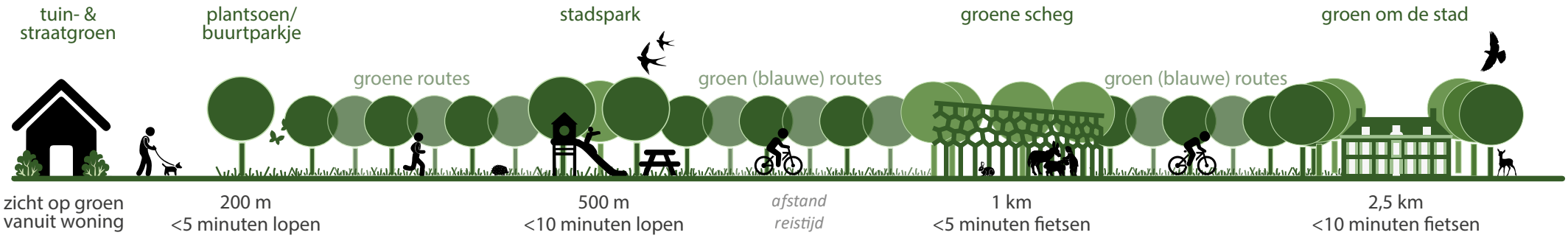
Utrecht is omringd door verschillende landschappen met een rijke cultuurhistorie, elk met een eigen kwaliteit en identiteit. Niet alleen om de stad maar ook in de stad heeft Utrecht prachtige water- en groenstructuren, parken en groene buurten. Deze kwaliteiten zijn een belangrijke reden om in Utrecht 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.



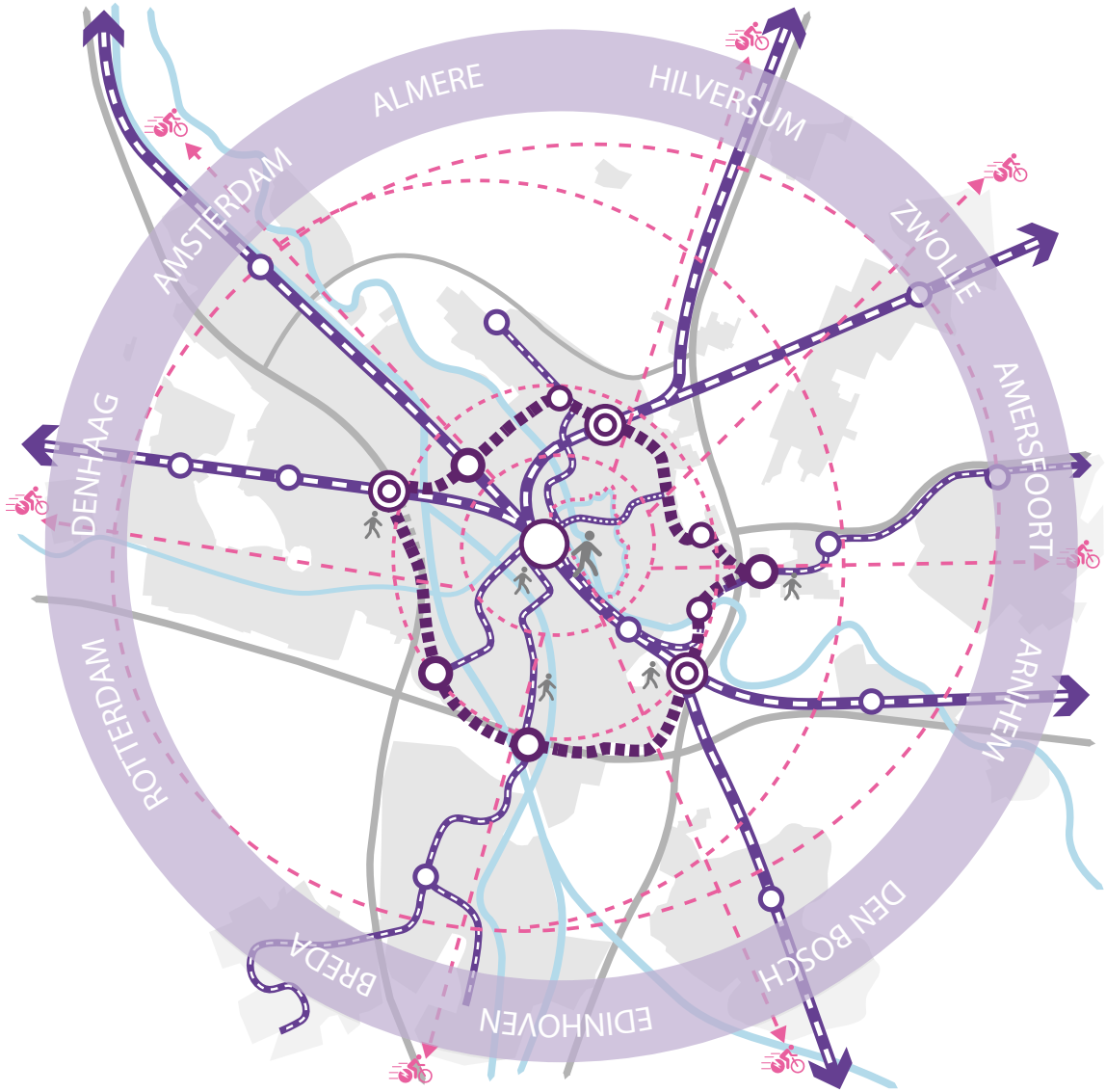
Een divers landschap op alle schaalniveaus

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.

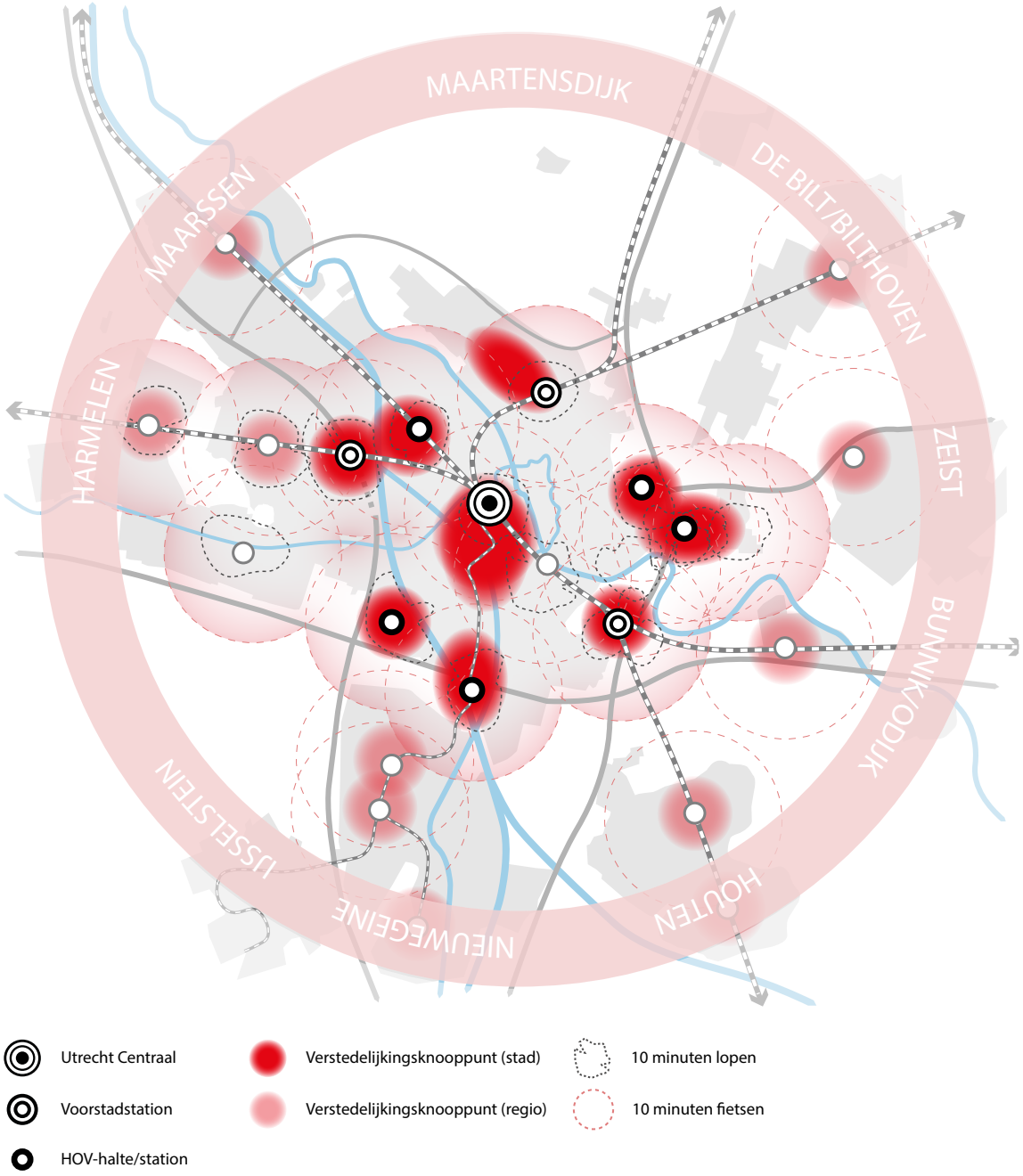
De omvangrijke infrastructuur die Utrecht kenmerkt, verbindt de stad met de rest van het land, maar zorgt lokaal voor veel barrières in het stedelijk weefsel. Juist wanneer de nabijheid van de dagelijkse functies zo belangrijk is, heeft een goede doorwaadbaarheid en toegankelijkheid van de stad prioriteit. 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

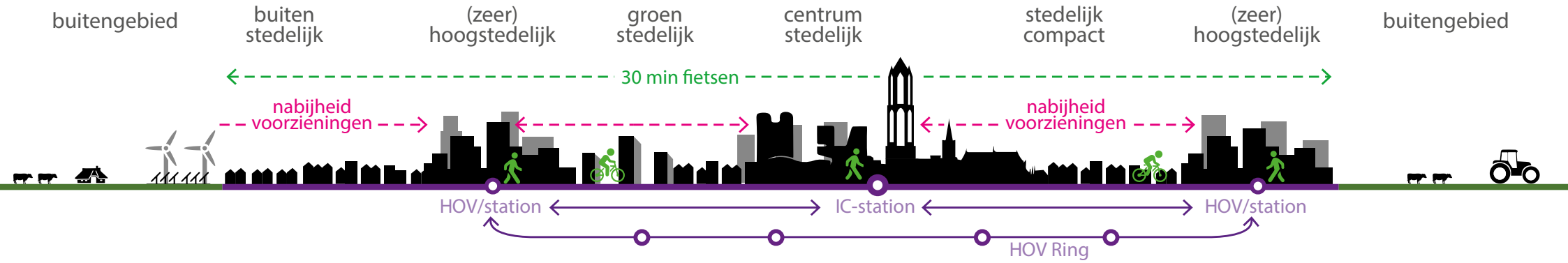
De nabijheid van dagelijkse functies en het omliggende landschap op fietsafstand heeft een directe relatie met een compacte stad. De gemeente kiest ervoor de groei van de stad allereerst zoveel mogelijk in de bestaande stad op te vangen. Verouderde terreinen en ongebruikte gebouwen worden getransformeerd 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.

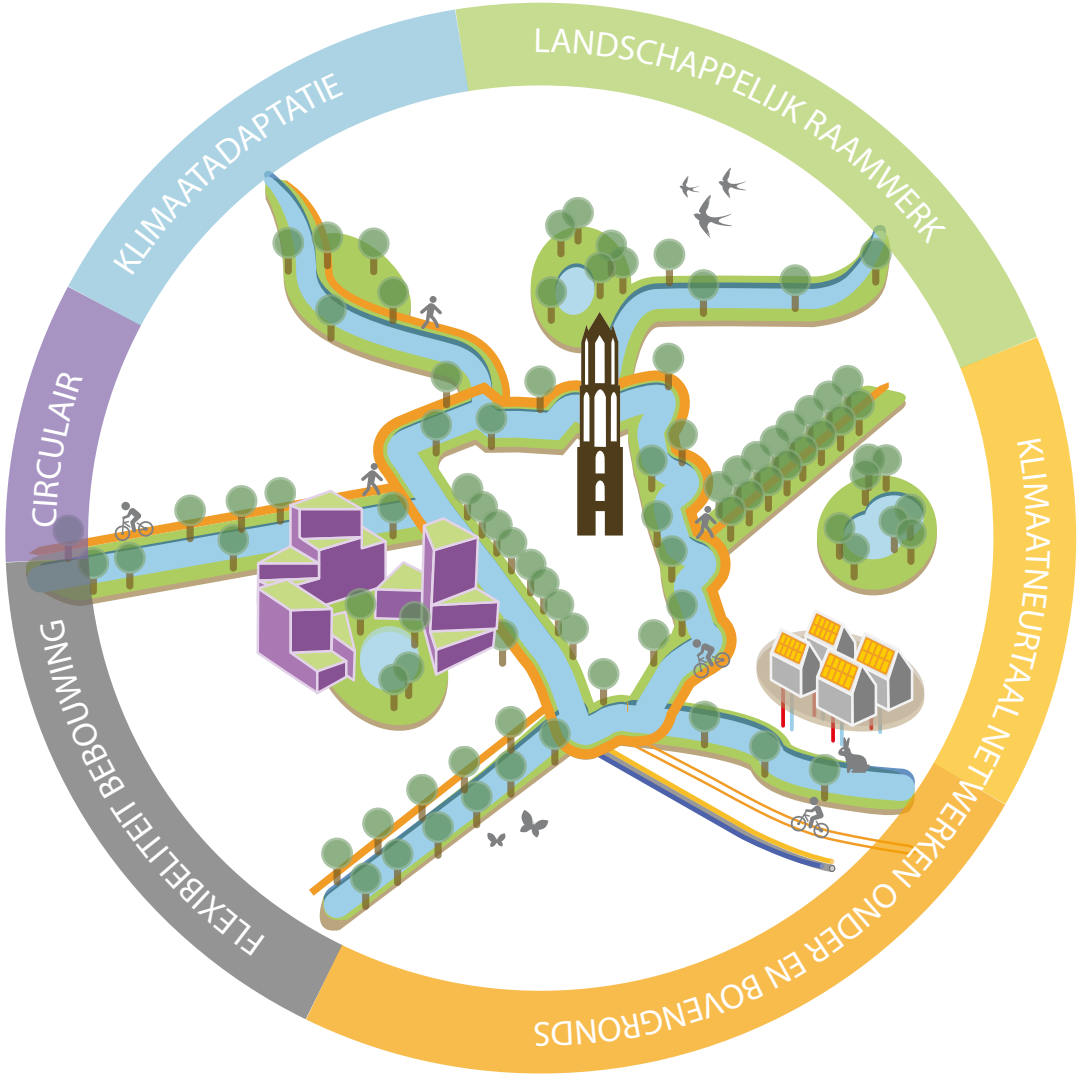


Naast een woning is werk voor velen een belangrijke conditie voor een inclusieve stad. Met de toename van het aantal inwoners, wil de gemeente dat het aantal banen in gelijke tred meegroeit. Daarmee zorgt de gemeente dat de vraag op de arbeidsmarkt in verhouding blijft met het aanbod werkenden uit Utrecht 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

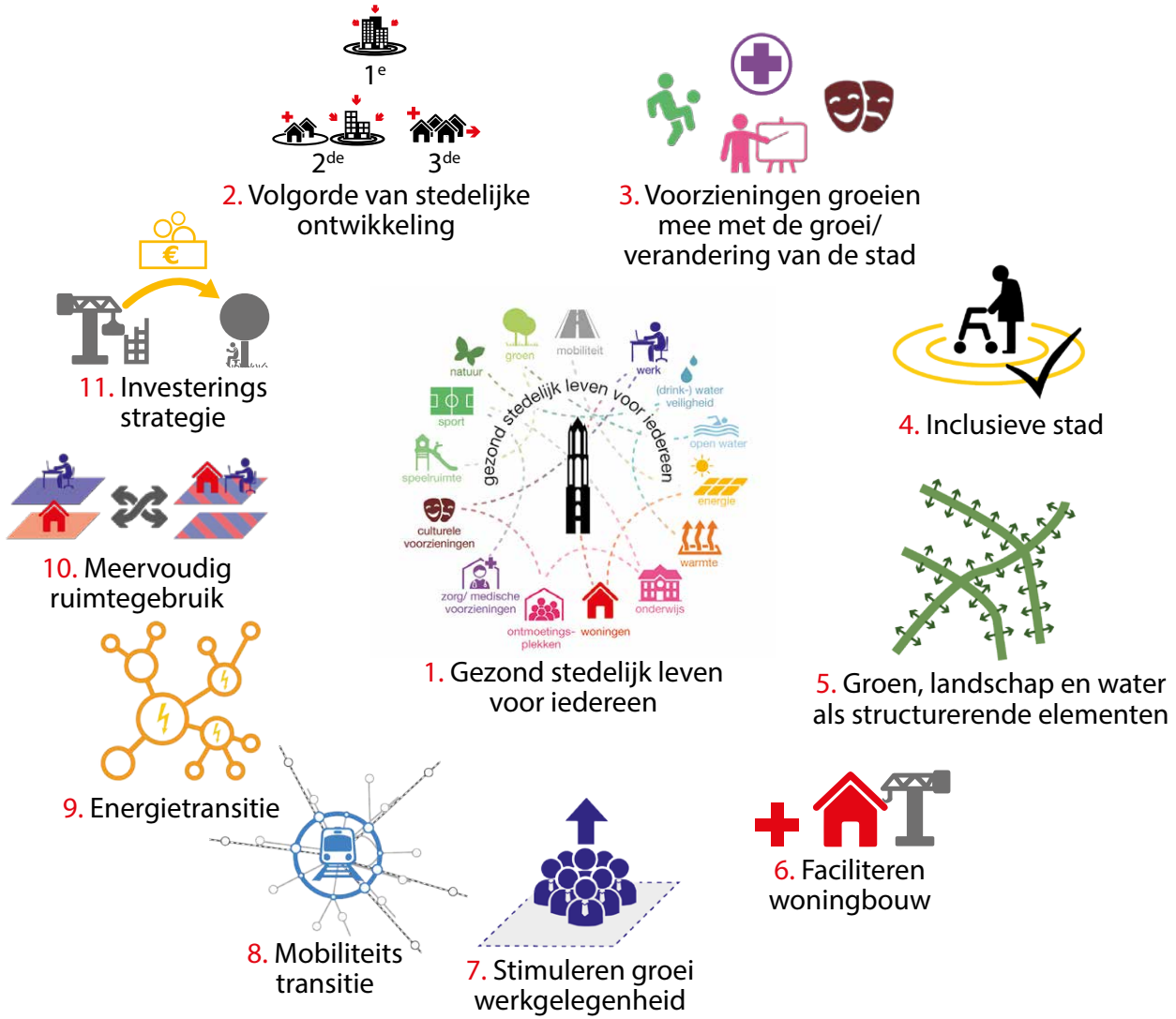
Gezond stedelijk leven voor iedereen is erop gericht kwaliteiten te versterken, kansen te benutten, bedreigingen af te wenden en mensen in een kwetsbare positie gelijke kansen te bieden. De uitdaging voor de ruimtelijke ontwikkeling is ervoor te zorgen dat de stad en al haar voorzieningen toegankelijk 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.



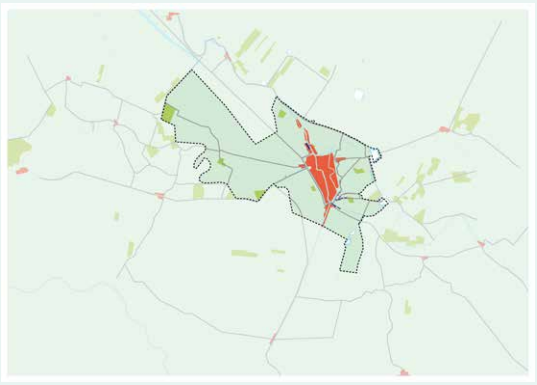
Paardentam Domplein, circa 1900

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:

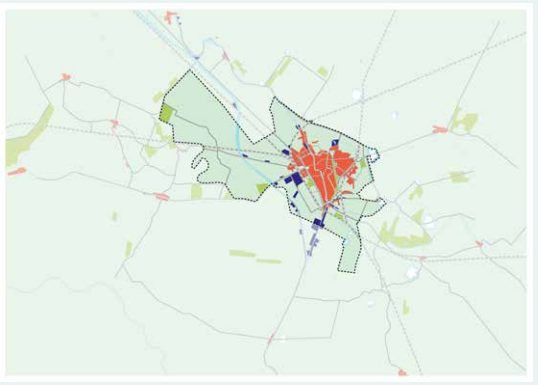
- Utrecht behoort tot de oudste bewoonde gebieden van ons land. De oudste resten van bewoning stammen uit de prehistorie.
- De eerste belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen ontstonden in de Romeinse tijd. Omstreeks 800 jaar voor onze jaartelling splitste de Vecht zich af van de Rijn en ontstonden meerdere 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.

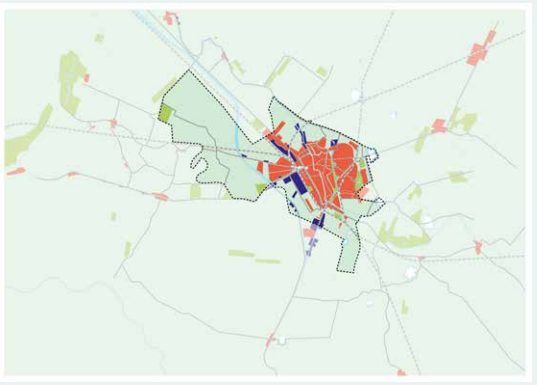
1800



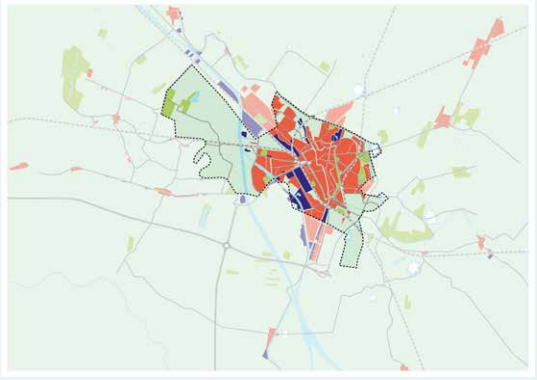
1900



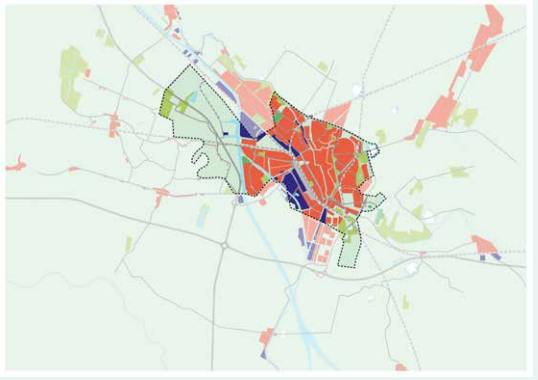
1920



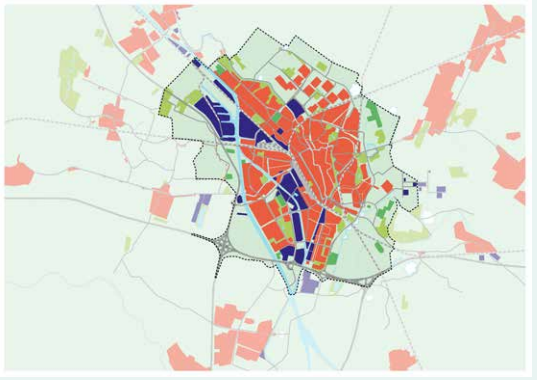
1940



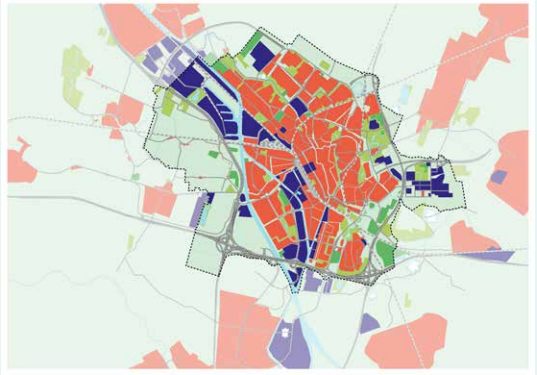
1960



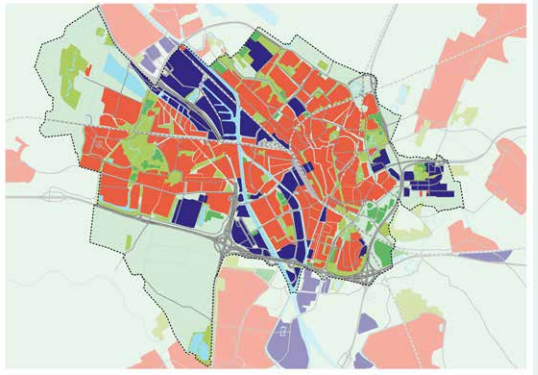
1980



2000



2020



Historische ontwikkeling van Utrecht

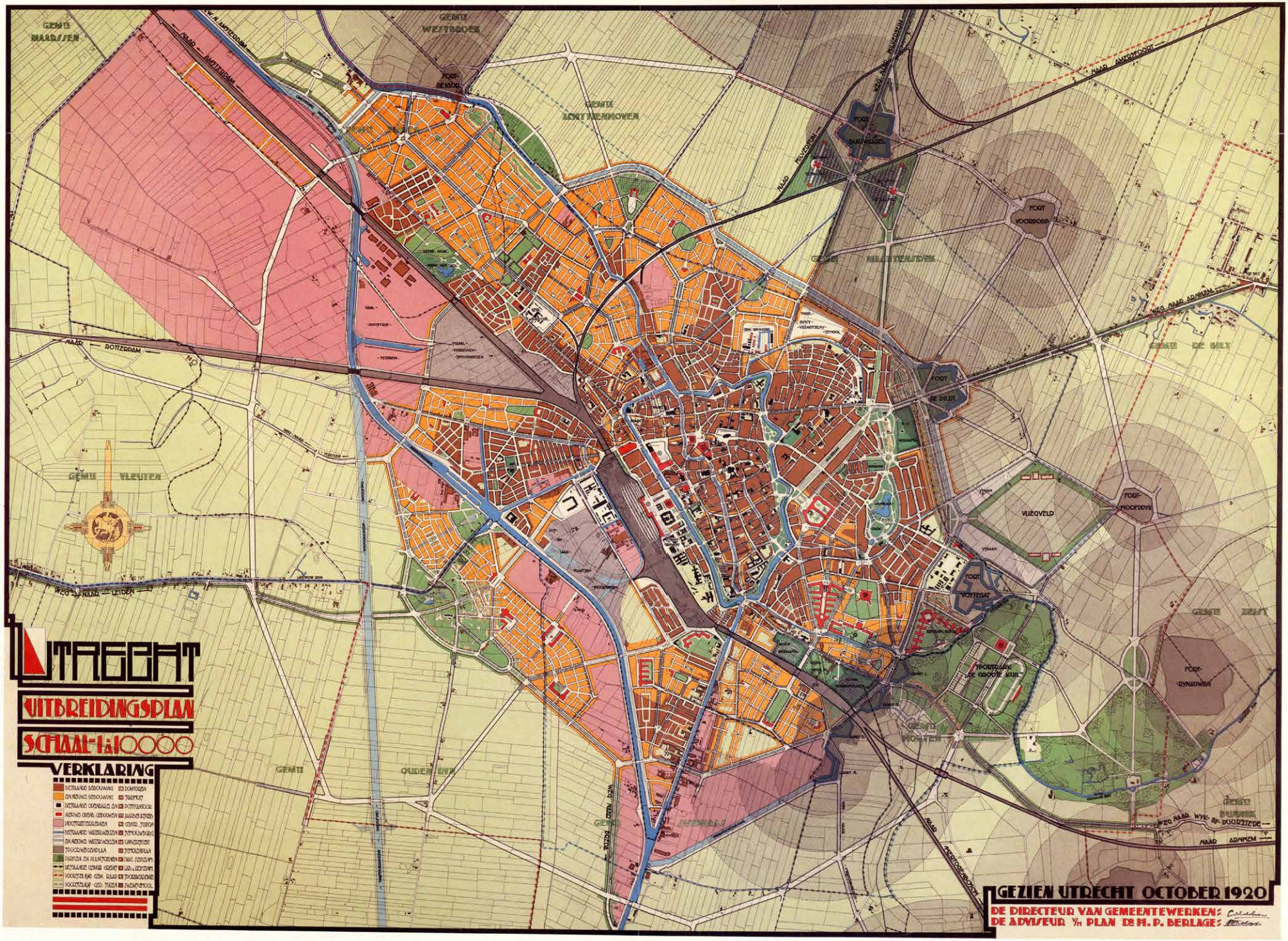
- Wonen
- Werken
- Recreatief groen
- Wegen
- Tramwegen
- Spoorwegen
- Sport
- Landschap
- Water
- Snelwegen
- Gemeentegrens

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.

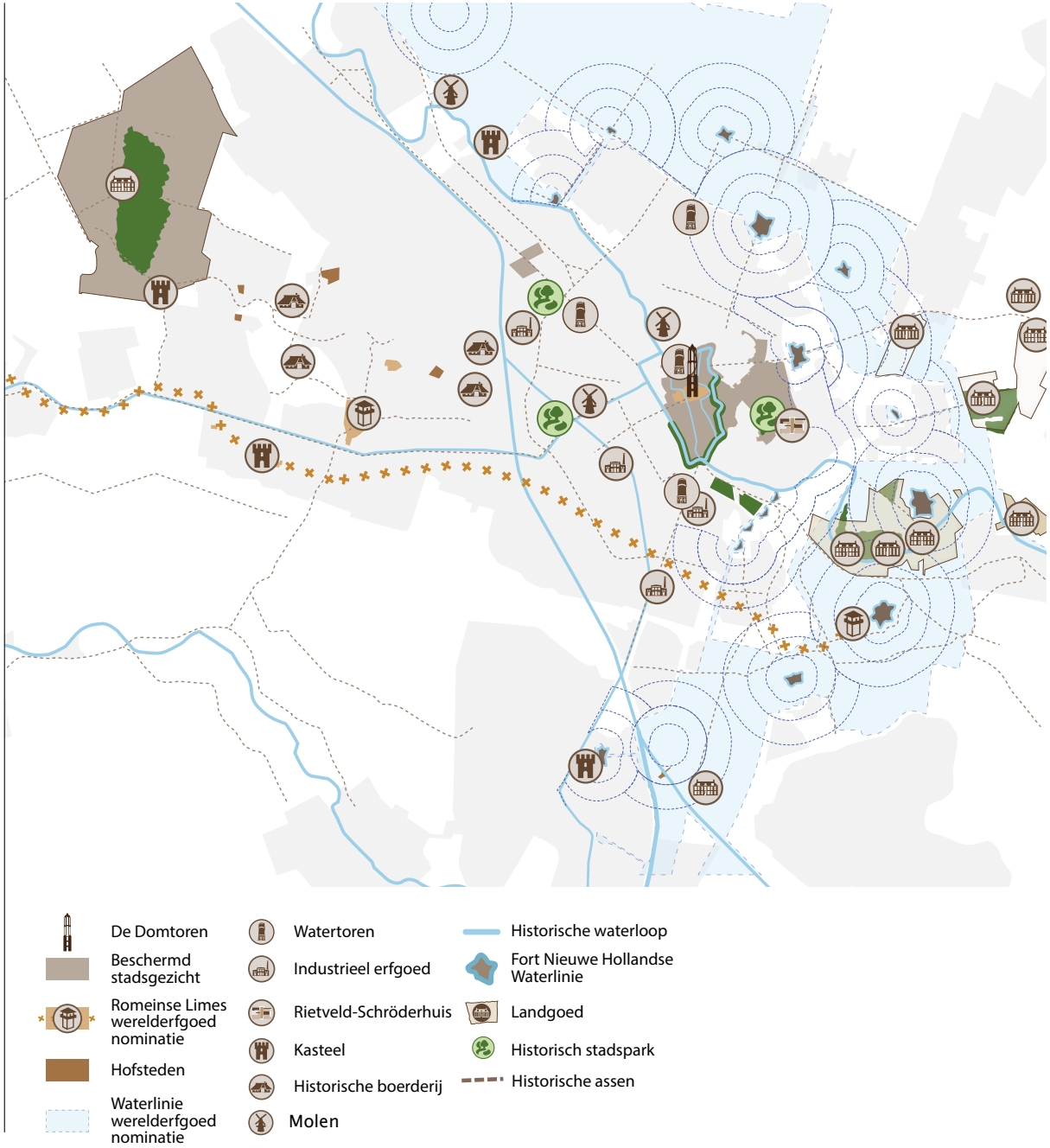






Rijke historie en erfgoed

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.



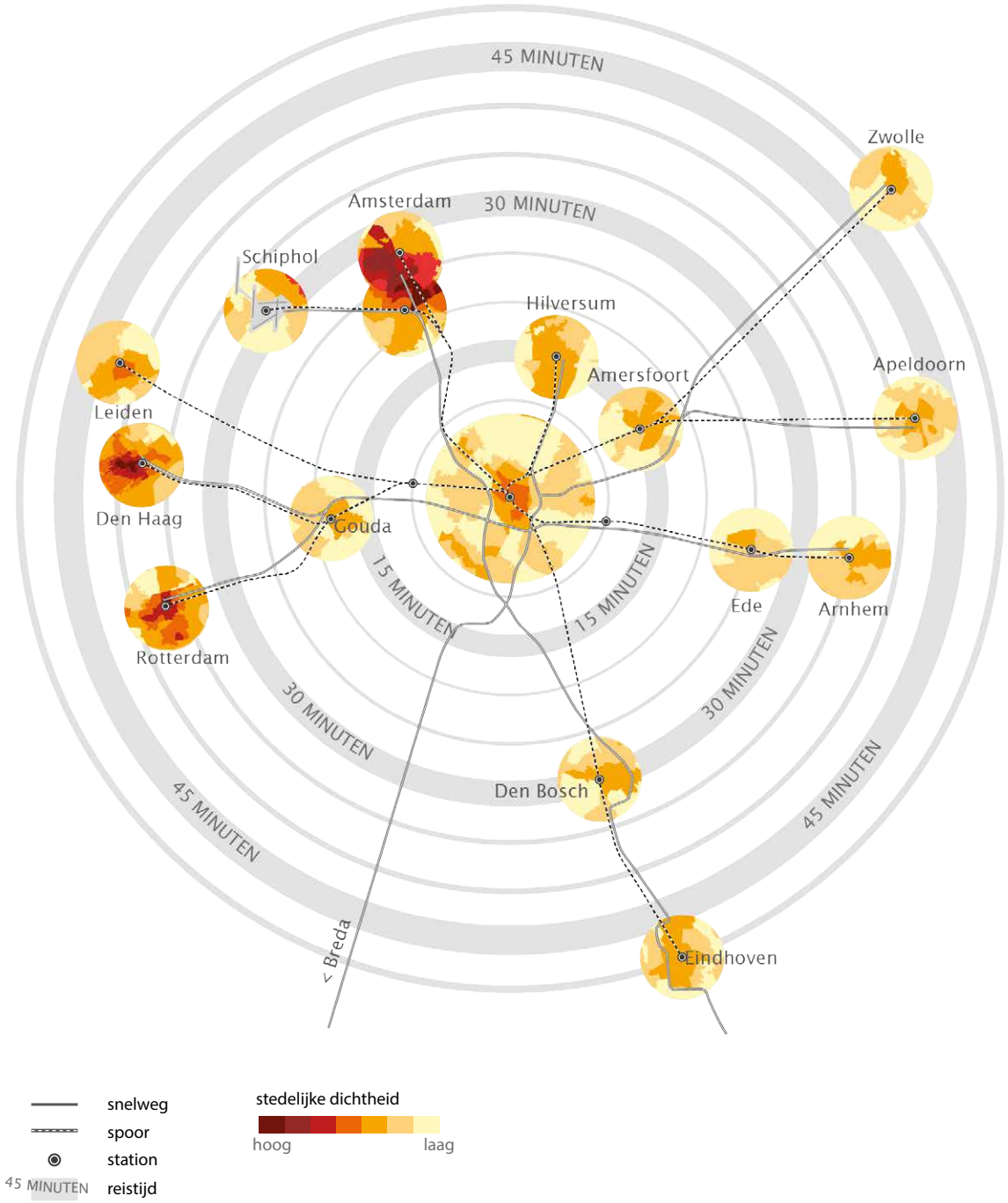
Compacte stad te midden van diverse landschappen

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.



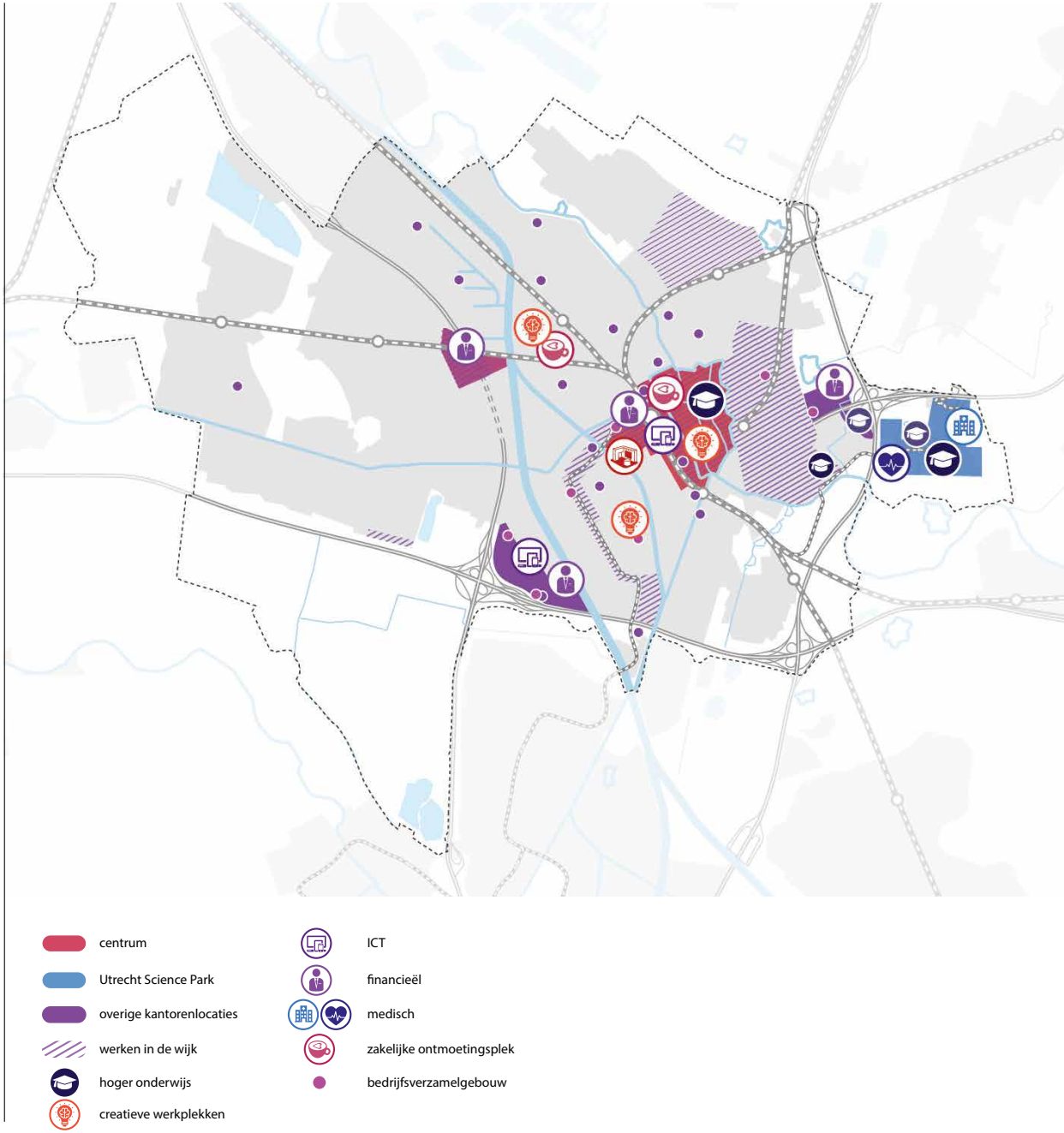
Knooppunt in nationaal netwerk

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.



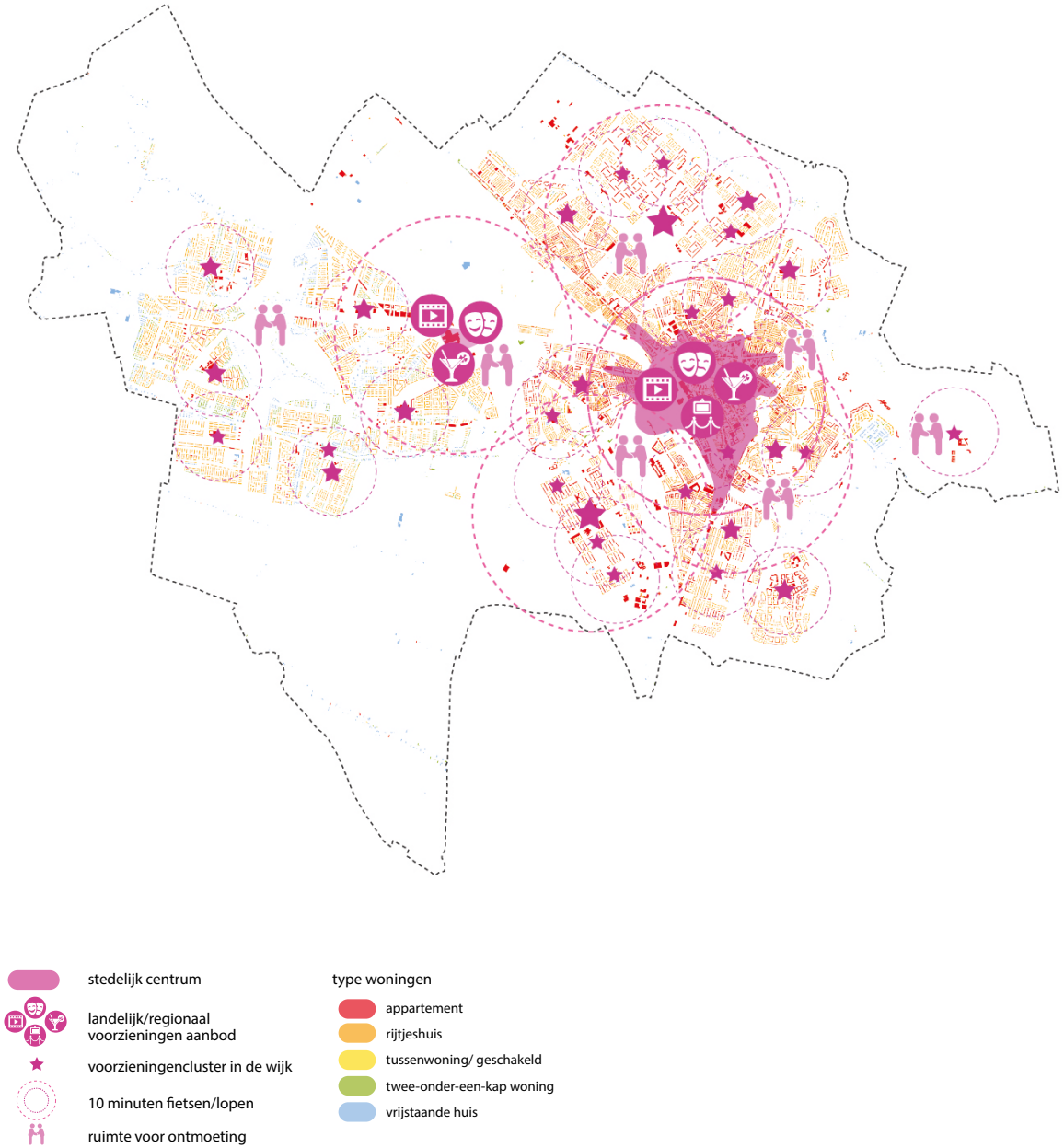
Hoogontwikkeld kenniscluster

(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

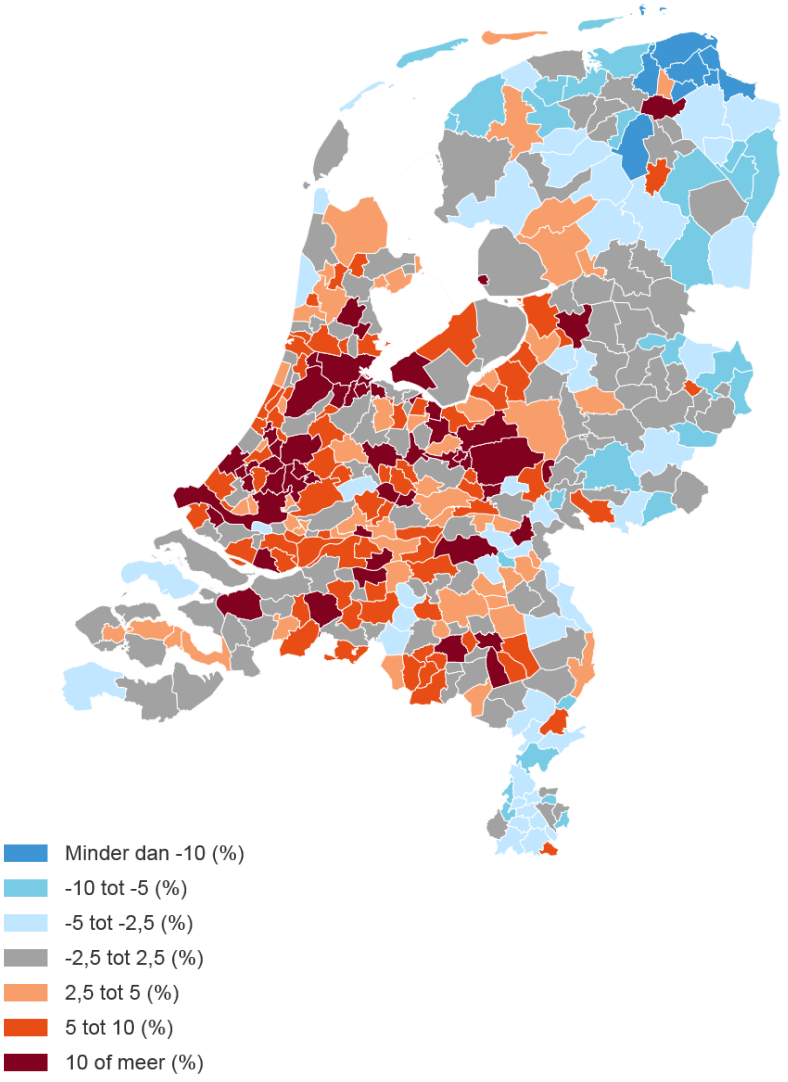
In 2015 hebben de Verenigde Naties 17 ambitieuze doelen voor duurzame ontwikkeling vastgesteld. Deze Global Goals for Sustainable Development vormen voor alle lidstaten tot 2030 een belangrijke gezamenlijke agenda. Doelstelling 11, ‘Maak steden en dorpen inclusief, veilig, veerkrachtig en duurzaam’, 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

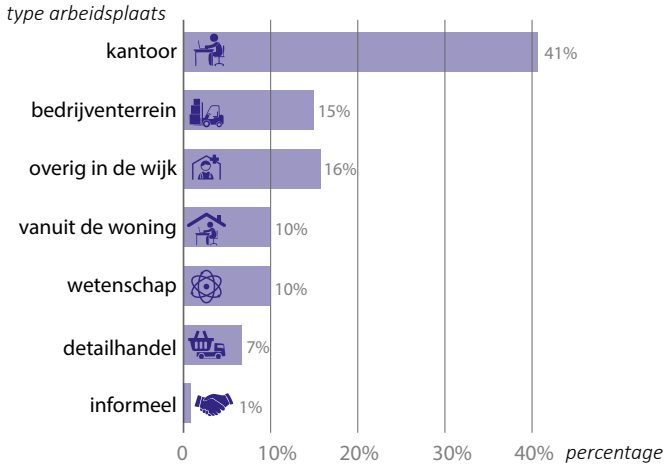
4.2.1 Wonen



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

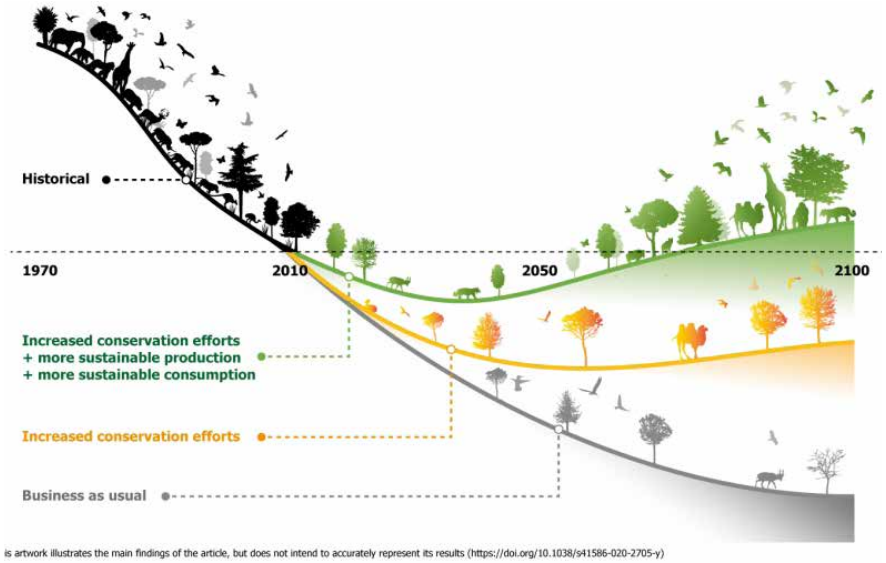


Het klimaat verandert. Het effect daarvan is overal zichtbaar: drukke parken, wateroverlast op straat en minder gladde wegen. De verwachting is dat de gemiddelde temperatuur stijgt en dat warme en tropische dagen steeds vaker voor komen. Hittegolven gaan vaker voorkomen, worden intenser en zullen langer 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.



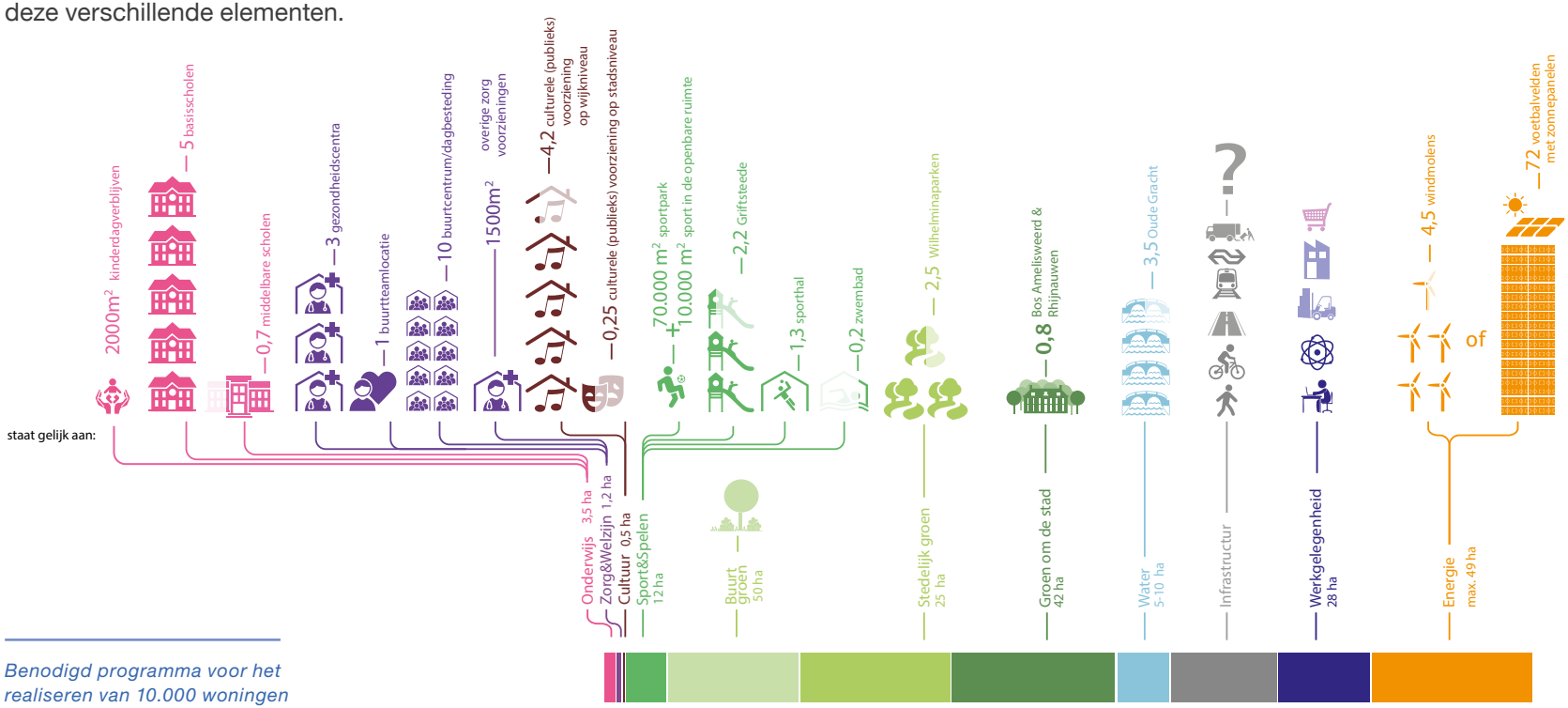
Utrechtse Barcode voor Gezond Stedelijk Leven voor Iedereen

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.

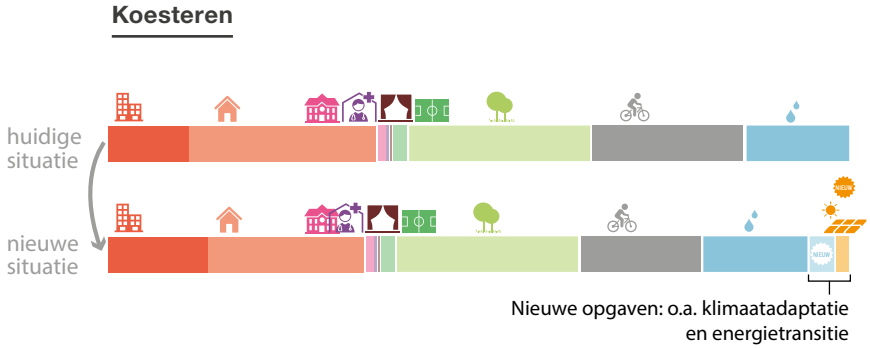
Vier hoofdrichtingen bij de ontwikkeling van gebieden

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.



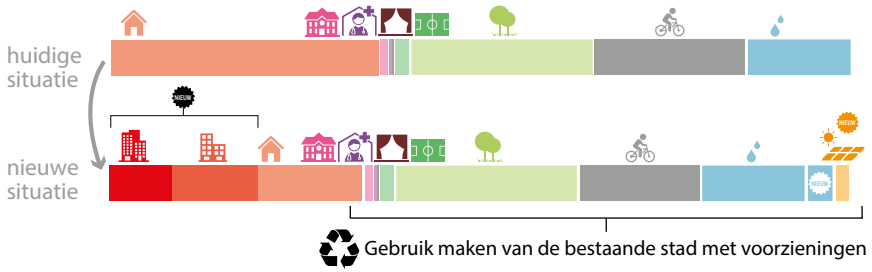
Bij *inbreiden* vangt de gemeente de groei op binnen de bestaande stad, op plekken waar nog ontwikkelmogelijkheden zijn. Vanuit de barcode beredeneerd betekent het dat de groei voor een deel opgevangen kan worden met bestaande voorzieningen (indien en voor zover er overcapaciteit is) en dat voor een 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.

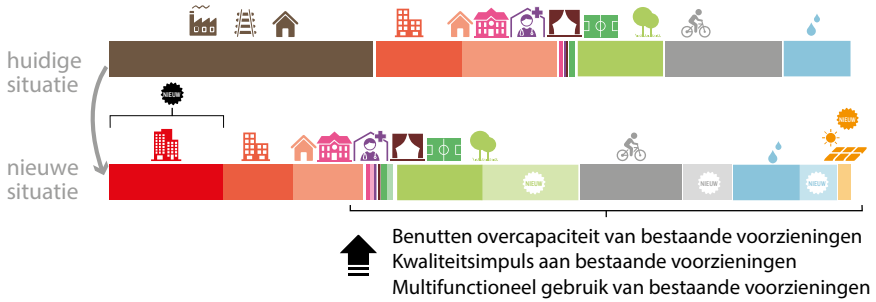
Uitleggen: aan de rand van de stad zal de barcodesprong het grootst zijn, omdat het overgrote deel van de barcode nog moet worden gerealiseerd. Dat geldt vooral voor voorzieningen die niet in de nabijheid aanwezig zijn, zoals sportvelden, scholen en parken. Dit heeft ook gevolgen voor het bijbehorende 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



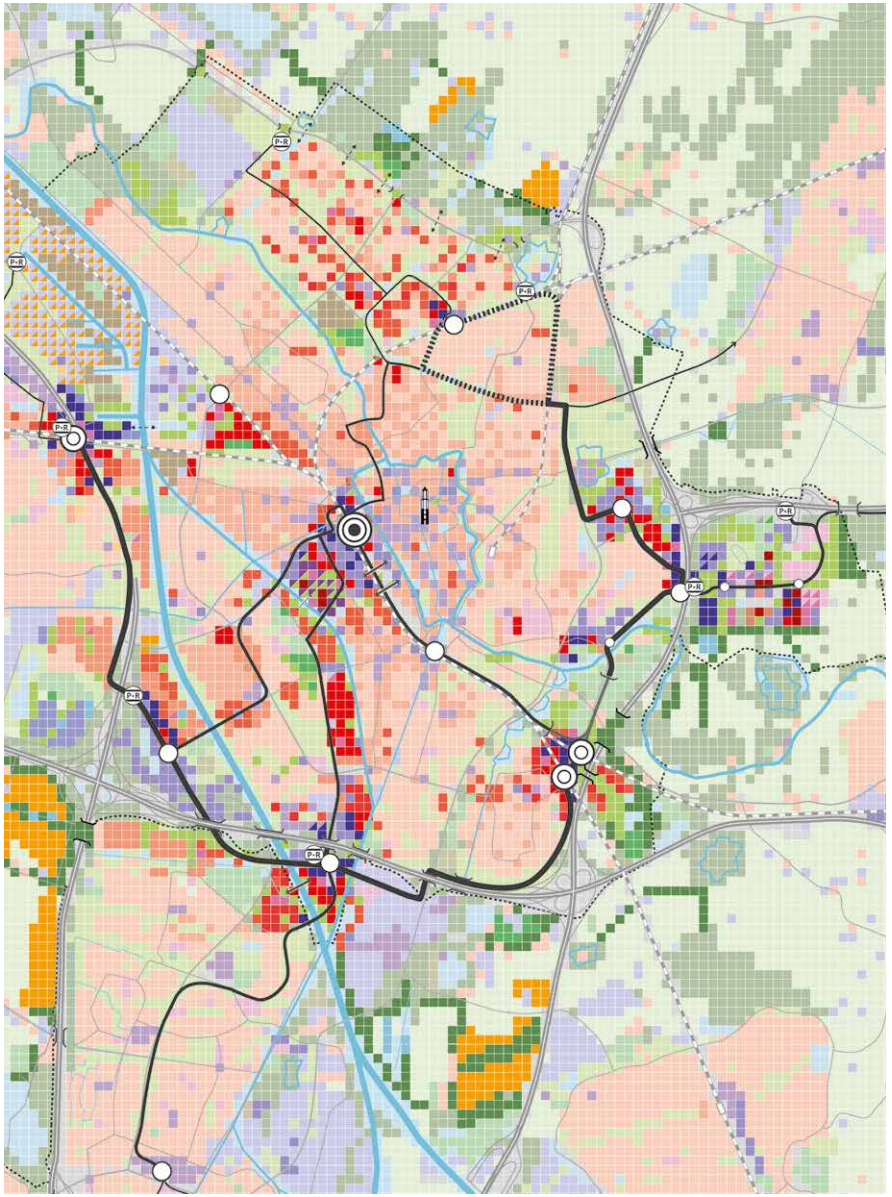
5.1.2 Pixelstudies en 3D-tegels

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

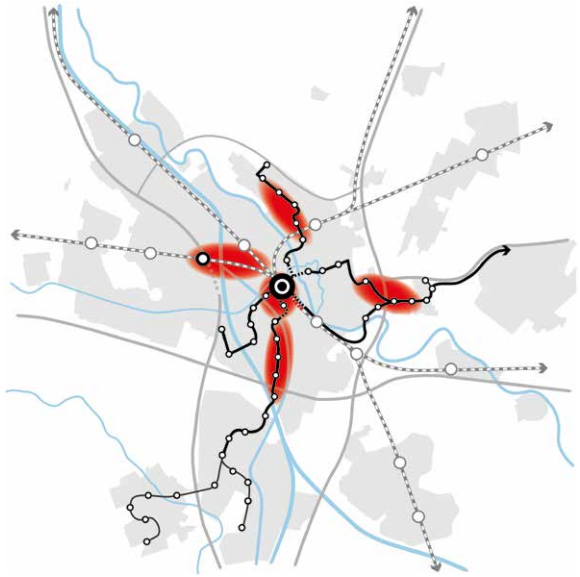
Omdat na de realisatie van de harde plancapaciteit nog een ambitie van 20.000 woningen bestaat, is een drietal modellen gemaakt:

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

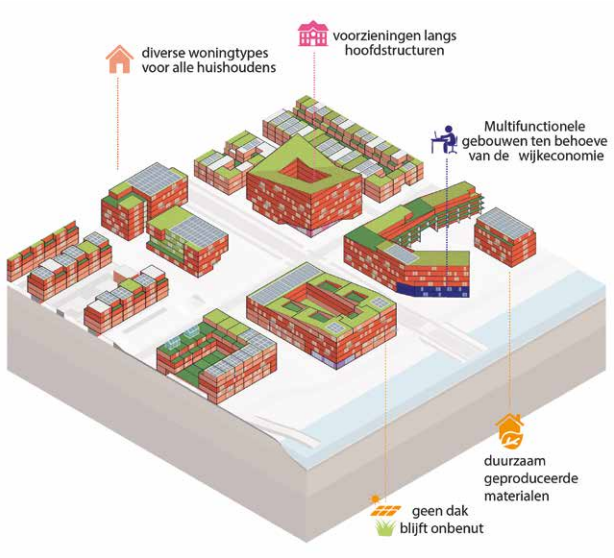


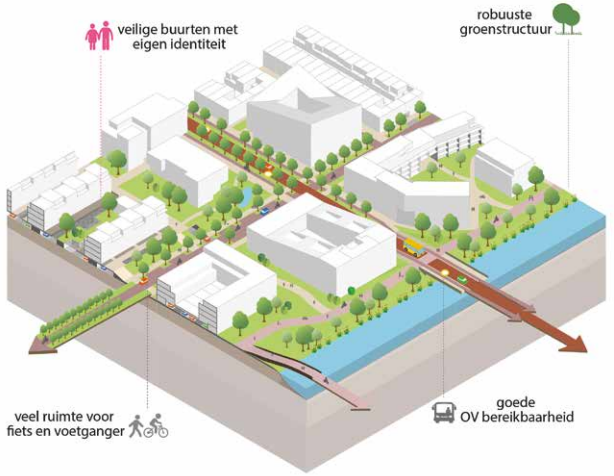
Het polycentrische model



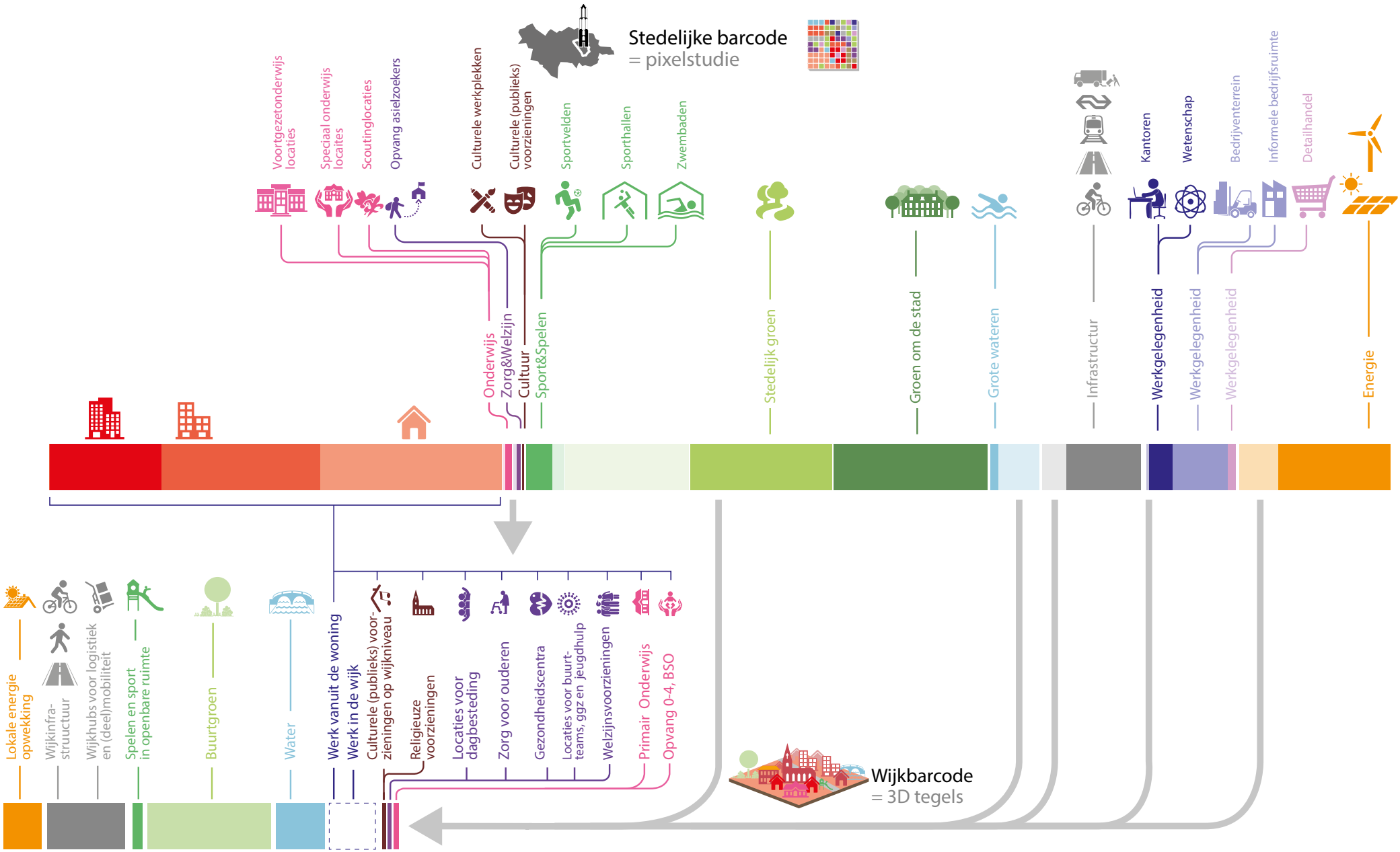
Het excentrische model

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

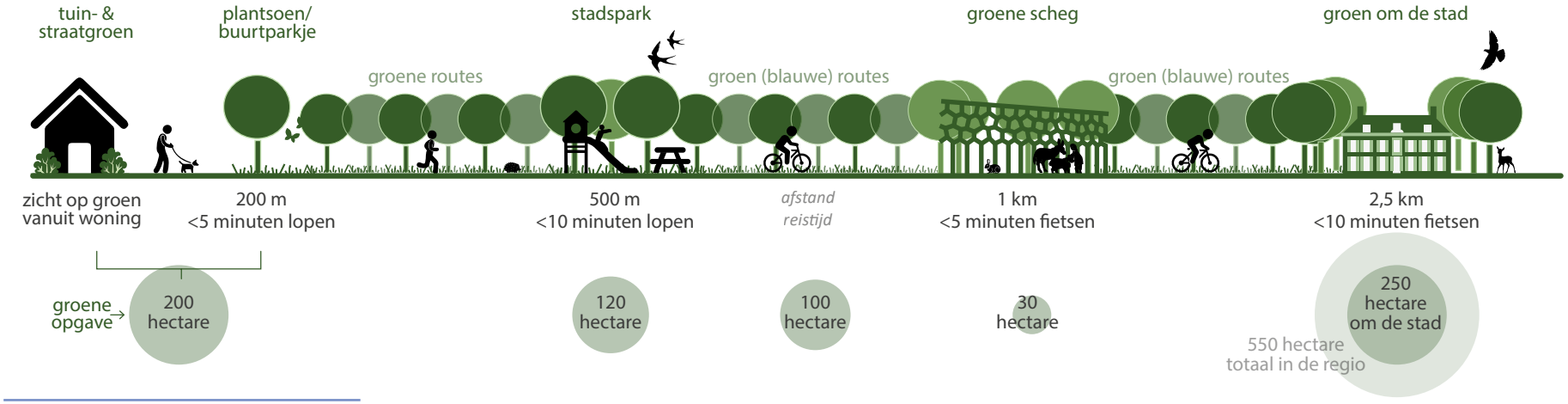
In deze paragraaf zijn de belangrijkste ruimtelijke opgaven, kaders en ambities op een rij gezet voor achtereenvolgens groen/klimaat, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, mobiliteit, energie, hoogbouw, veiligheid, ondergrond, digitalisering en circulariteit.

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

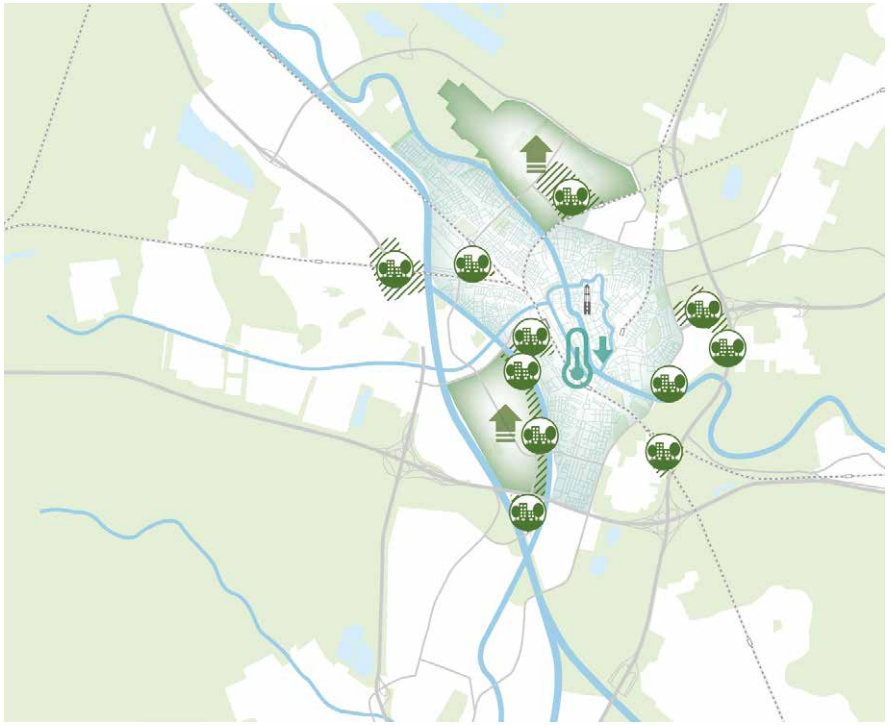
De gemeente koestert en versterkt de huidige hoofdgroenstructuur en het bestaande groen in de wijken en buurten. Voor de benodigde uitbreiding kiest Utrecht voor een schaalsprong Groen. Dit betekent dat de gemeente samen met haar partners inzet op een fors groenere stad, zodat Utrecht er in 2040 daadwerkelijk 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

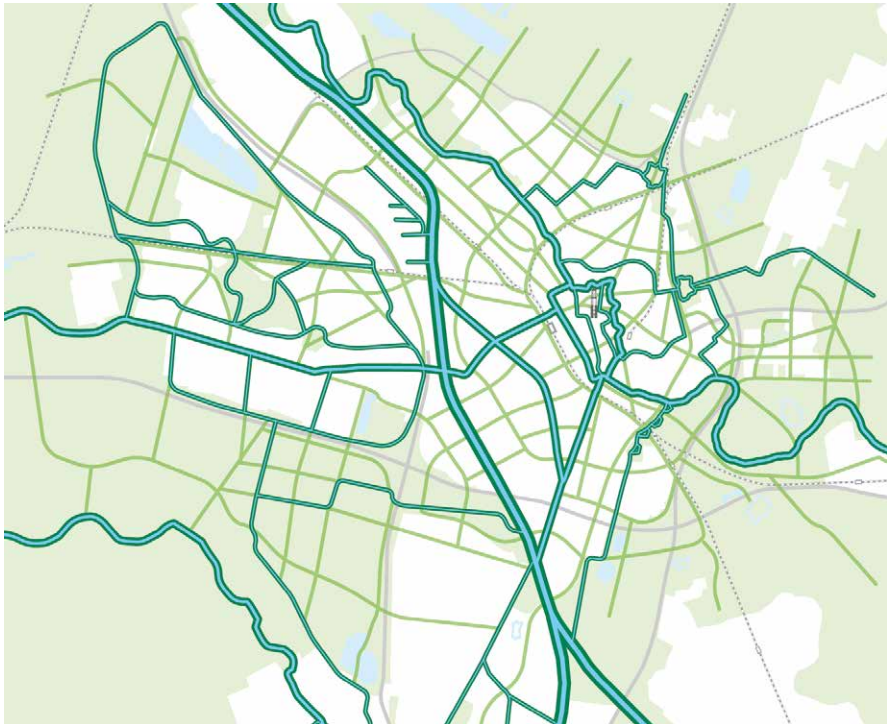
vergroening/verkoeling groenarme wijk

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.

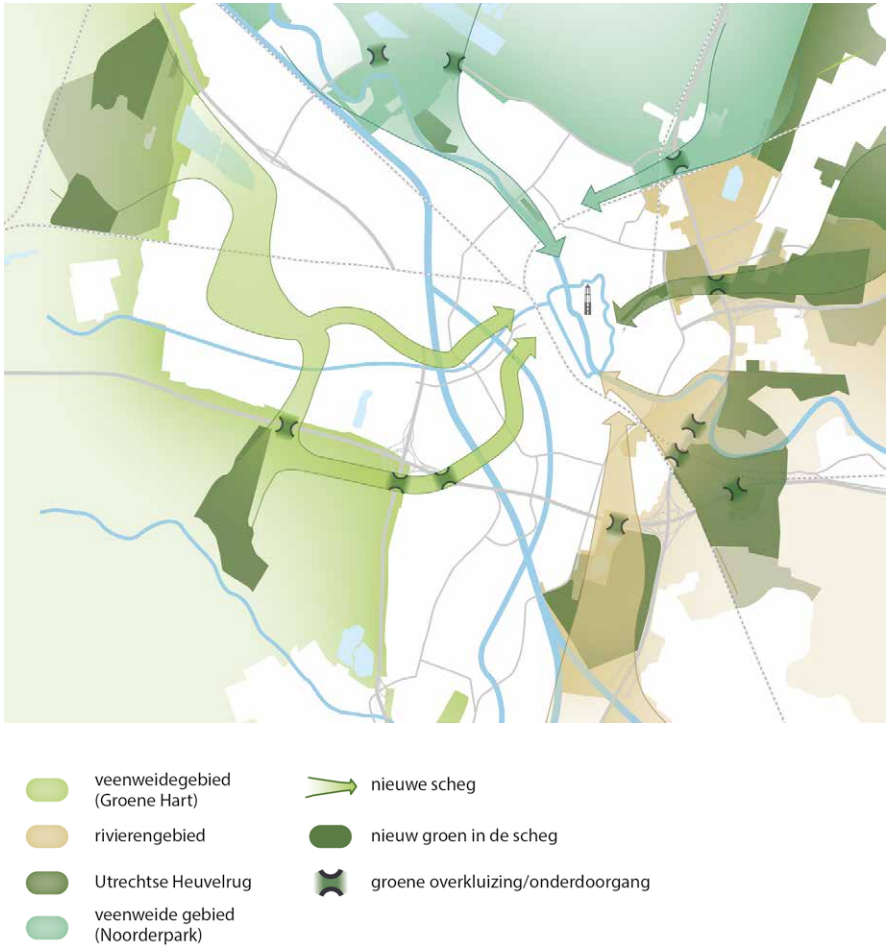


Schaalniveau 3: Nieuwe parkgebieden in de stad

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.



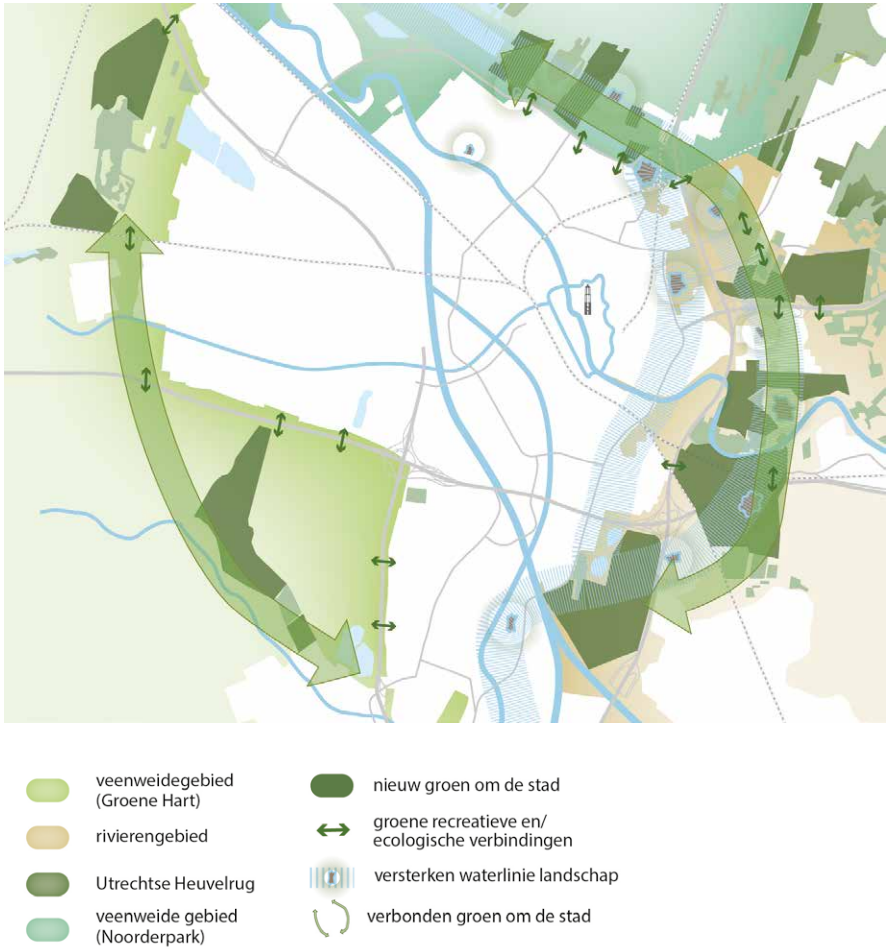
Schaalniveau 4: Groene scheggen die stad en landschap verbinden
De scheggen in de stad verbinden de stad met het buitengebied. Een scheg is een aaneengesloten groengebied dat vanuit het buitengebied diep de stad insteekt. Daarmee krijgt het stedelijk gebied van Utrecht een steviger verbinding met de 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

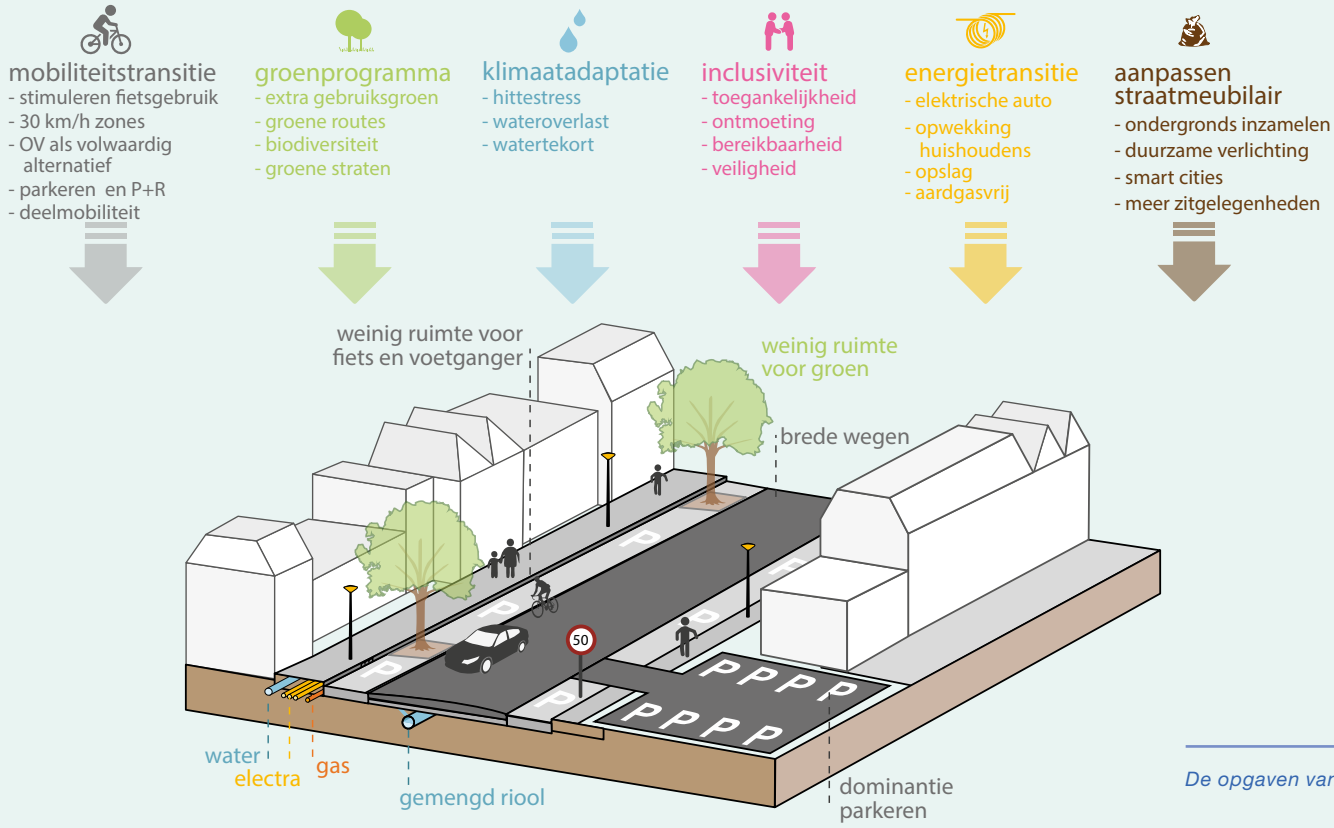
Om de binnenstedelijke groei van de stad vorm te kunnen geven is het beter benutten van het landschap in de stadsranden essentieel. Dit zijn gebieden met bijzondere natuurwaarden, het zijn waardevolle cultuur¬landschappen en belangrijk voor dag-recreatieve activiteiten zoals wandelen, fietsen, sporten, 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.

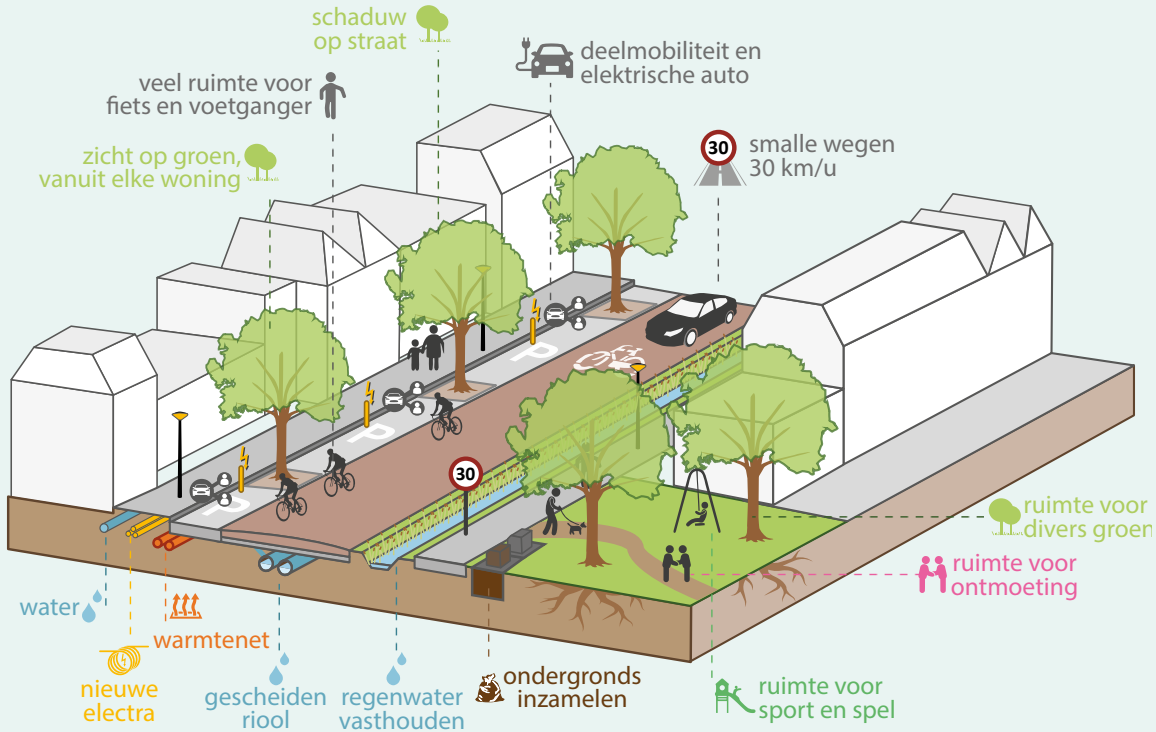


De opgaven van de openbare ruimte

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.

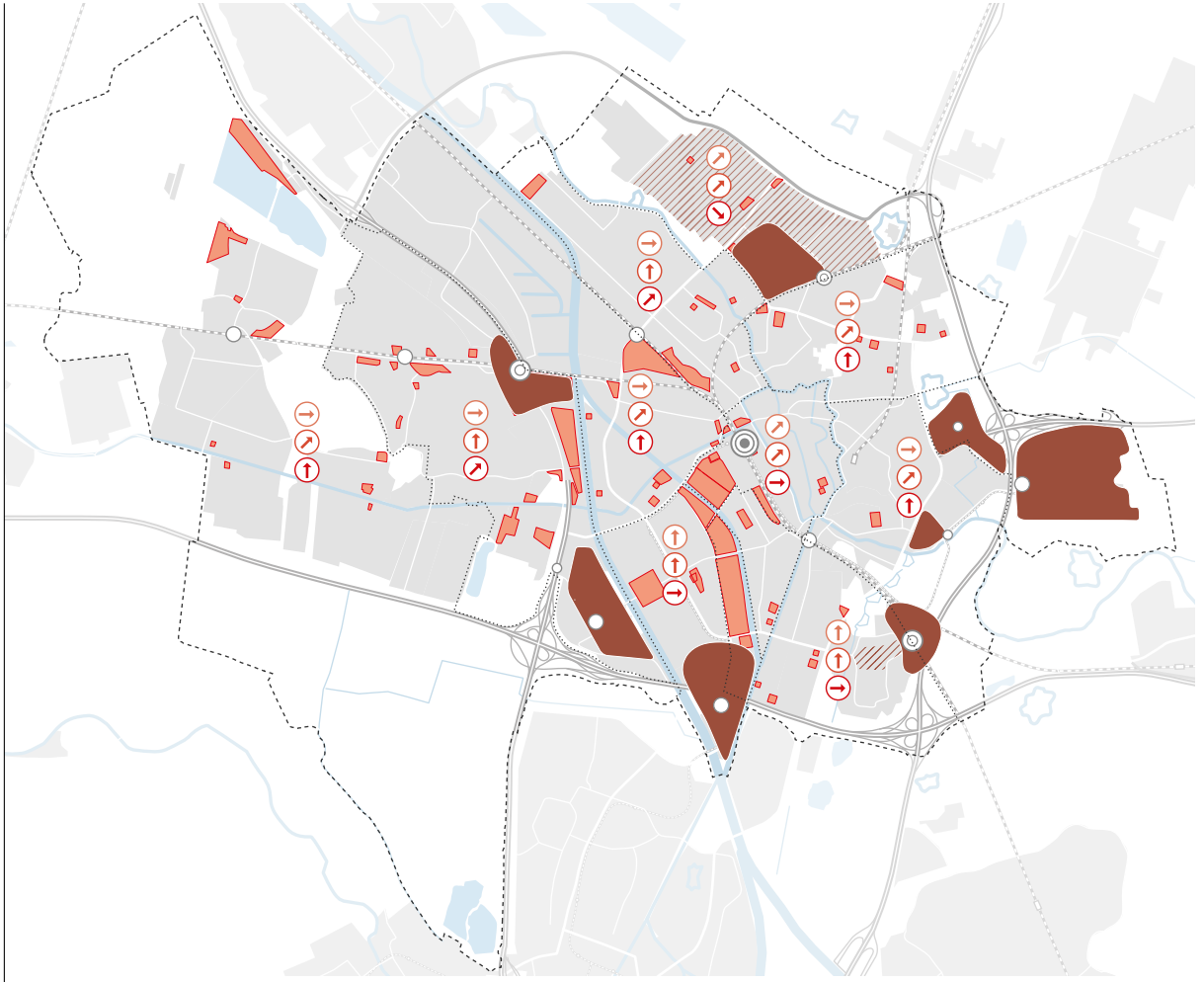
Relatie met de Woonvisie

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.

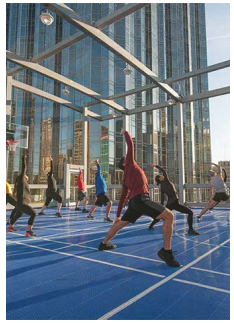
Een (t)huis voor iedereen

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.

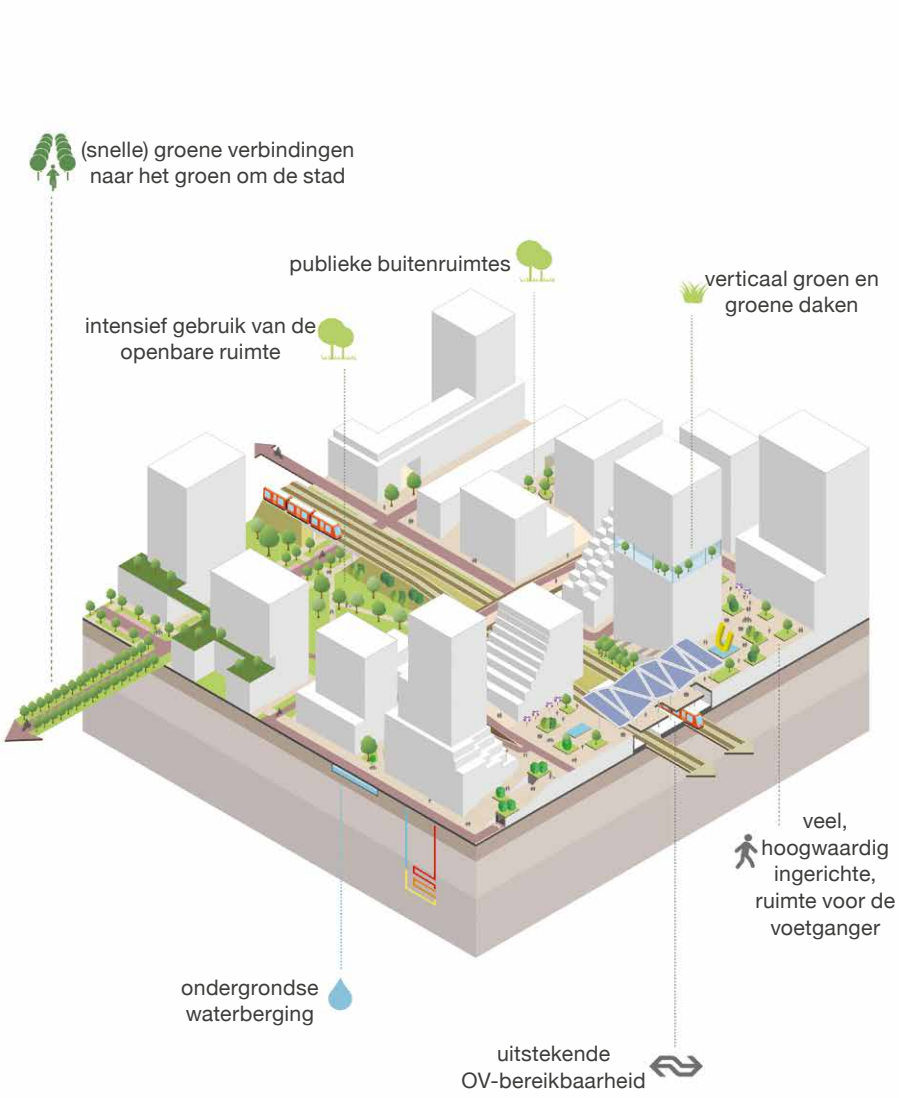


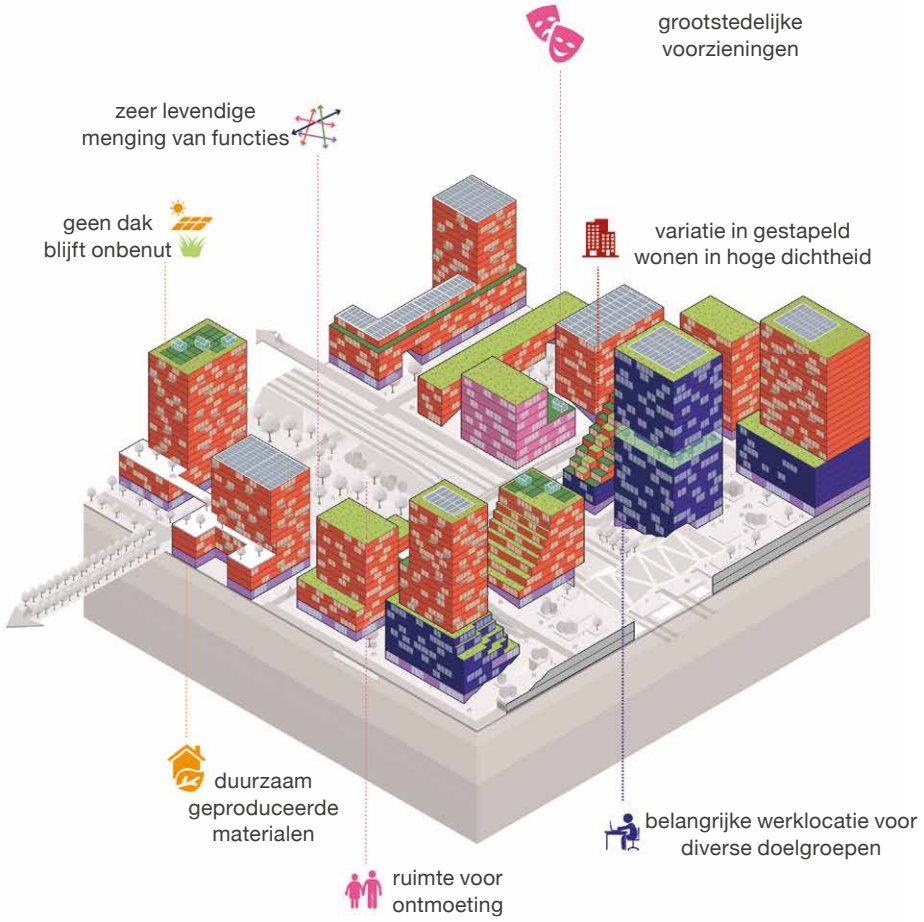







Centrum stedelijk: centrumgebied





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.

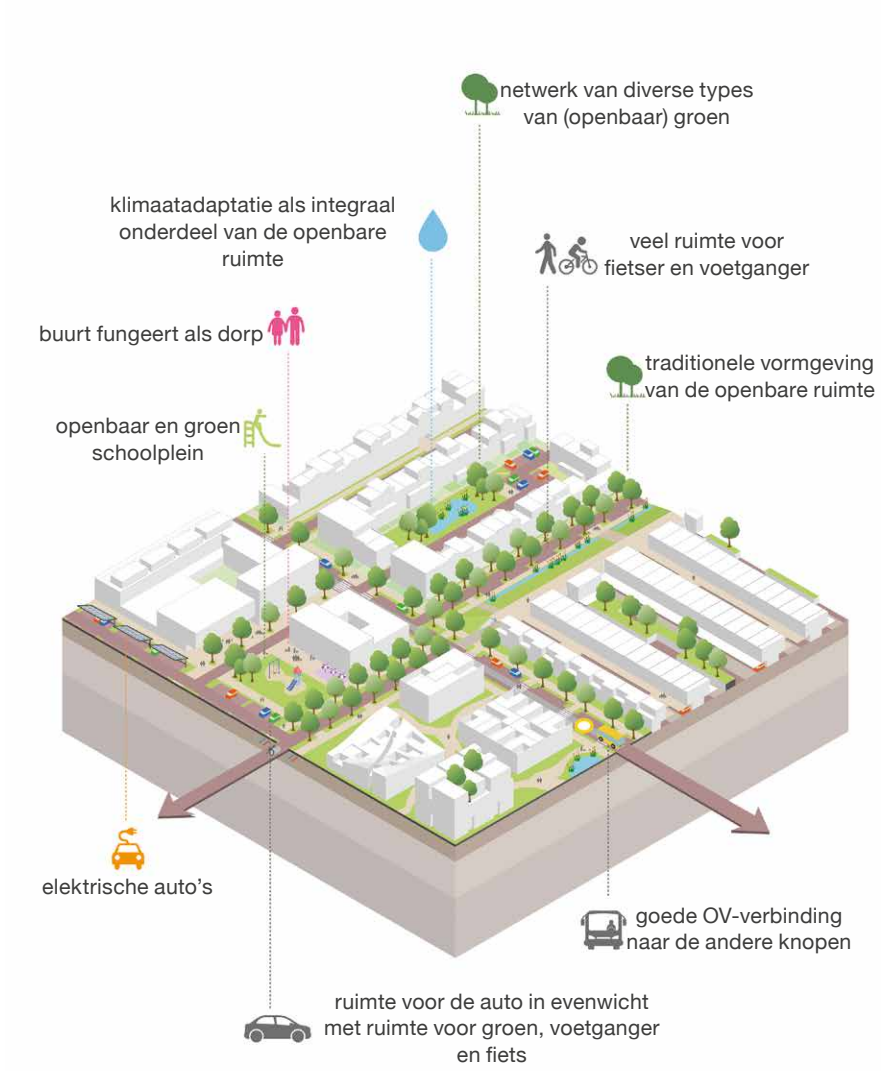


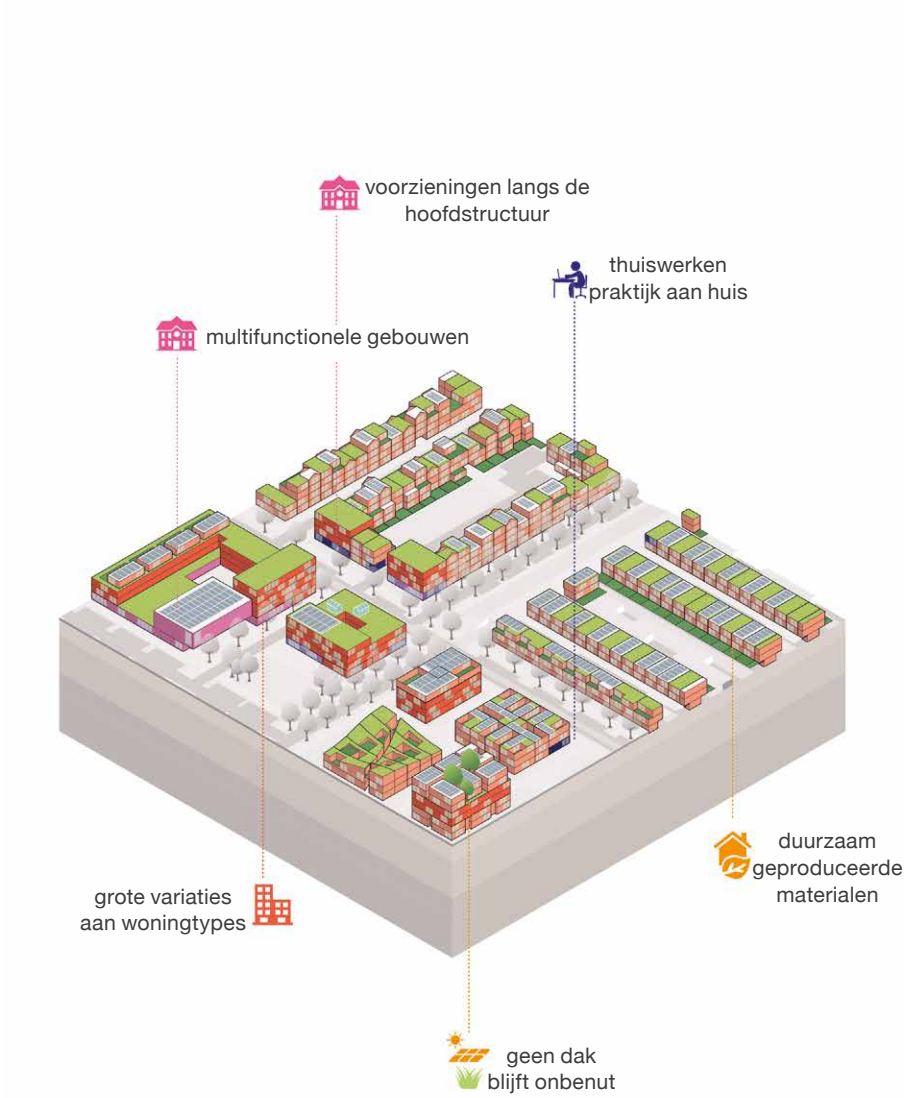






Centrum stedelijk: traditionele wijk



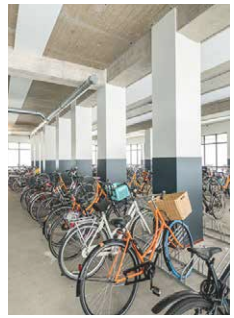


Centrum stedelijk: de nieuwe wijk

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.



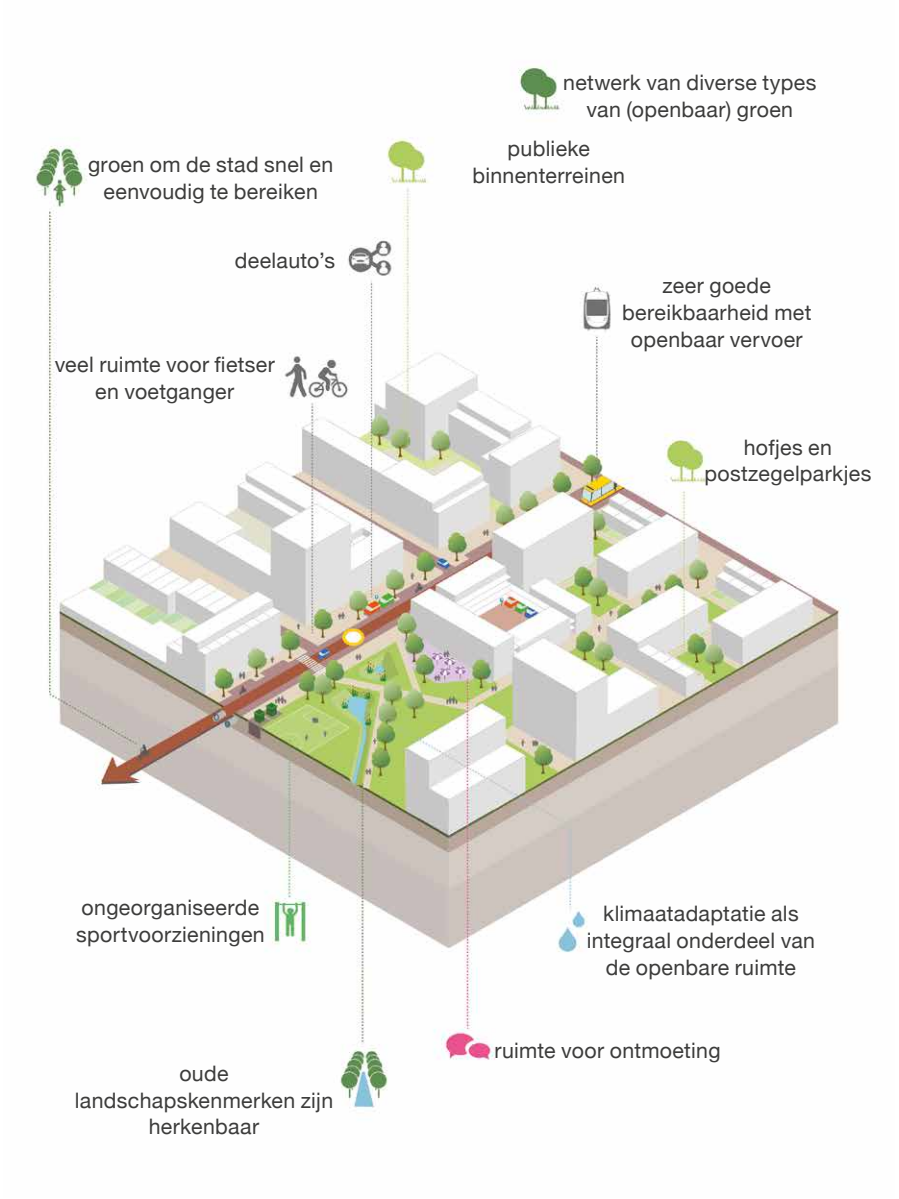


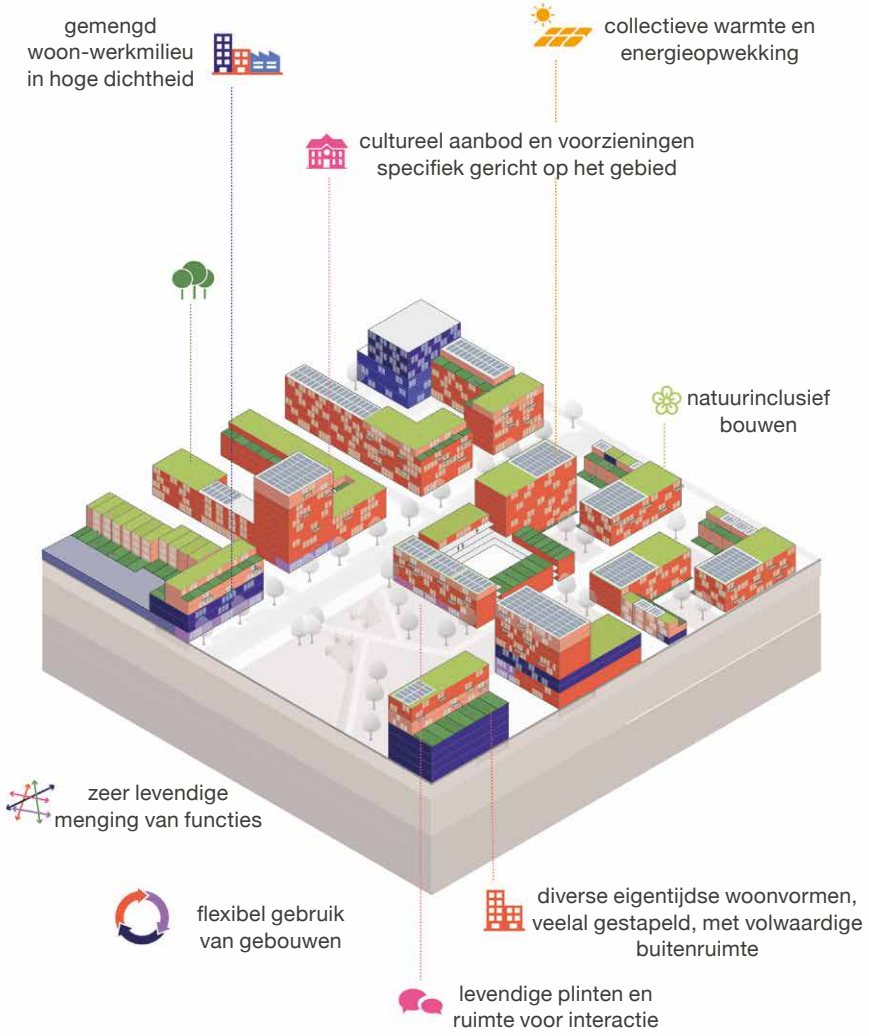







Centrum stedelijk: de nieuwe wijk





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.



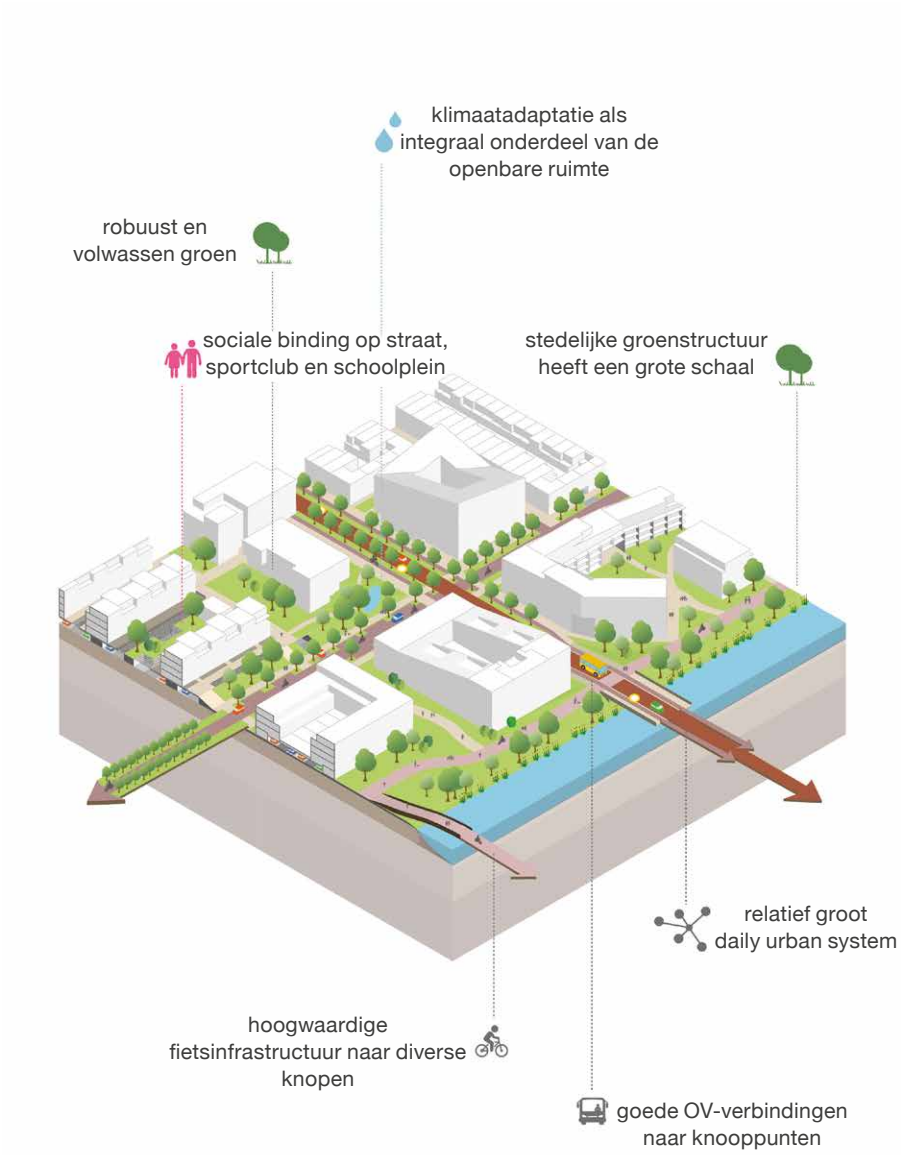








Groenstedelijk: De groene wijk





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)

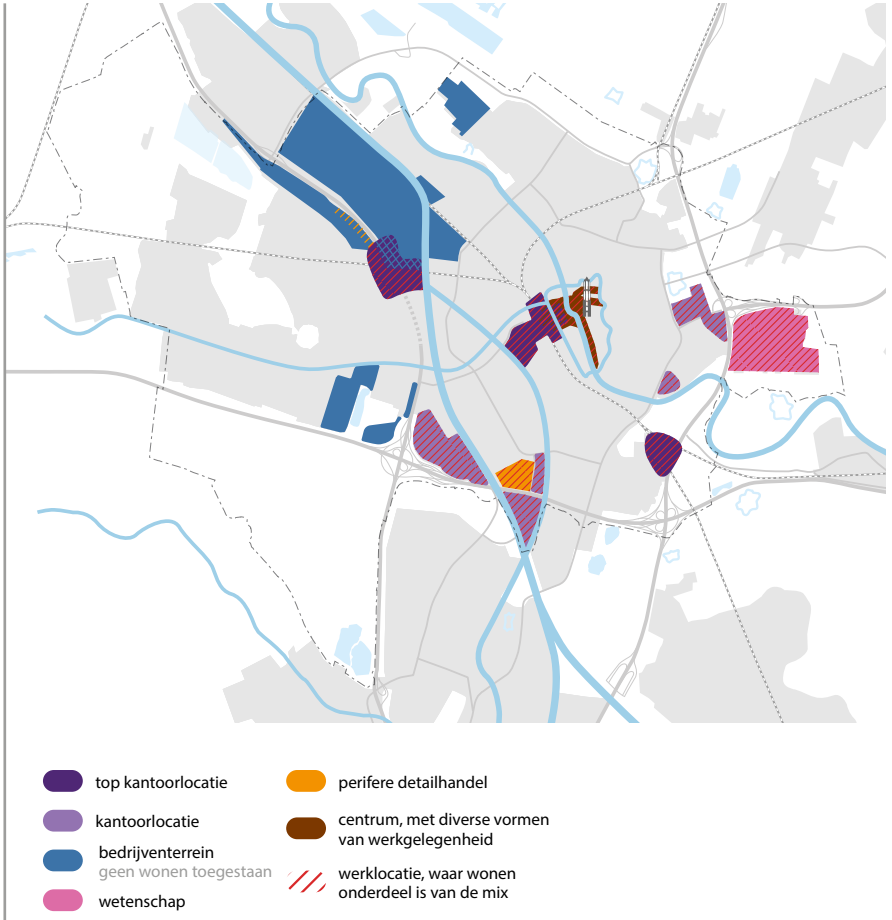
Voor bedrijventerreinen betekent dit dat tot 2040 bovenop de bestaande planvoorraad (41,7 hectare) nog 74,3 hectare extra bedrijventerrein gerealiseerd moet worden. Dat volume kan verminderd worden door verdichting of functiemenging, maar tegelijkertijd is bekend dat ook de regio nog ruimte tekort komt 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:

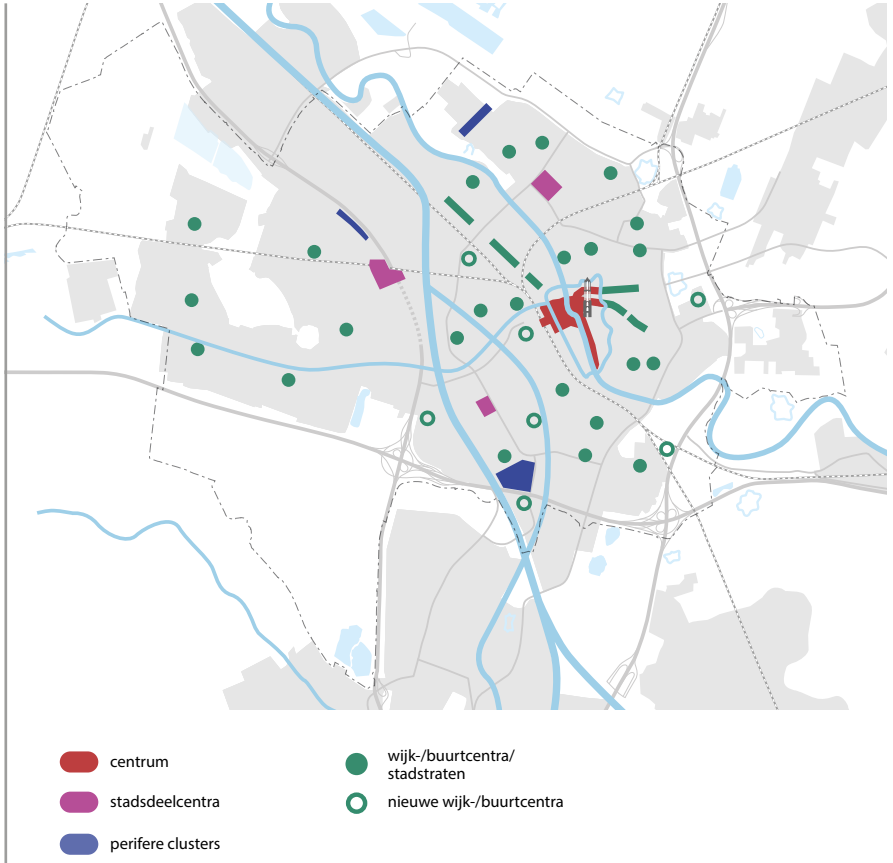
- Geen vanzelfsprekende transformatie van bedrijven in de wijk naar wonen. Daar waar werkgelegenheid in de wijk verdwijnt als gevolg van bijvoorbeeld transformatie, dient deze zo veel mogelijk in de wijk te worden gecompenseerd. Dit kan ook een andere vorm van werkgelegenheid zijn, bijvoorbeeld maatschappelijk
- 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 Franciscusdreef
Bovenwijkse centra	Regionaal	Regulier aanbod dagelijkse en niet-dagelijkse goederen in grote clusters	Shopping Center Overvecht Nova 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:

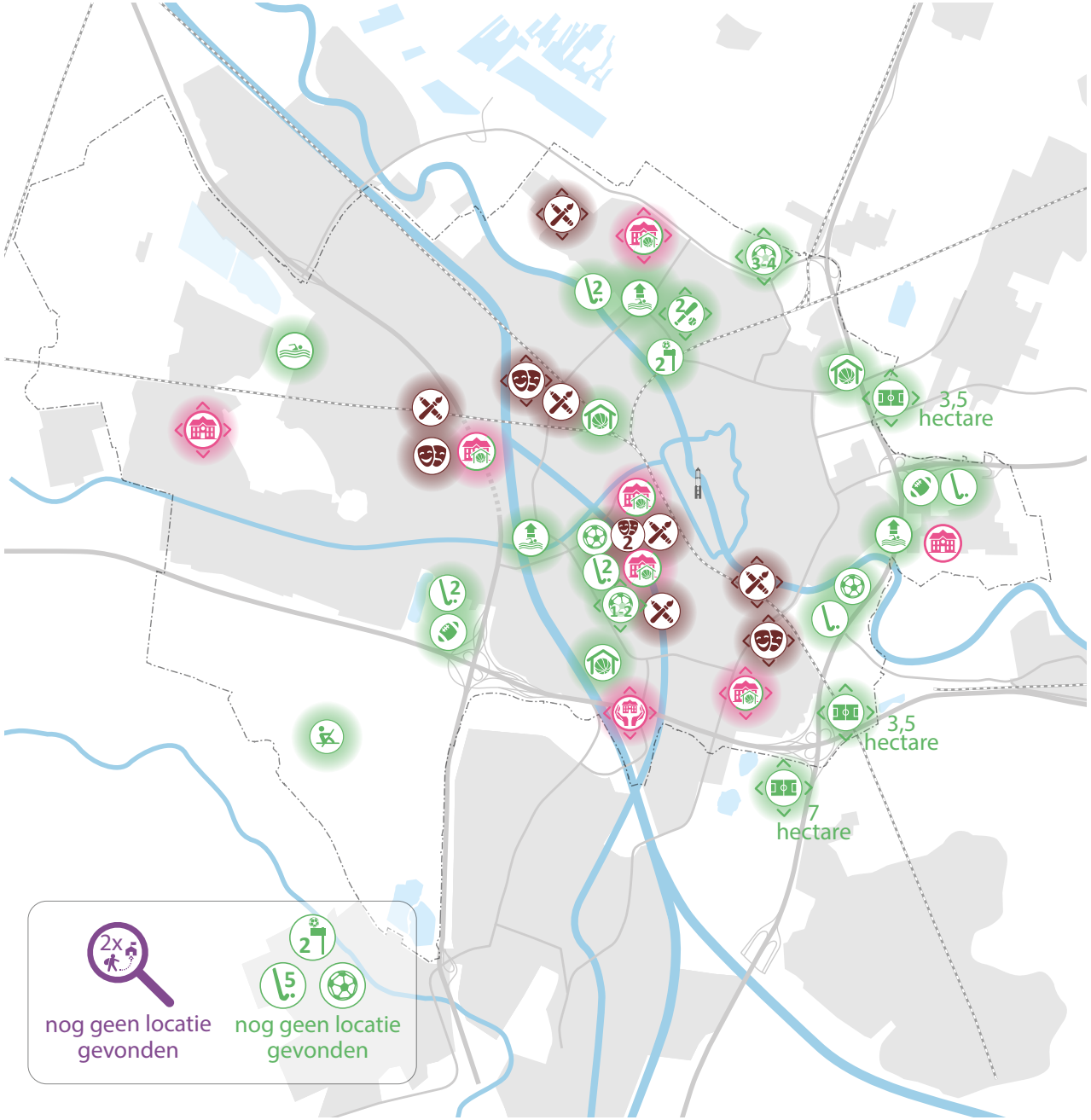


Bij culturele publieksvoorzieningen op wijkniveau gaat het om bereikbaar en toegankelijk cultuuraanbod gericht op ontspanning, ontmoeting en ontplooiing. Dit varieert van cultuurbezoek (muziekoptreden, theatervoorstelling, filmvertoning of expositie), cultuurbeoefening (deelname aan een koor, muzieklessen, 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.

Buurt- en wijkvoorzieningen



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

Nieuwe stedelijke voorzieningen



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

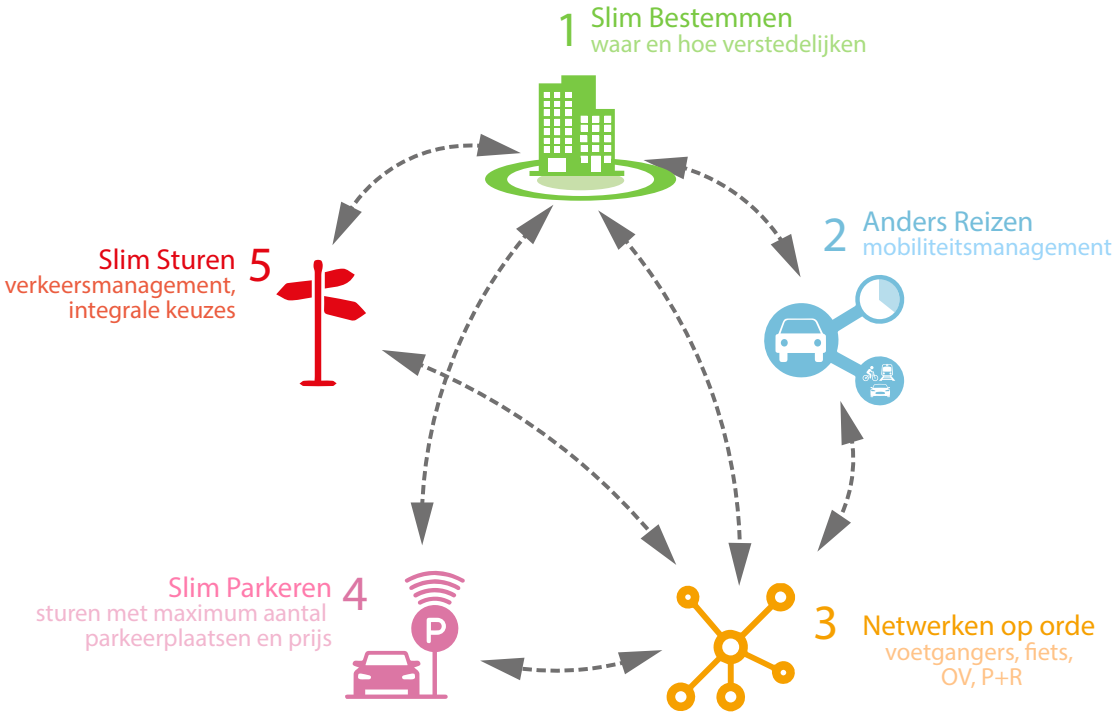
Hoe ziet Utrecht er in 2040 uit en hoe verplaatsen inwoners en bezoekers zich? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. 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

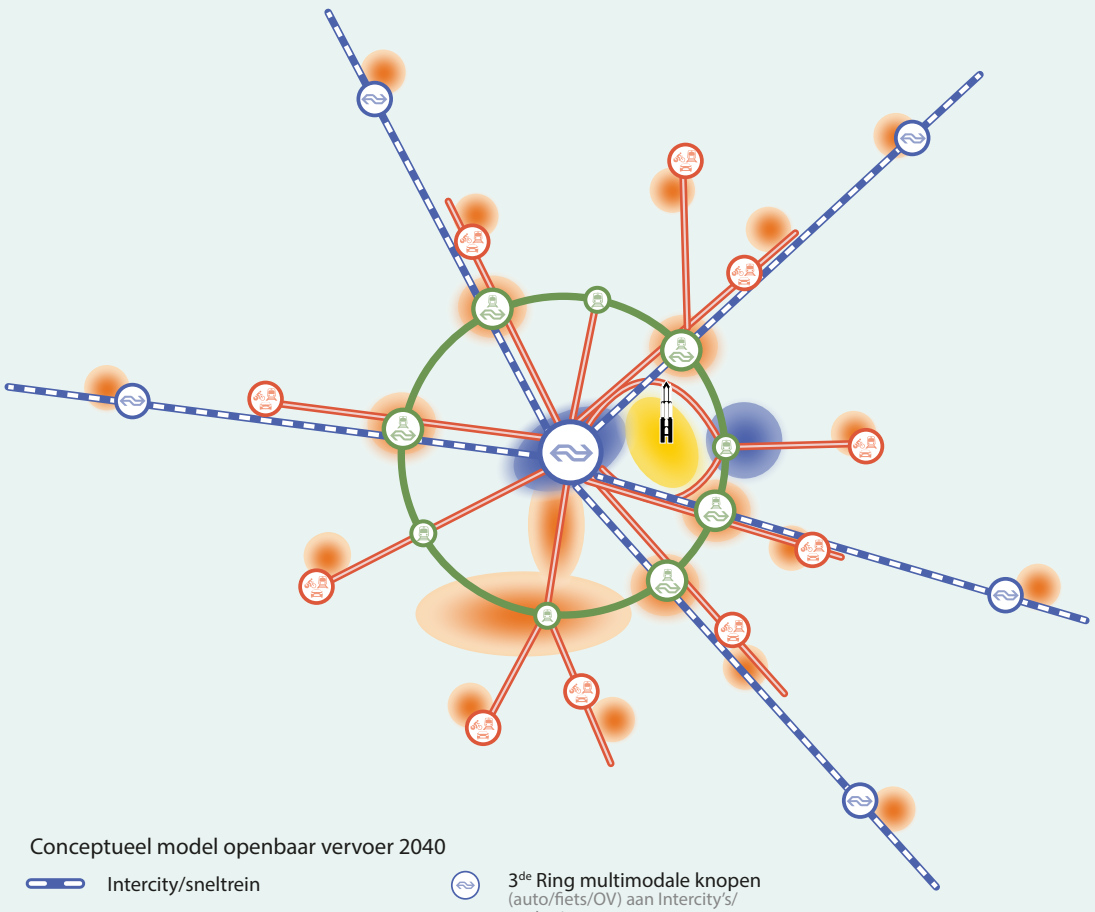
Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten keuzes gemaakt worden. De Utrechtse mobiliteitsaanpak bestaat uit vijf stappen die samenhangen, niet per se in deze volgorde. De stappen zijn tegelijkertijd van belang om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. 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:

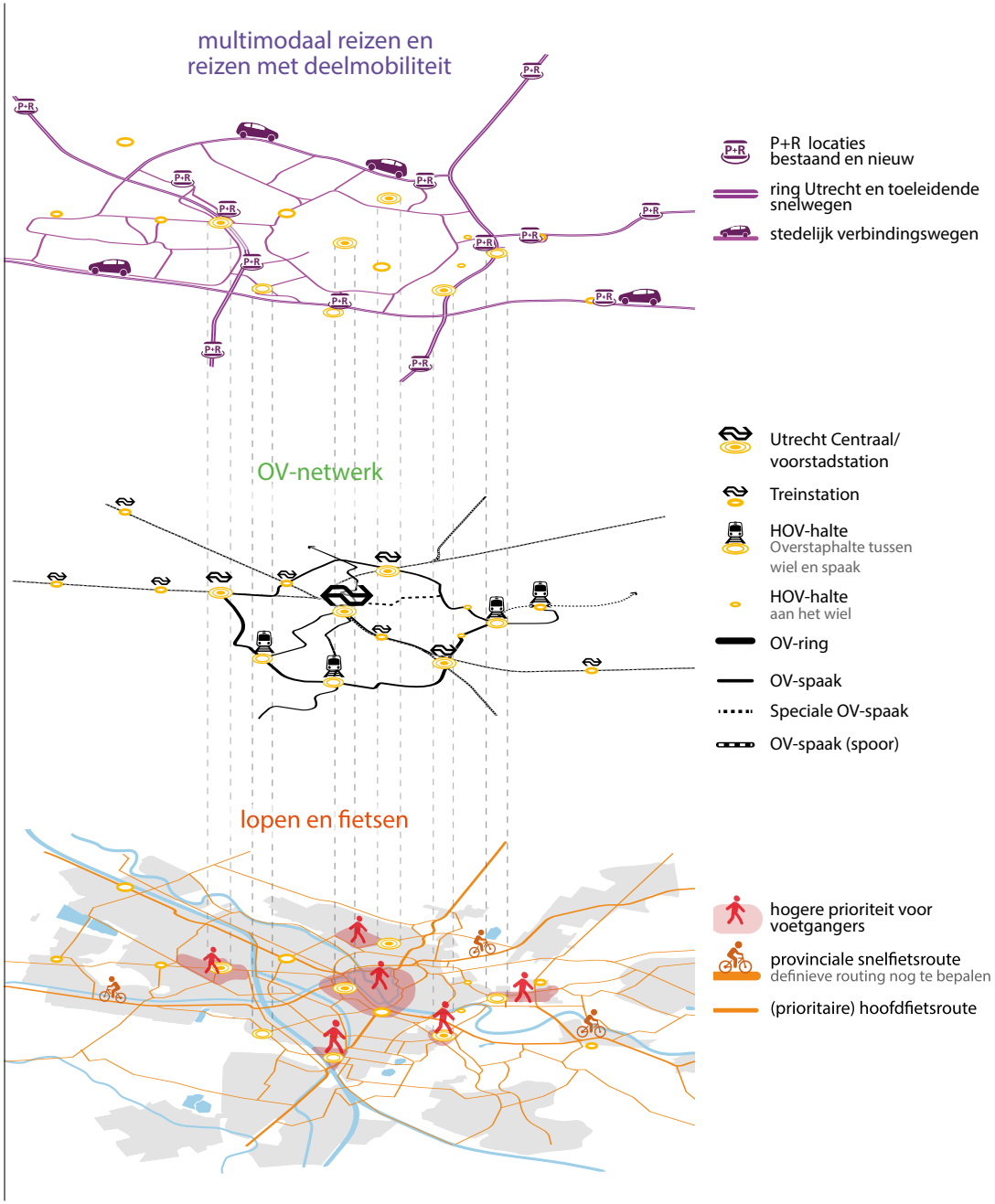
- Fiets en OV op orde
- Aantrekkelijke P+R hubs
- Aanbod deelmobiliteit
- Aanbod mobility as a service
- Minder (straat) parkeren
- Netwerksturing door (her)inrichting van wegen en door stadsbreed multimodaal verkeersmanagement.

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	1.000m^2	In de stad	Flexibel, op- en overslag
Buurthub	100m^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.

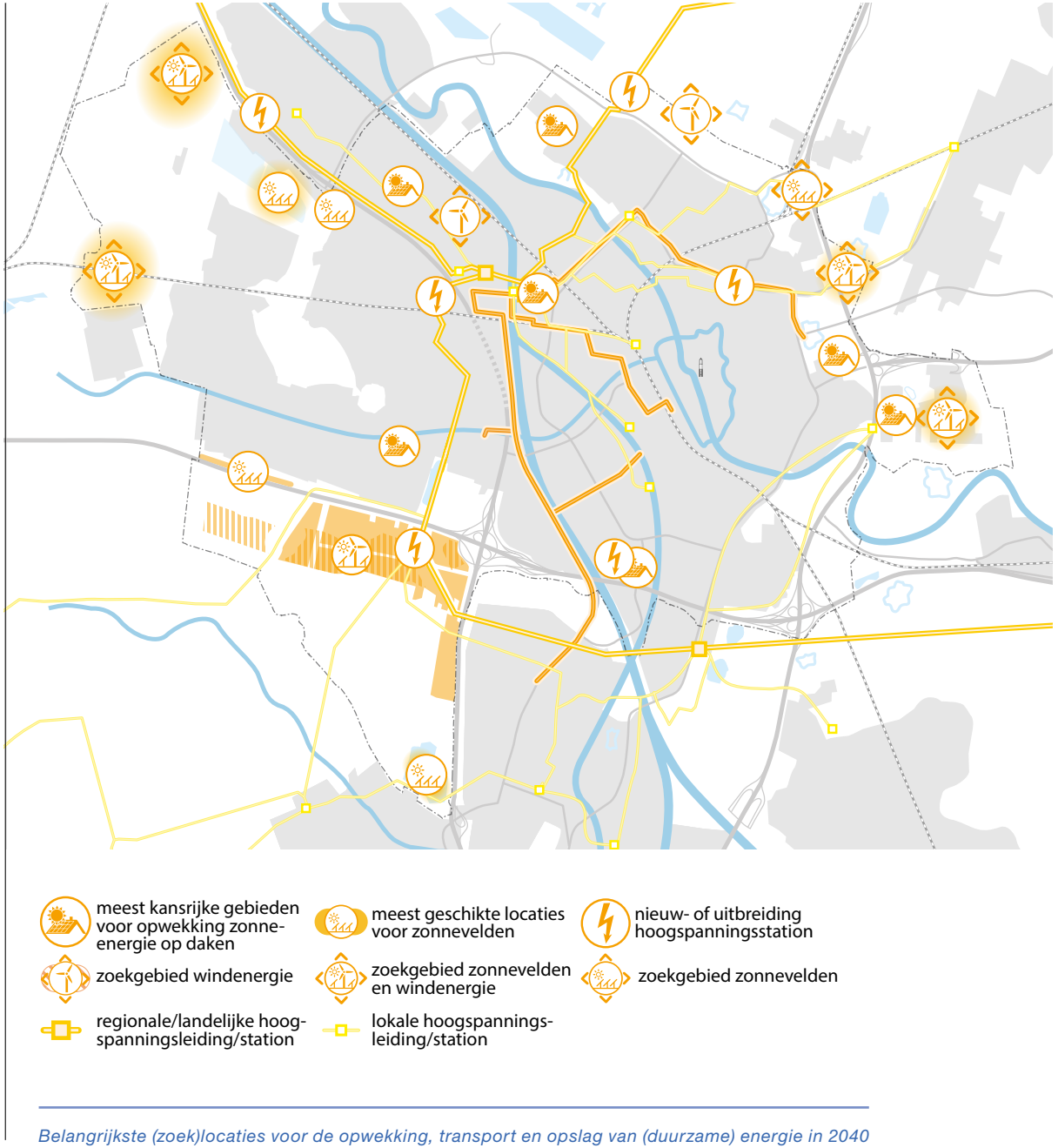
De prioritaire zoeklocaties voor zonnevelden en windmolens zijn Ockhuizen, Utrecht Science Park, Voordorpsepolder, Dorpeldijk, Lage Weide (alleen wind), Noorderpark (alleen wind) en Fort Blauwkapel (alleen zon). Deze locaties zijn nodig om 40 GWh te realiseren. Het zijn technische zoeklocaties, die nog 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.

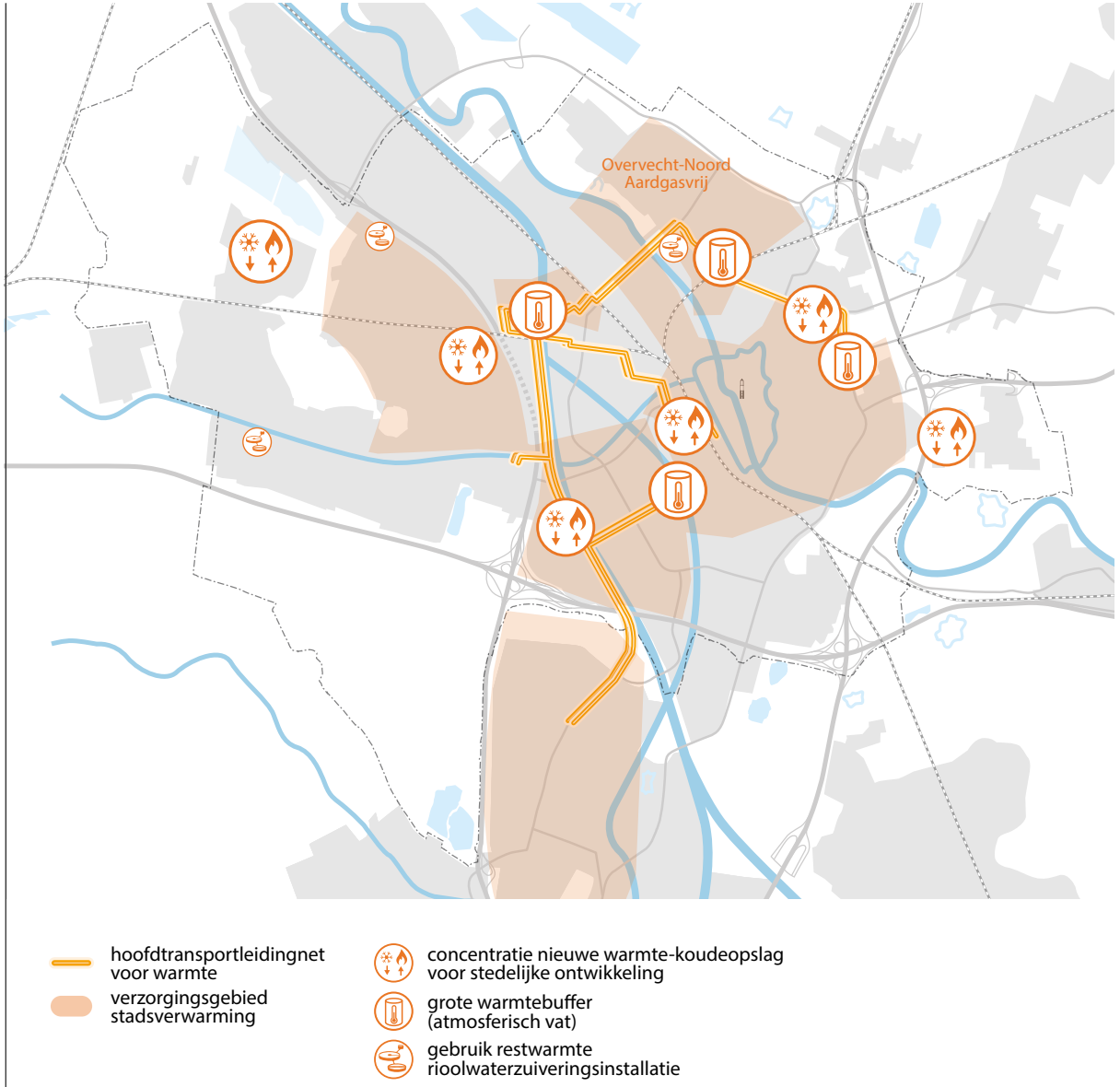


Belangrijkste (zoek)locaties voor de opwekking, transport en opslag van (duurzame) energie in 2040

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.

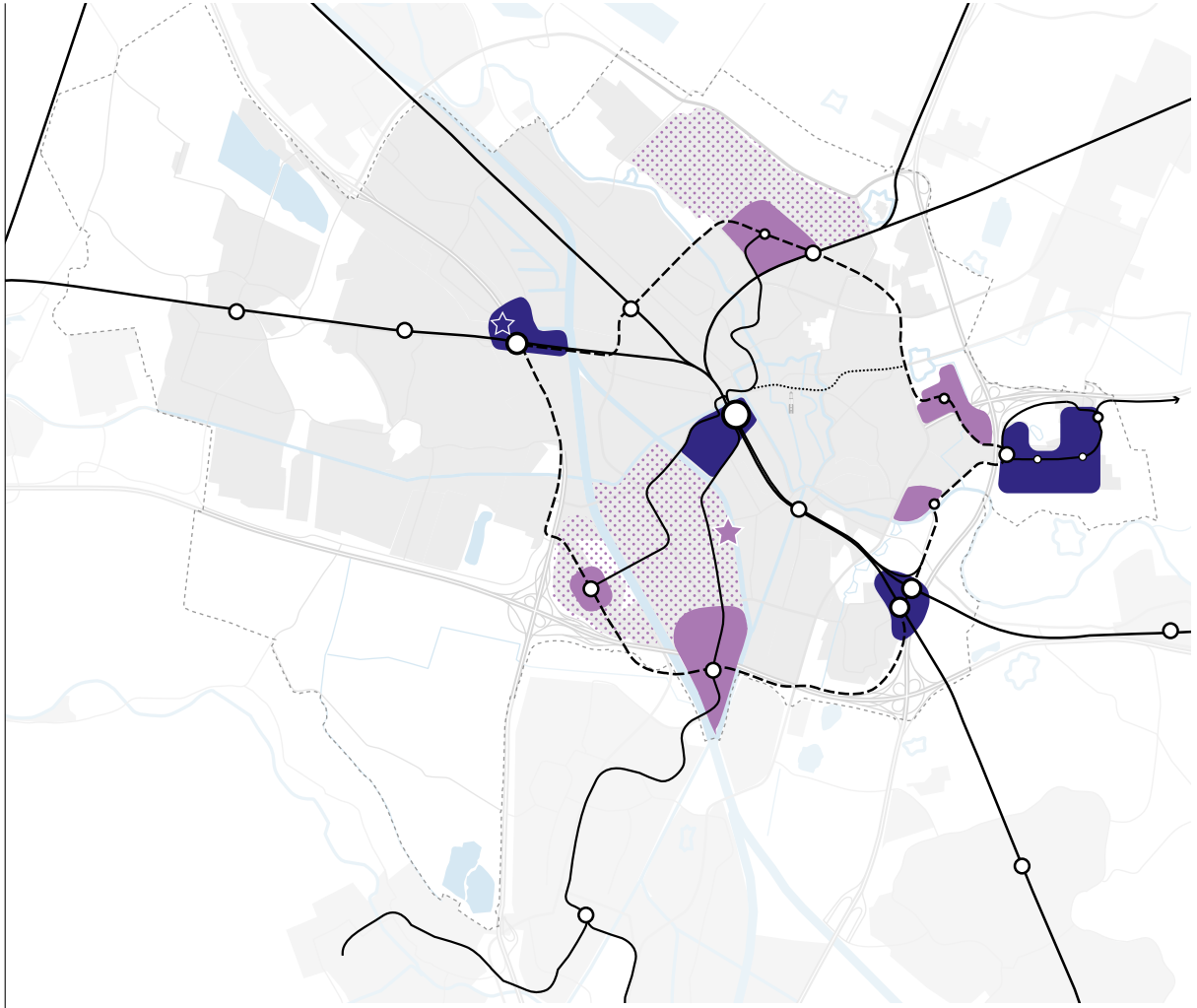
Utrecht past haar hoogste hoogbouw toe op knooppunten met een stadsoverschrijdende betekenis. Deze knooppunten zijn de (toekomstige) intercity knooppunten: Utrecht Centraal, Leidsche Rijn Centrum en Lunetten Koningsweg. Naast de IC-knooppunten voegt de gemeente daar een vierde locatie aan toe; het Utrecht 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.

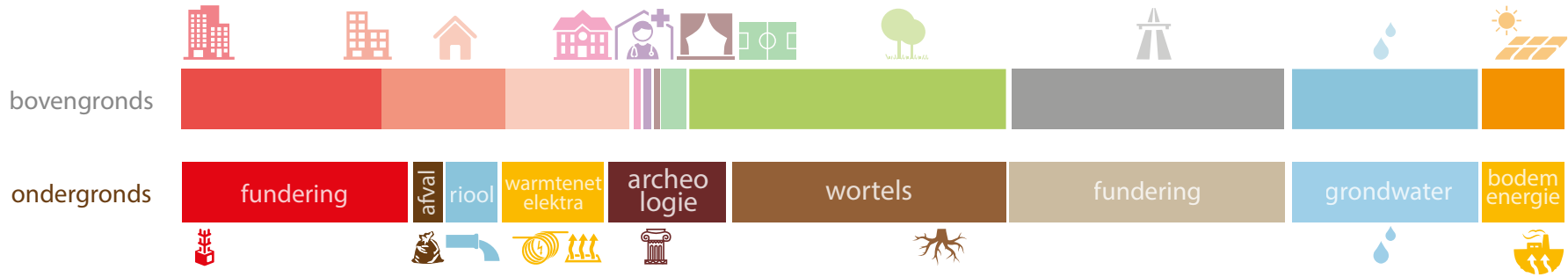
Het integreren van de boven- en ondergrondse barcode in de planvorming doet de gemeente aan de hand van de volgende vier principes:

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

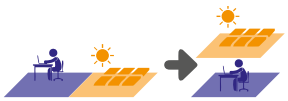
Omdat de ruimte schaars is en alleen maar schaarser wordt in een groeiende stad is het de uitdaging om zoveel mogelijk gebruik te maken van deze dimensies en de ruimte zo efficiënt en duurzaam mogelijk te gebruiken. De volgende principes geven handvatten hiervoor:



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.



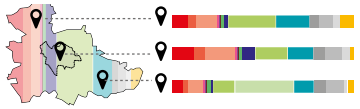
Kwaliteit verhogen: door een gebouw of buitenruimte te renoveren en er een nieuw programma aan toe voegen, kan het beter en meer gebruikt worden.



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.

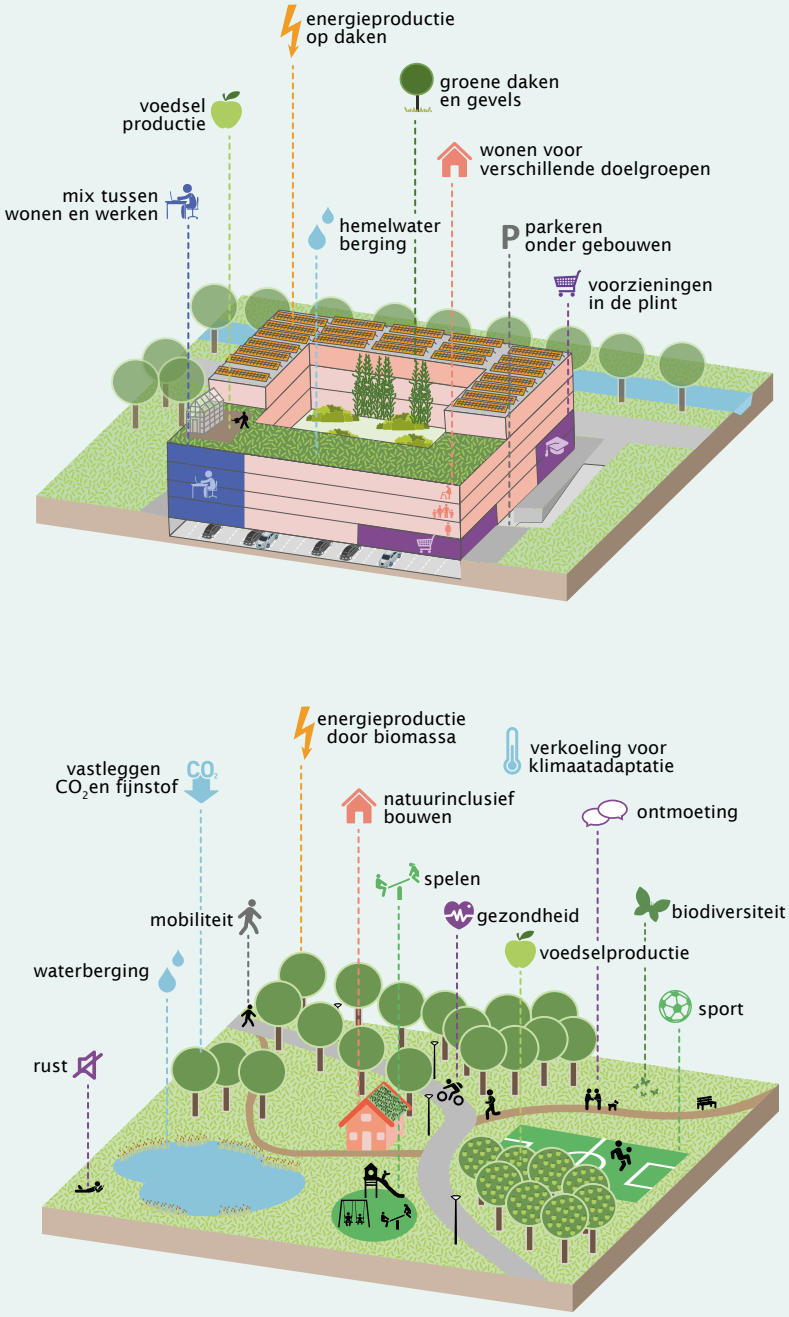
Voorbeelden van het gebruik van meerdere dimensies

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

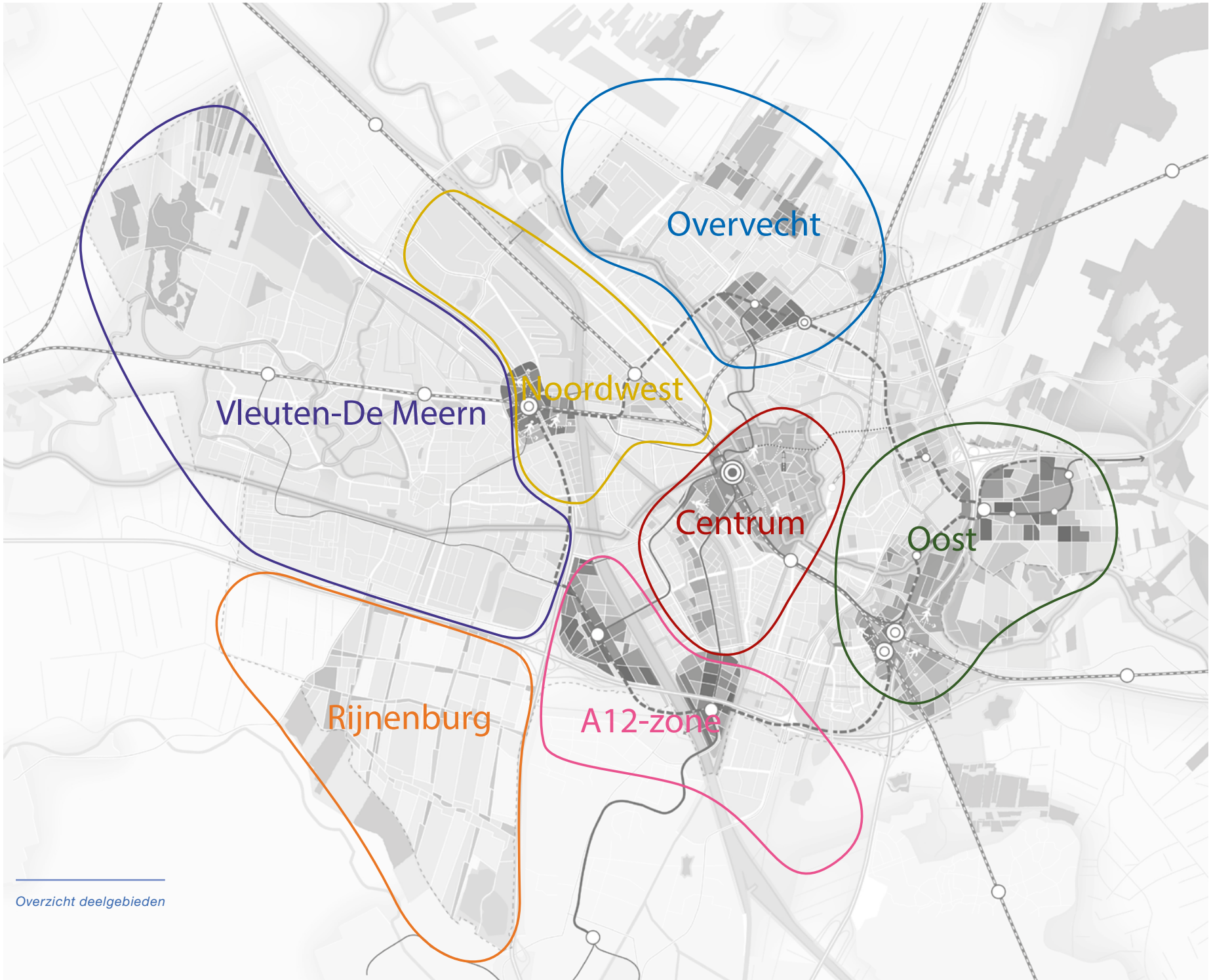
Gezien de behoefte wil de gemeente de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot 2040 met ongeveer 60.000 woningen laten toenemen. Op basis van de harde plancapaciteit in het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) zullen tot het jaar 2030 ruim 40.000 woningen gerealiseerd worden. Deze vindt grotendeels plaats 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.

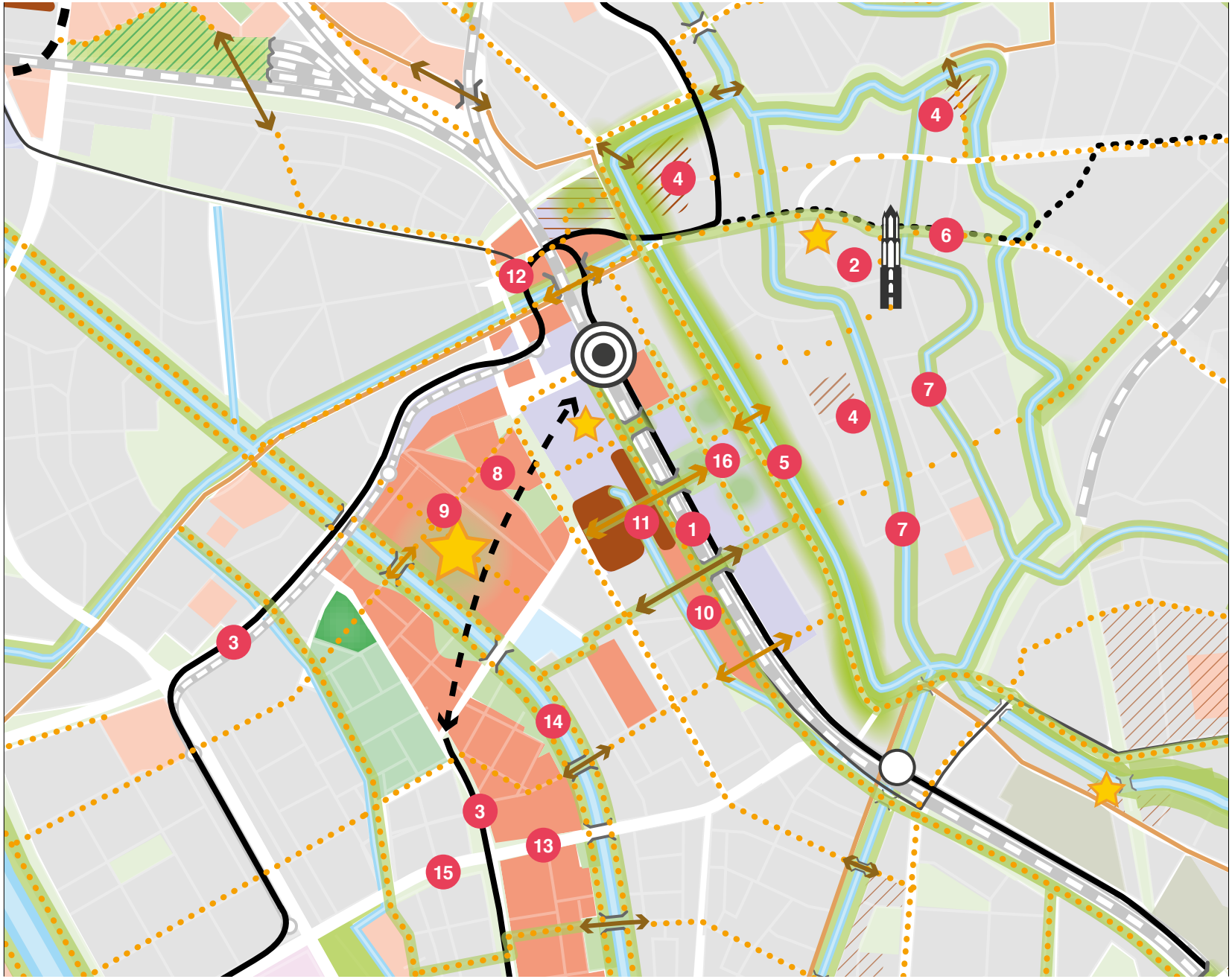
Aangrenzende gebieden rondom het centrum

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

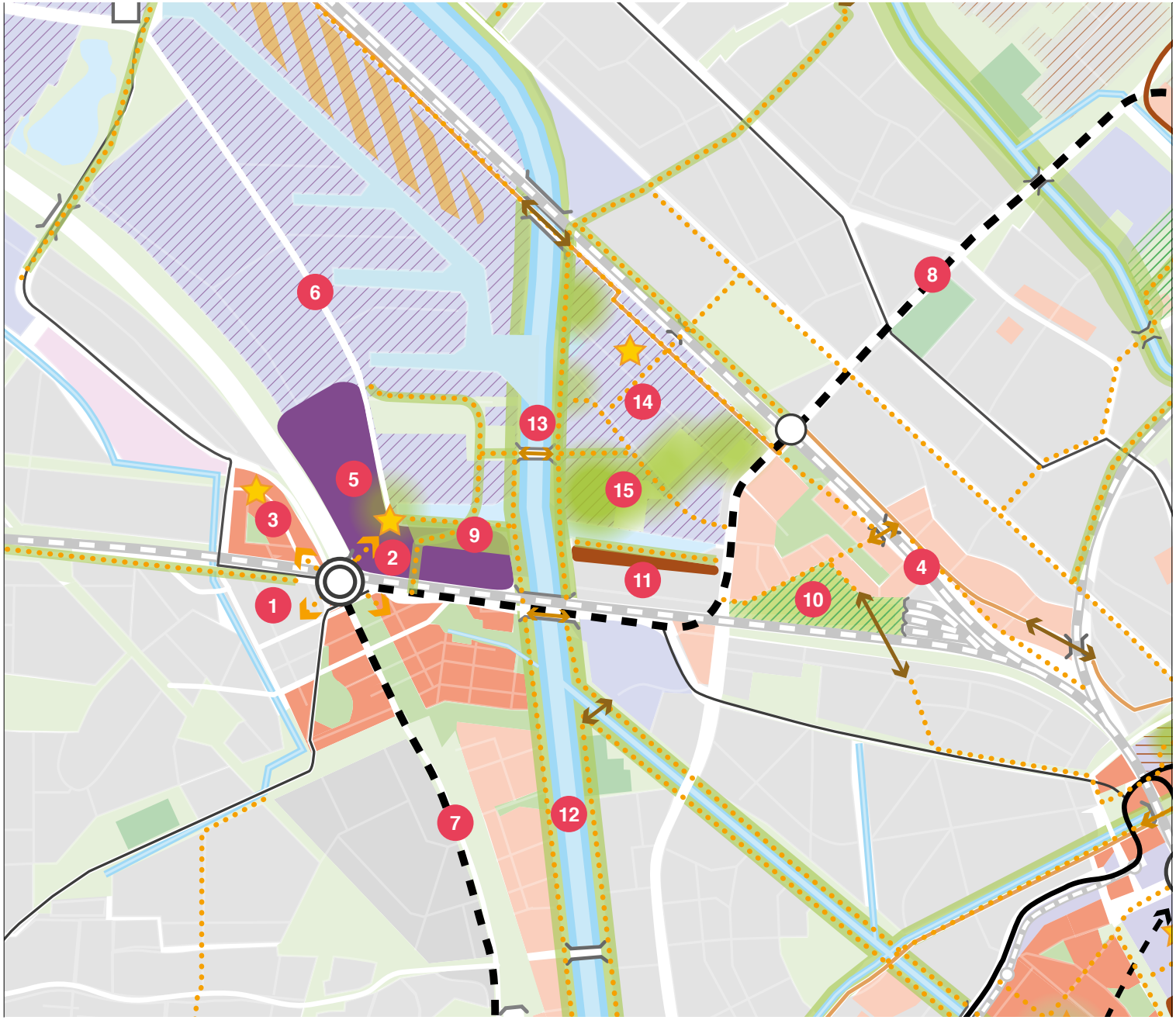
Park Vierde kwadrant (3 hectare), park Werkspoorkwartier (4,5 hectare), park rangeerterrein Cartesius (4 hectare, optioneel), opgaven voor groen-blauwe routes (7 hectare) en nieuw buurt- en wijkgroen (17 hectare)

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.

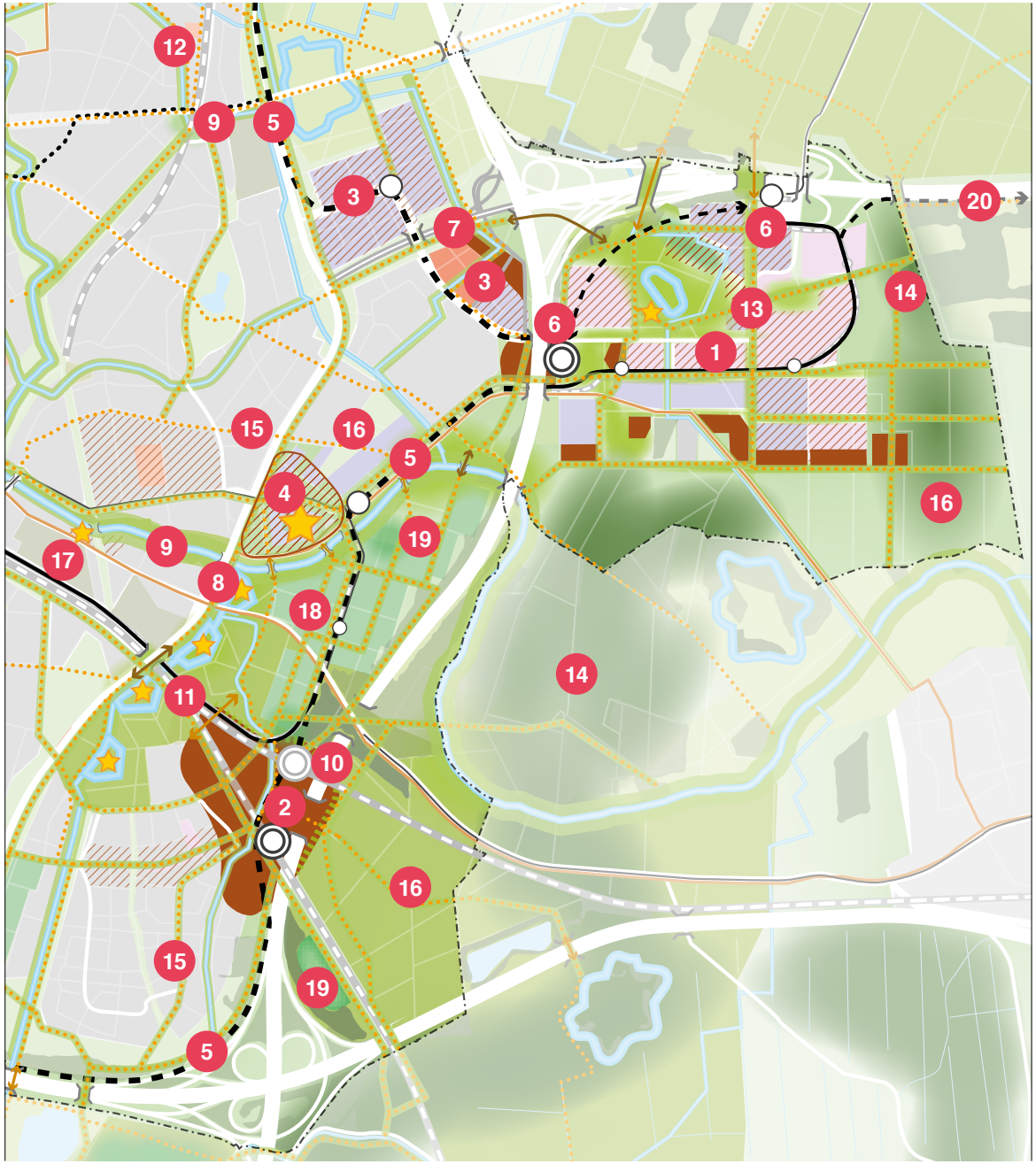
16. Publieke toegankelijkheid vergroten (sportparken, forten, weilanden UU, golfbaan, kazerneterrein).

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.

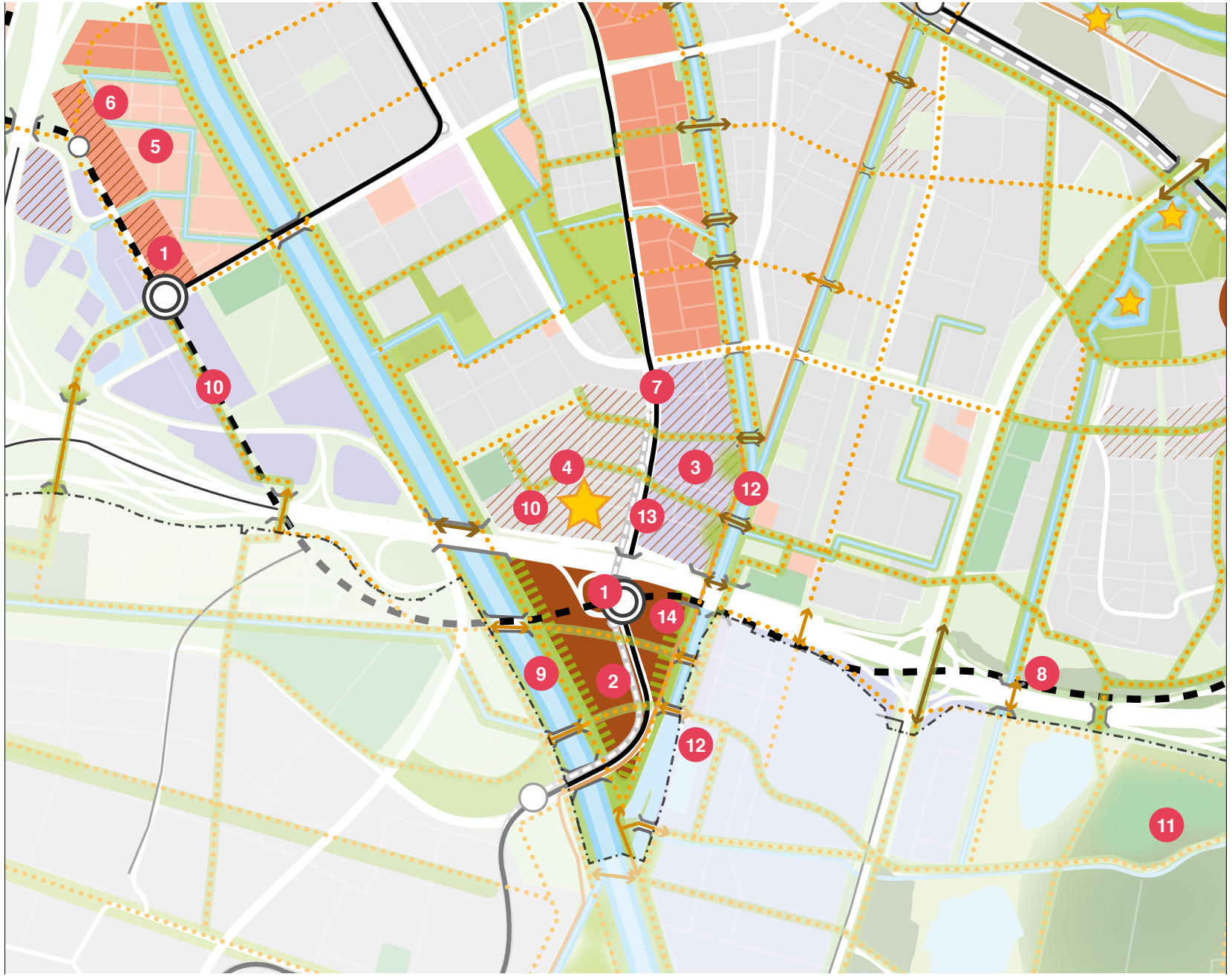
10. Vergroenen gebouwde omgeving (met name de Woonboulevard): Groene daken, vergroening openbare ruimte en groene routes.

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

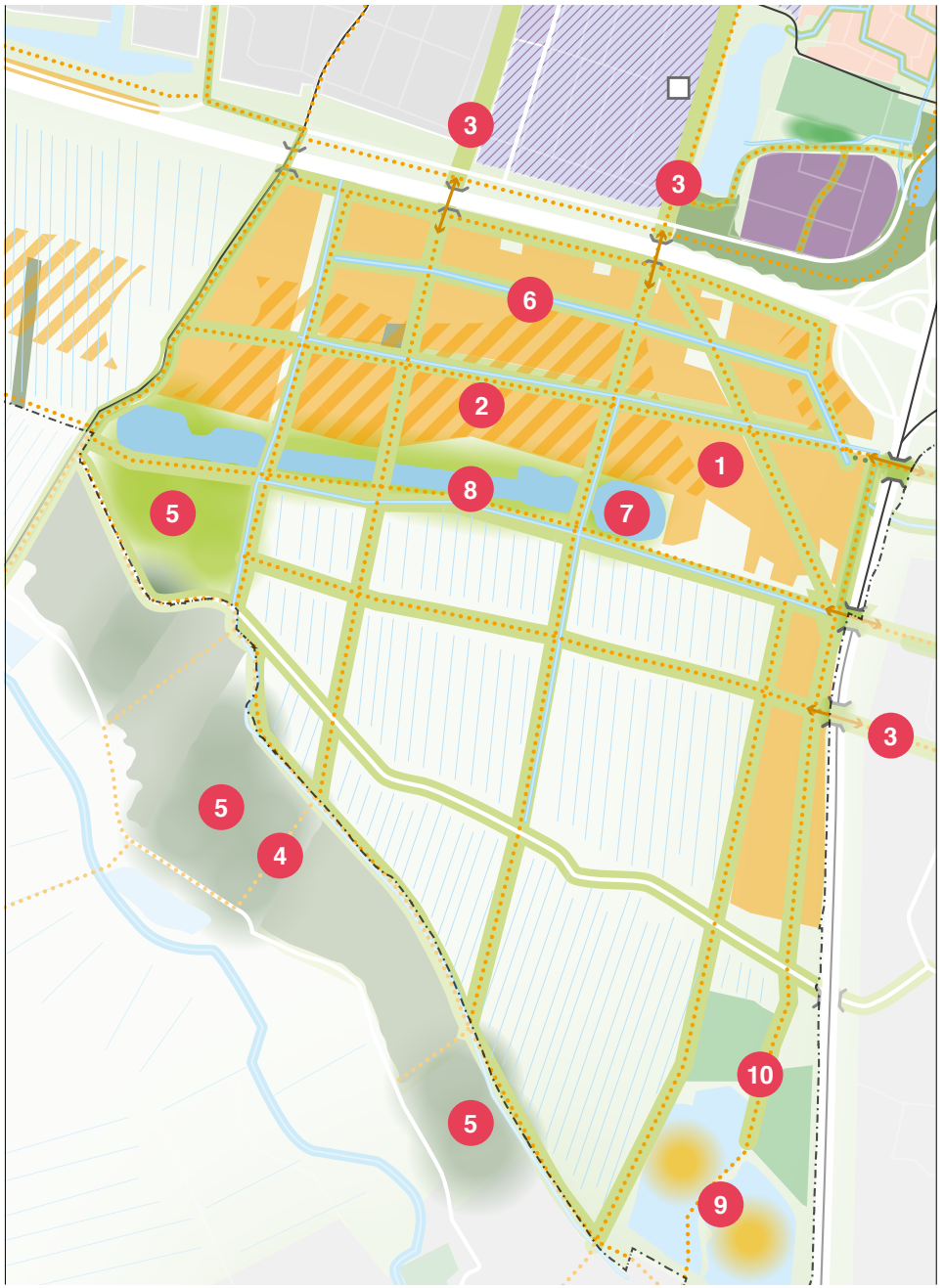
Programma

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

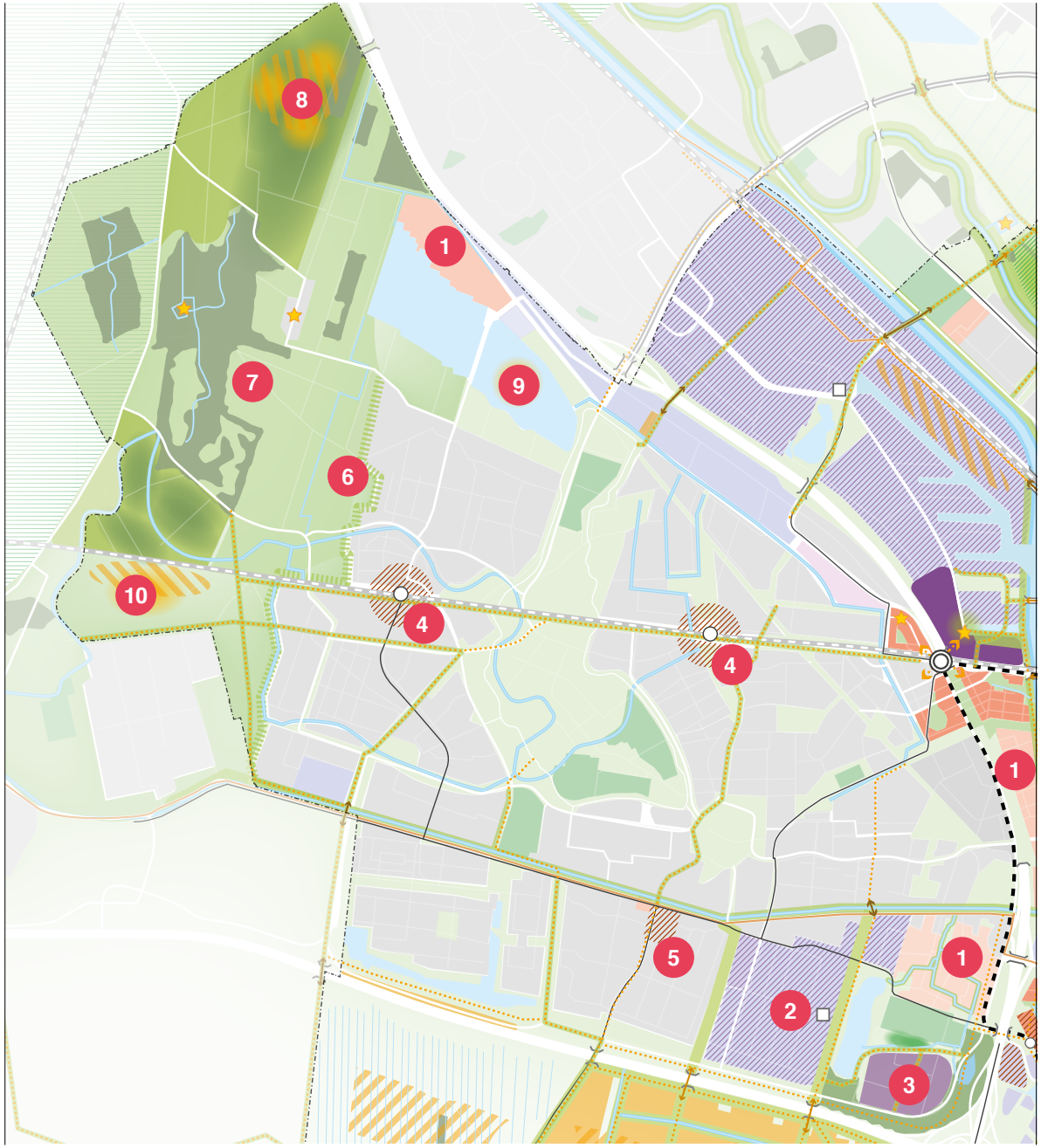
Uitbreiding landinrichtingsgebied Haarzuilens (100 hectare) en uitbreiding en verbetering groenblauwe routes

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

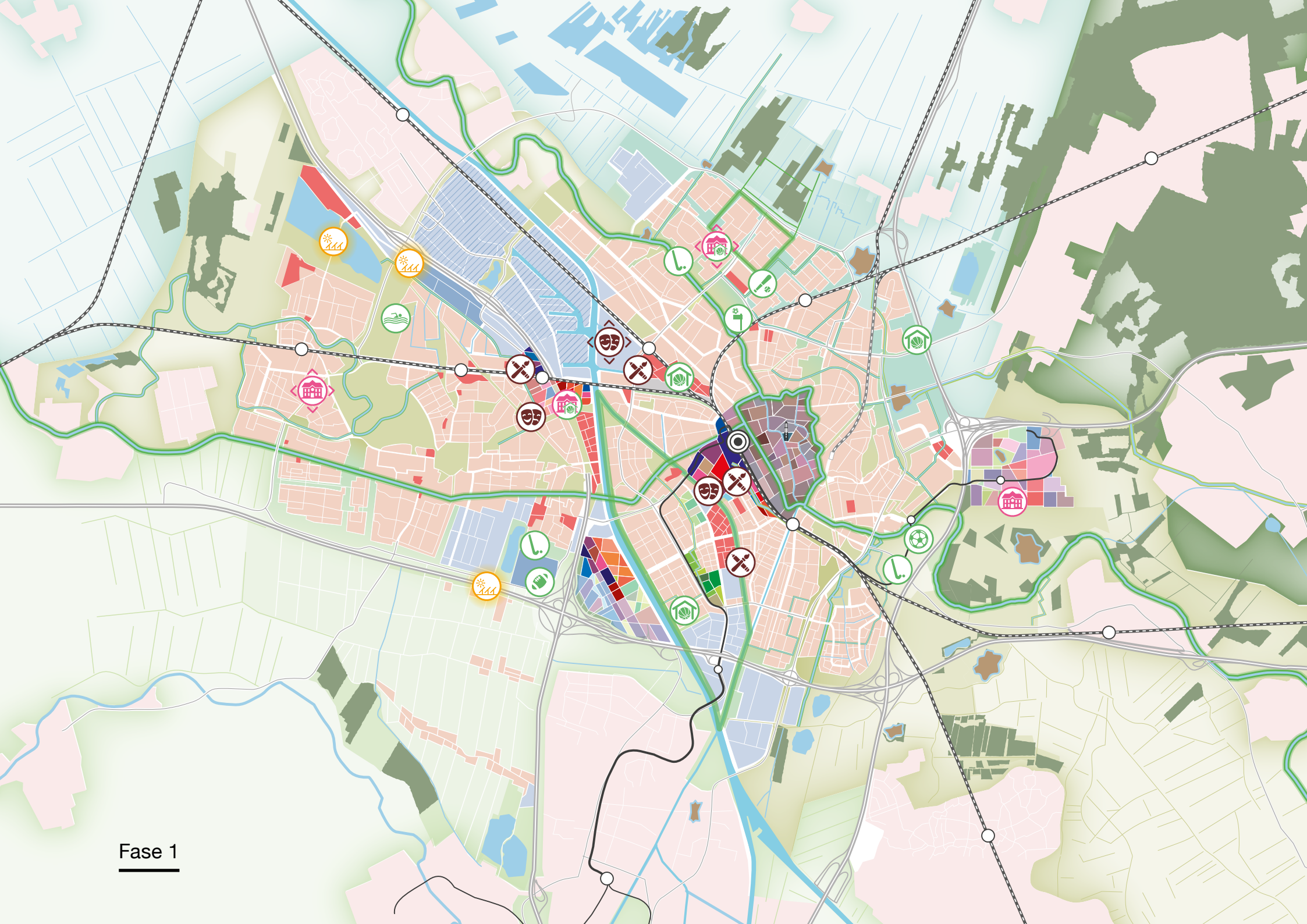
Fase 1

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.

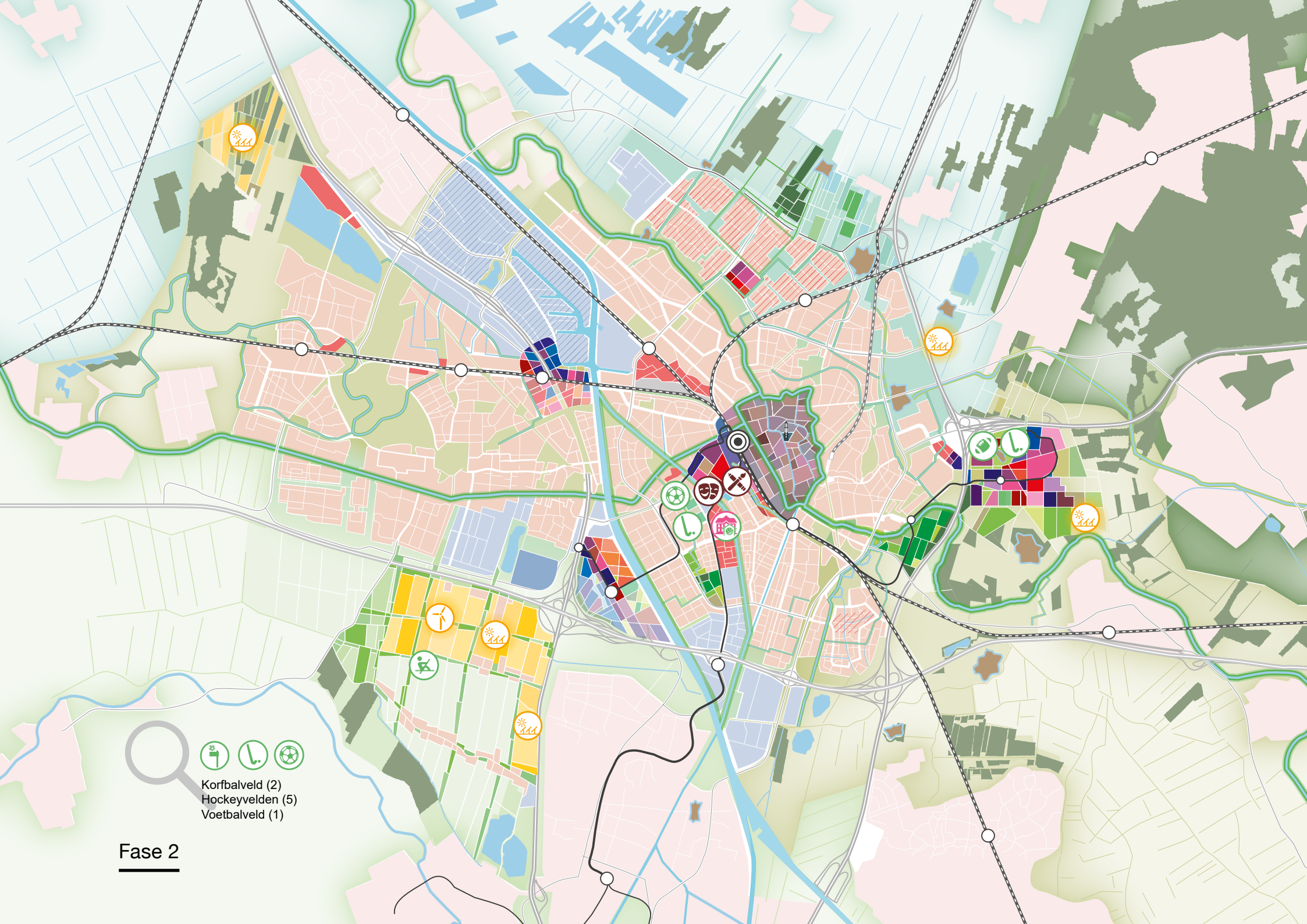
De groenopgave kenmerkt zich vooral door:
- de ontwikkeling van scheg Krommerijn
- de ontwikkeling van scheg Blauwkapel
- de voorbereidingen van Het Groene Lint van Overvecht en Park Transwijk

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

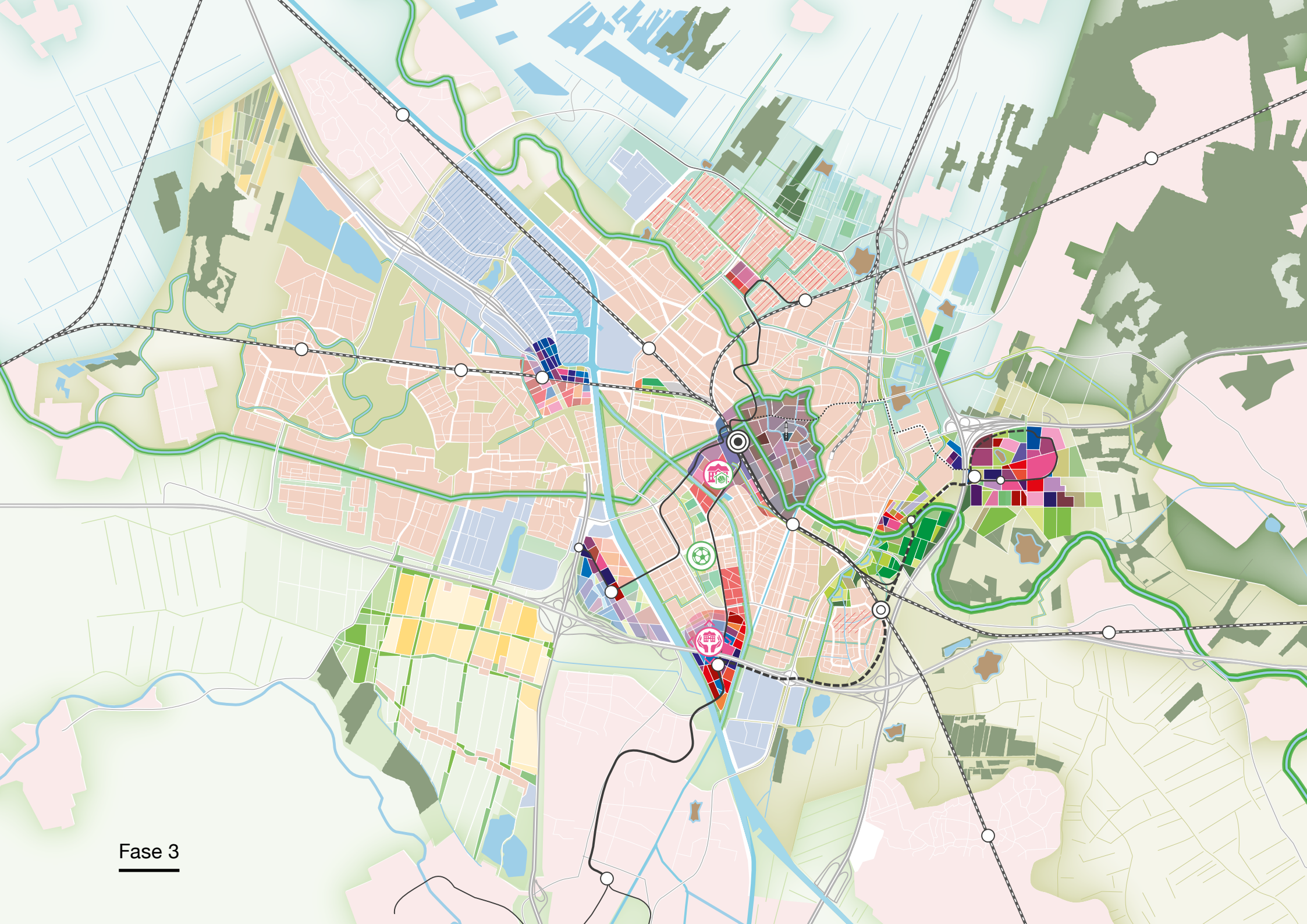
Een toevoeging van circa 10.000 – 12.000 woningen:
- Merwede 5-2 en 6
- Galgenwaard (wonen)
- Jaarbeurs (Overste den Oudenlaan)
- USP
- Lunetten
- Rijnsweerd
- Centrum
- Westraven

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.

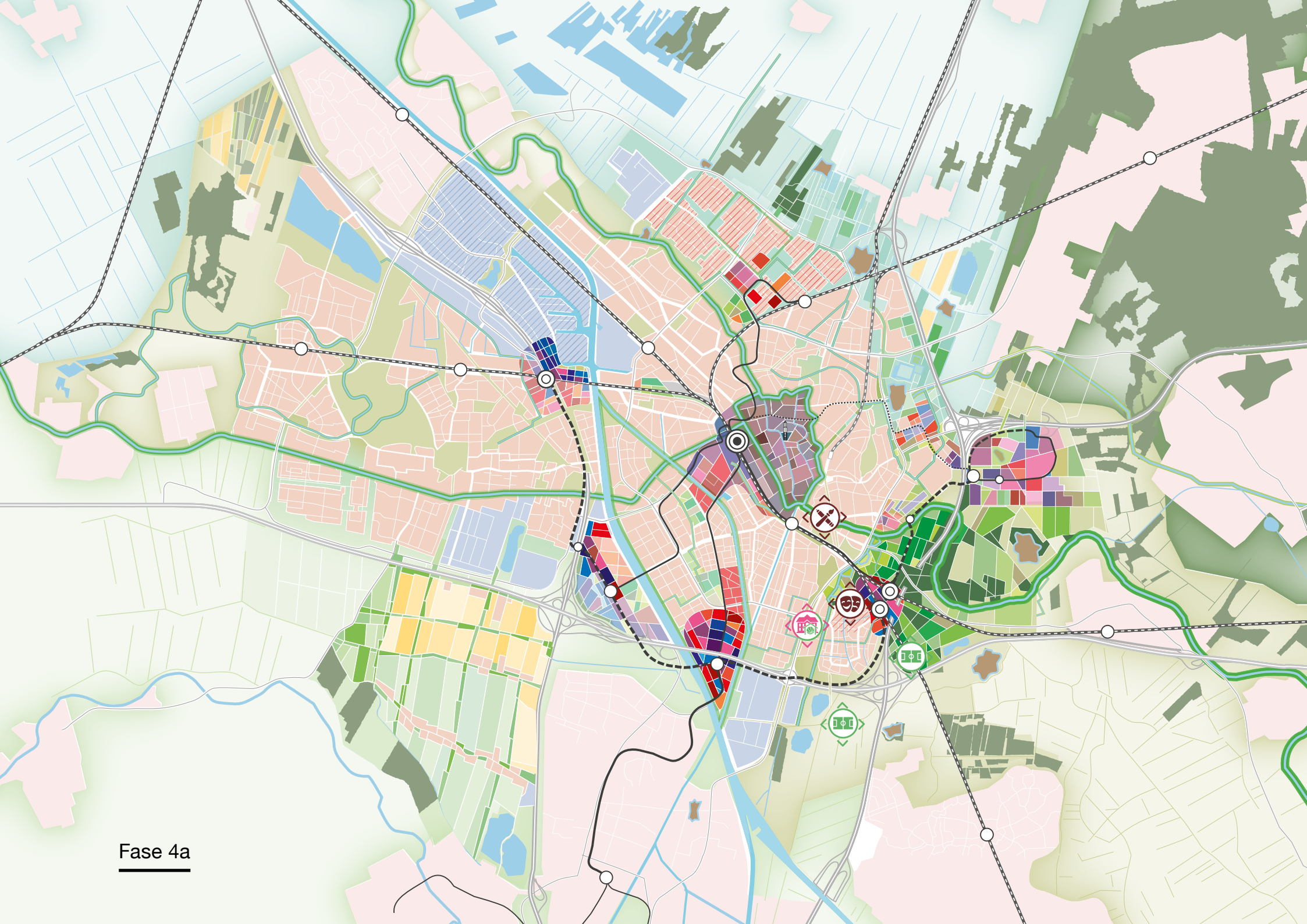

Fase 3

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.

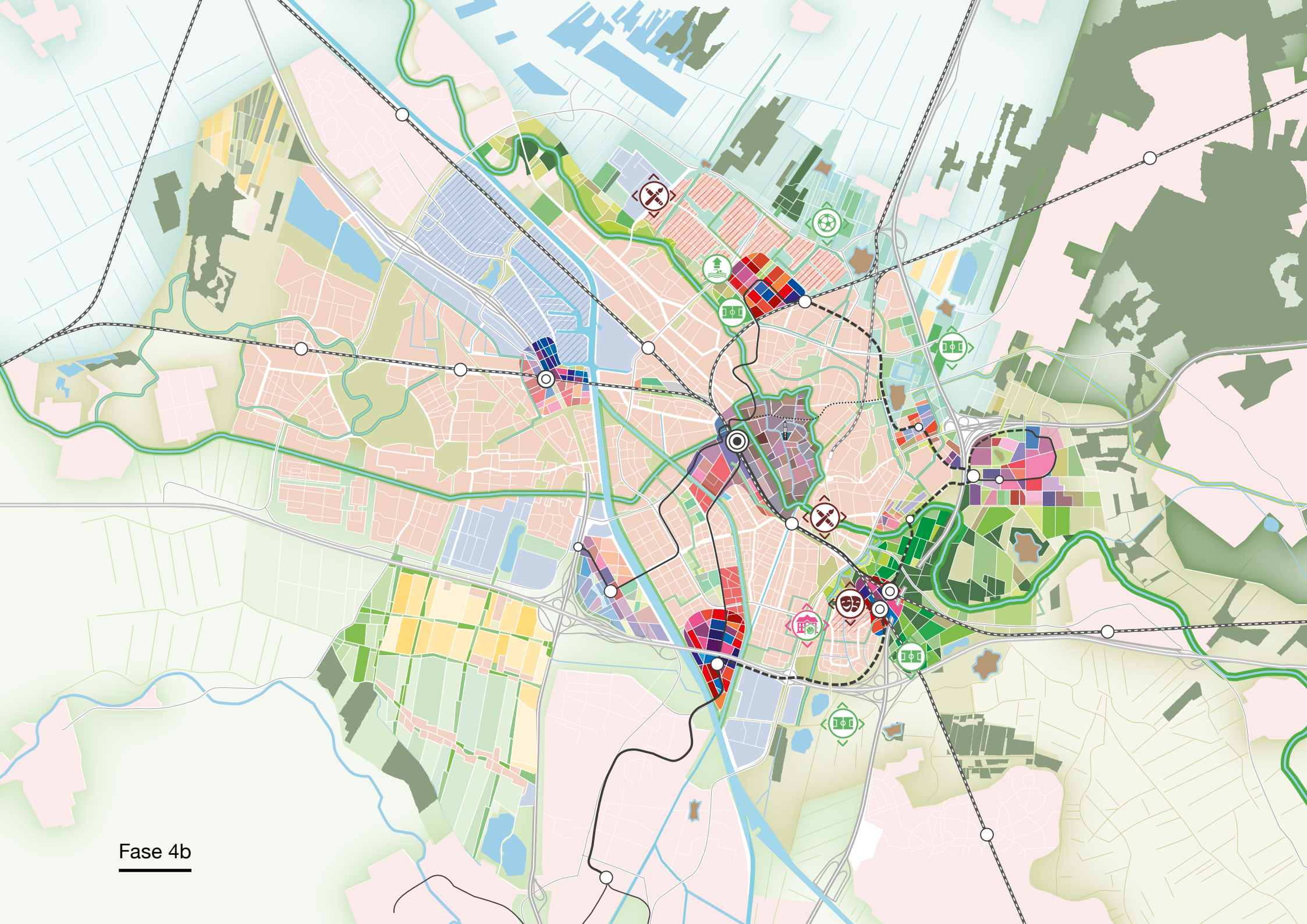
De inzet voor groen is wederom hoog, zowel kwalitatief als kwantitatief. Met de ontwikkelingen van de volgende gebieden zet de gemeente de trend door die eerder is ingezet met het verbinden van stad met ommeland:

- Landgoederen Amelisweerd
- Scheg Laagraven
- Scheg Krommerijn
- Golfterrein A12


Fase 4a

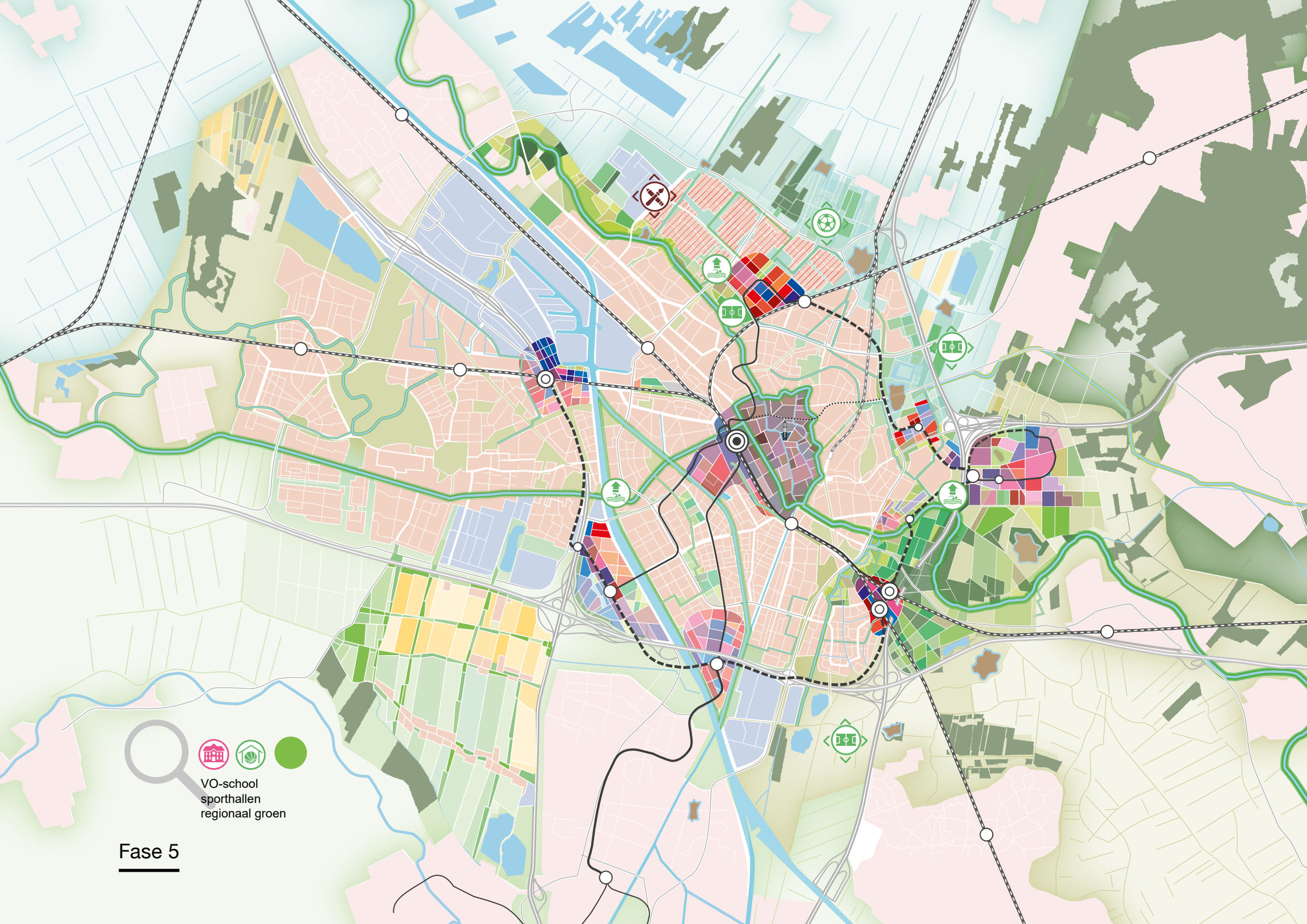
Fase 4b

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

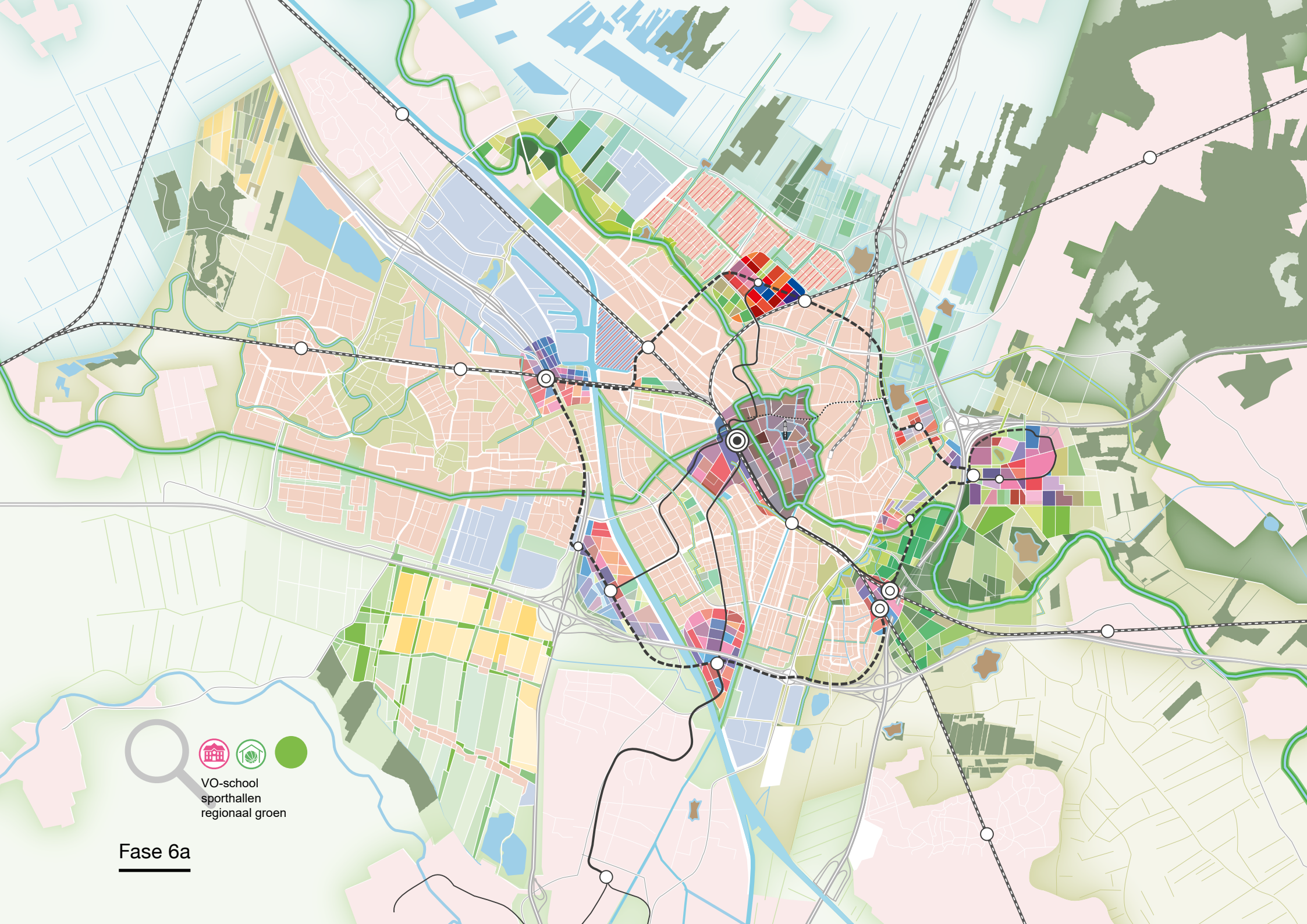
Fase 5

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.

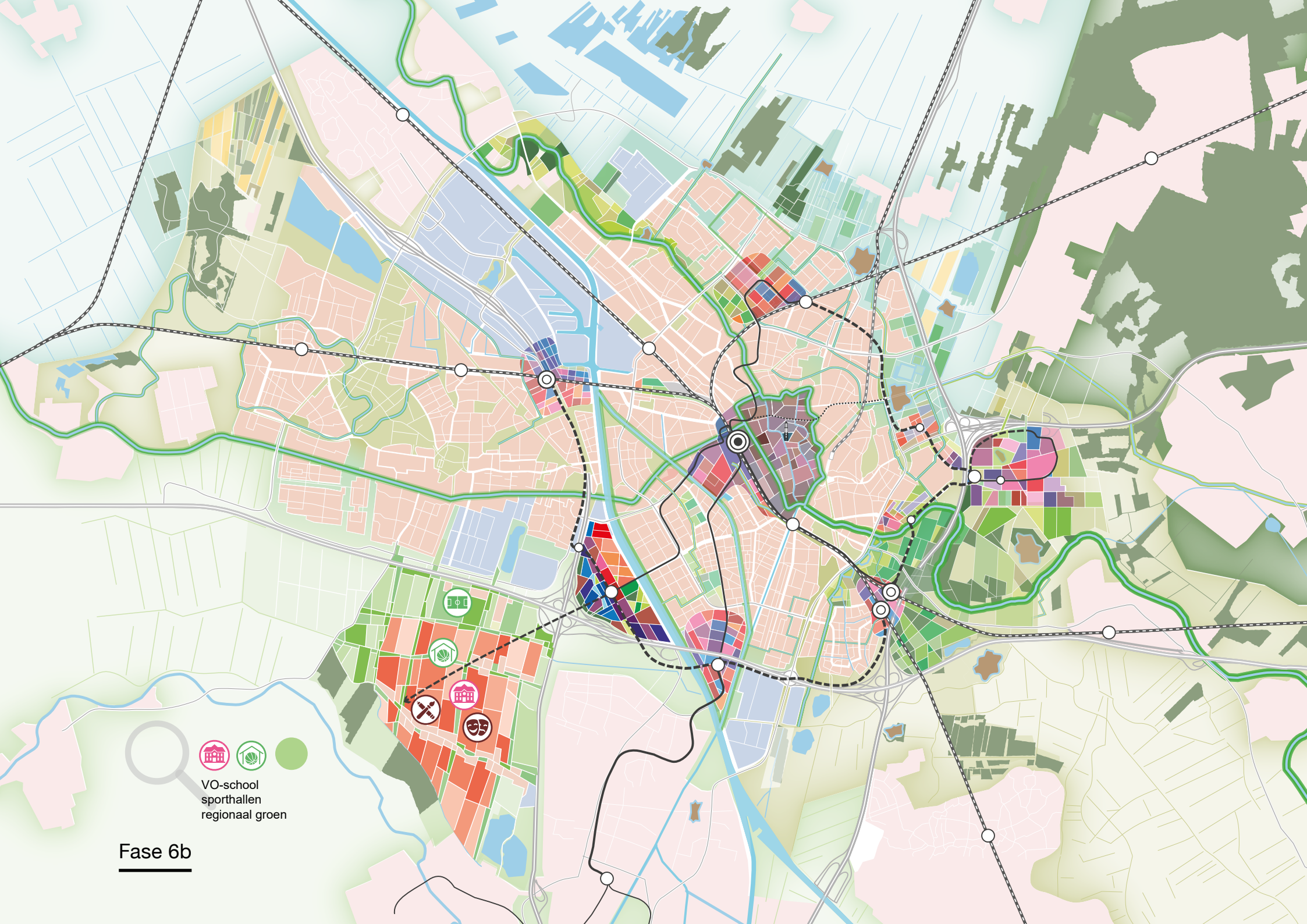


Fase 6a

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

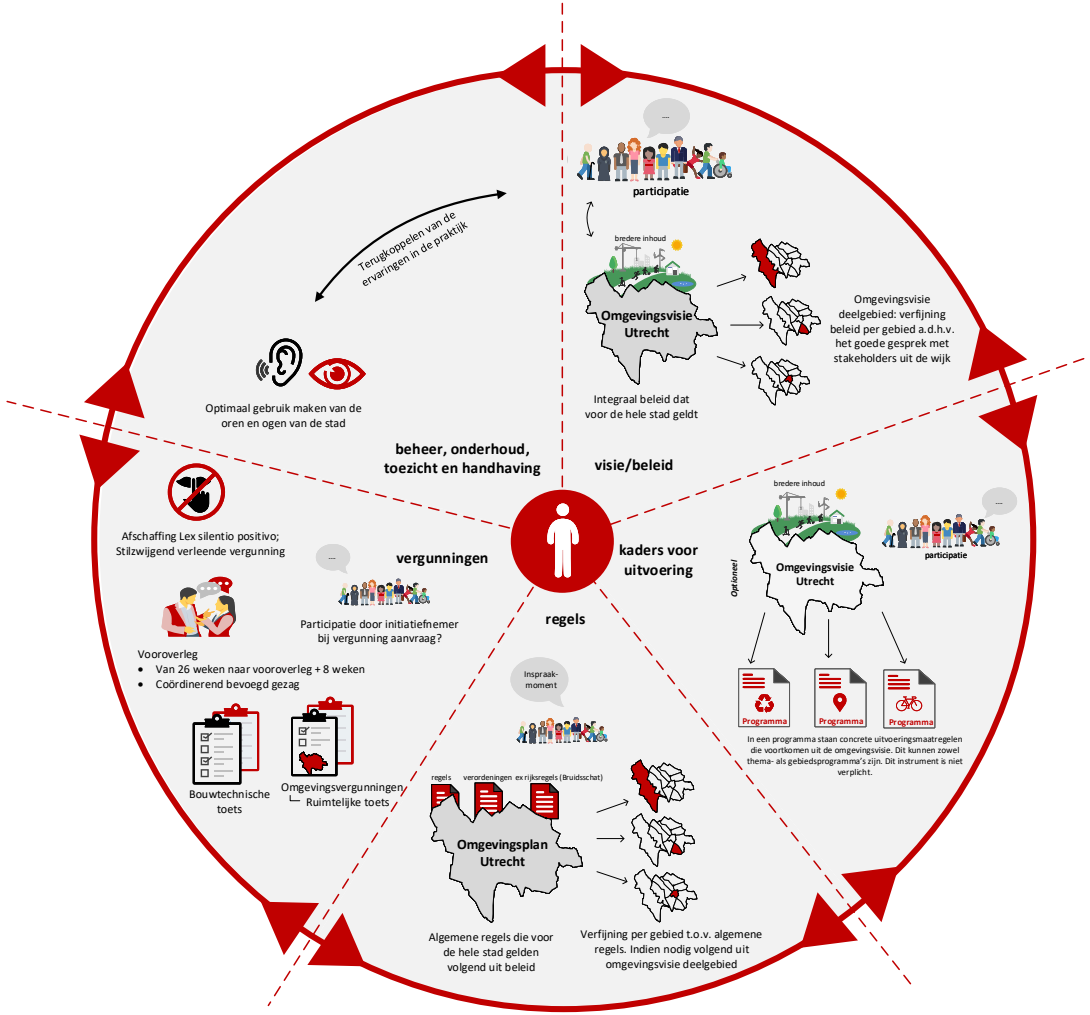
De Ruimtelijke Strategie is onderdeel van de ‘Koers’ van de Omgevingsvisie Utrecht. De gemeente werkt de vernieuwde koers uit in thematisch beleid en gebiedsbeleid. Ook het regionaal, provinciaal en nationaal beleid moeten hierin worden meegenomen. Thematisch beleid en gebiedsbeleid krijgen een goede 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

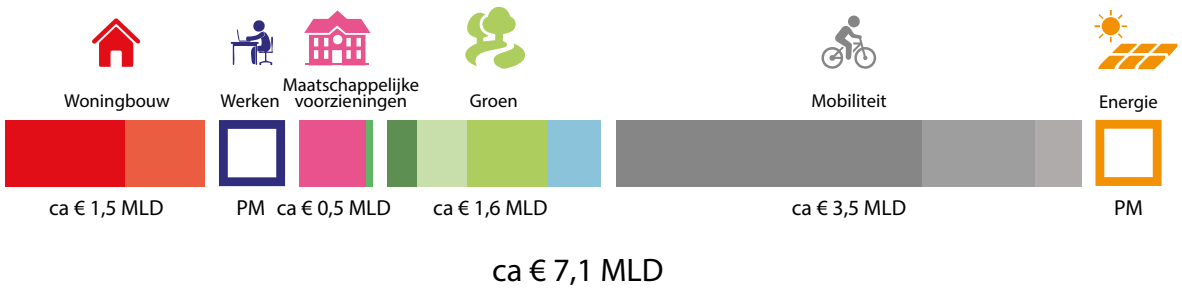
Bij grote groeiprojecten in het verleden (zoals Leidsche Rijn en het Stationsgebied) en in het heden (de Merwedekanaal¬zone), maken rijksbijdragen een substantieel onderdeel uit van de dekkingsbronnen. Voor het realiseren van de ambities van de RSU 2040 is opnieuw een stevige investeringsbijdrage van 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.



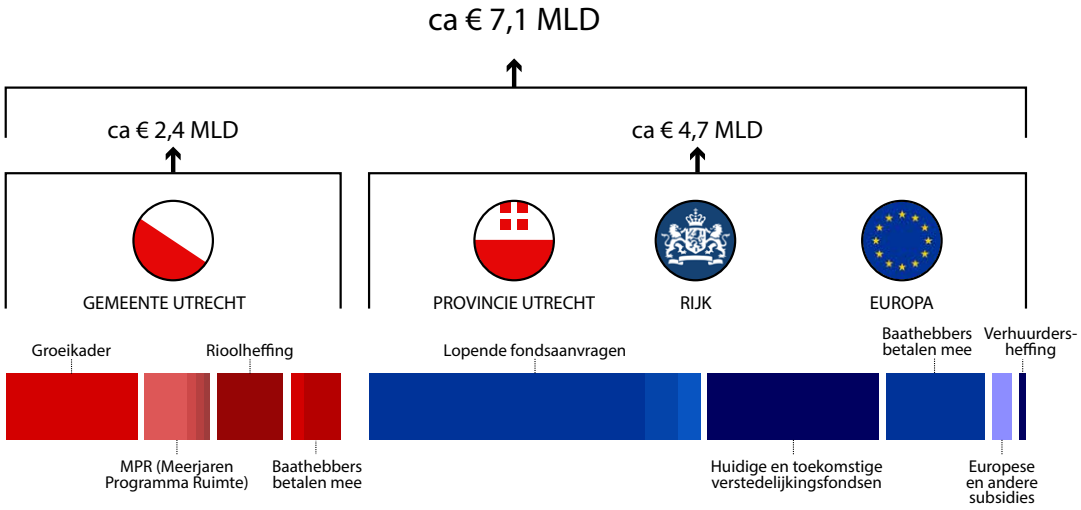
De totale investeringsopgave tot 2040

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-

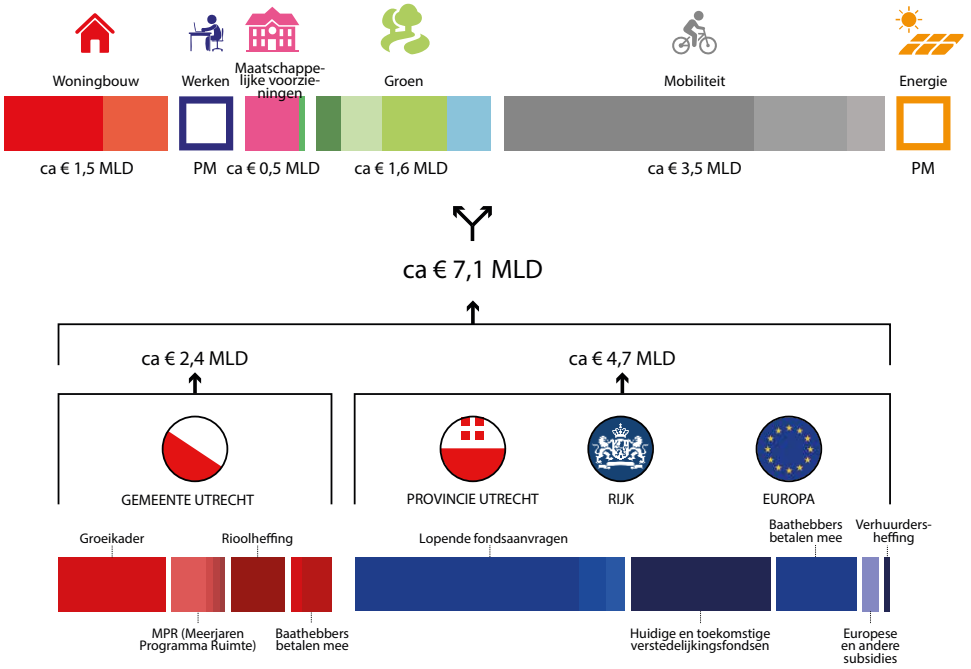
aliseerd, hoe eerder Utrecht cofinanciering kan aanbieden. Omdat de opbrengsten van cordonheffing - waarmee investeringen kunnen worden bekostigd - ook ná 2040 zullen doorlopen, kunnen rijksbijdragen ook in de vorm van voorfinanciering worden verleend. De gemeente gaat met het Rijk in gesprek over de 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.

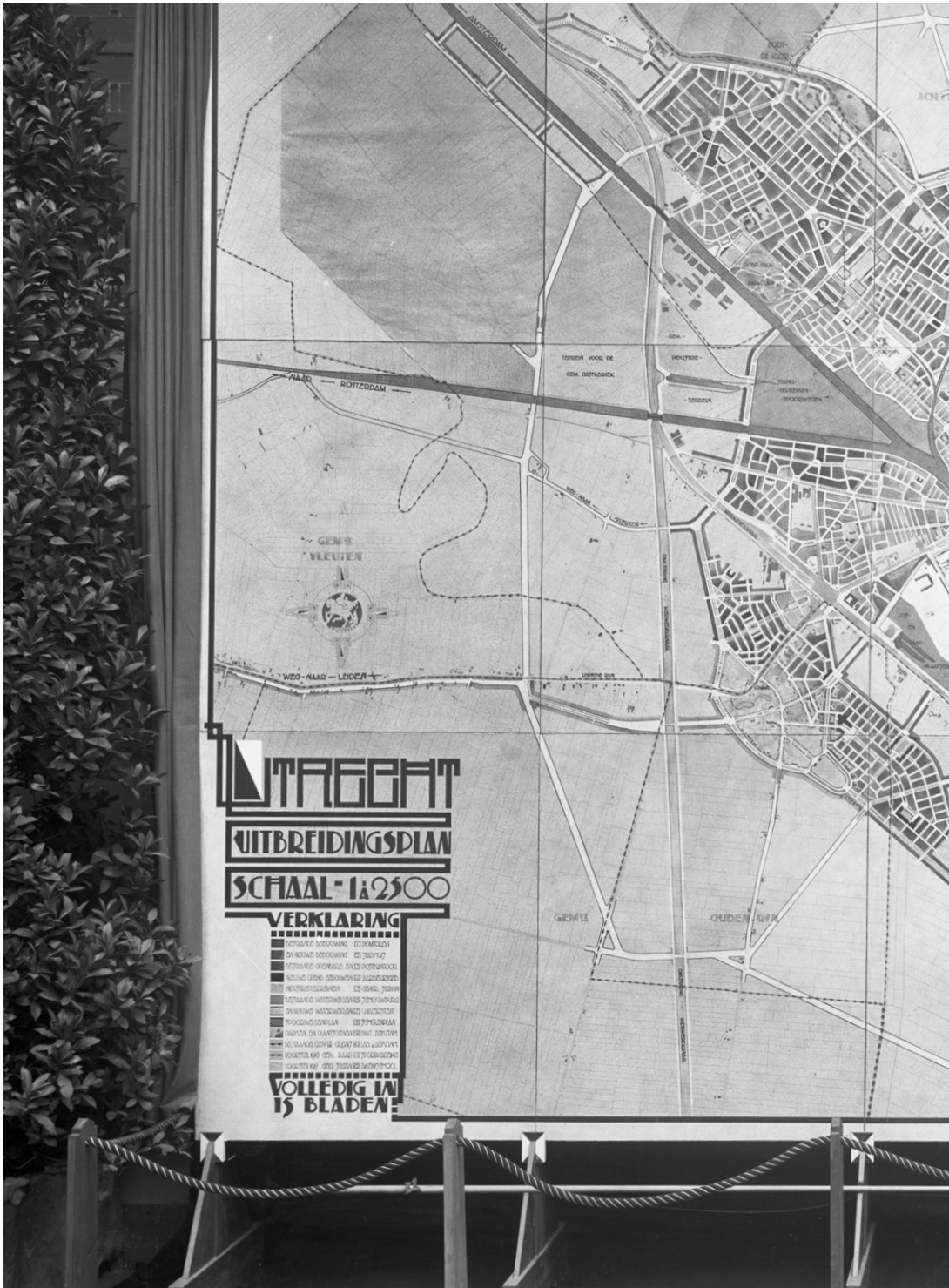
Na de Tweede Wereldoorlog groeide de stad hard door, via de landelijke overheid gereguleerd via de contingentenregeling en op lokaal niveau geprofessionaliseerd door de komst van de gemeentelijke afdelingen ruimtelijk ordening, volkshuisvesting en plantsoenendienst. In 1954 werd het Utrechts grondgebied 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