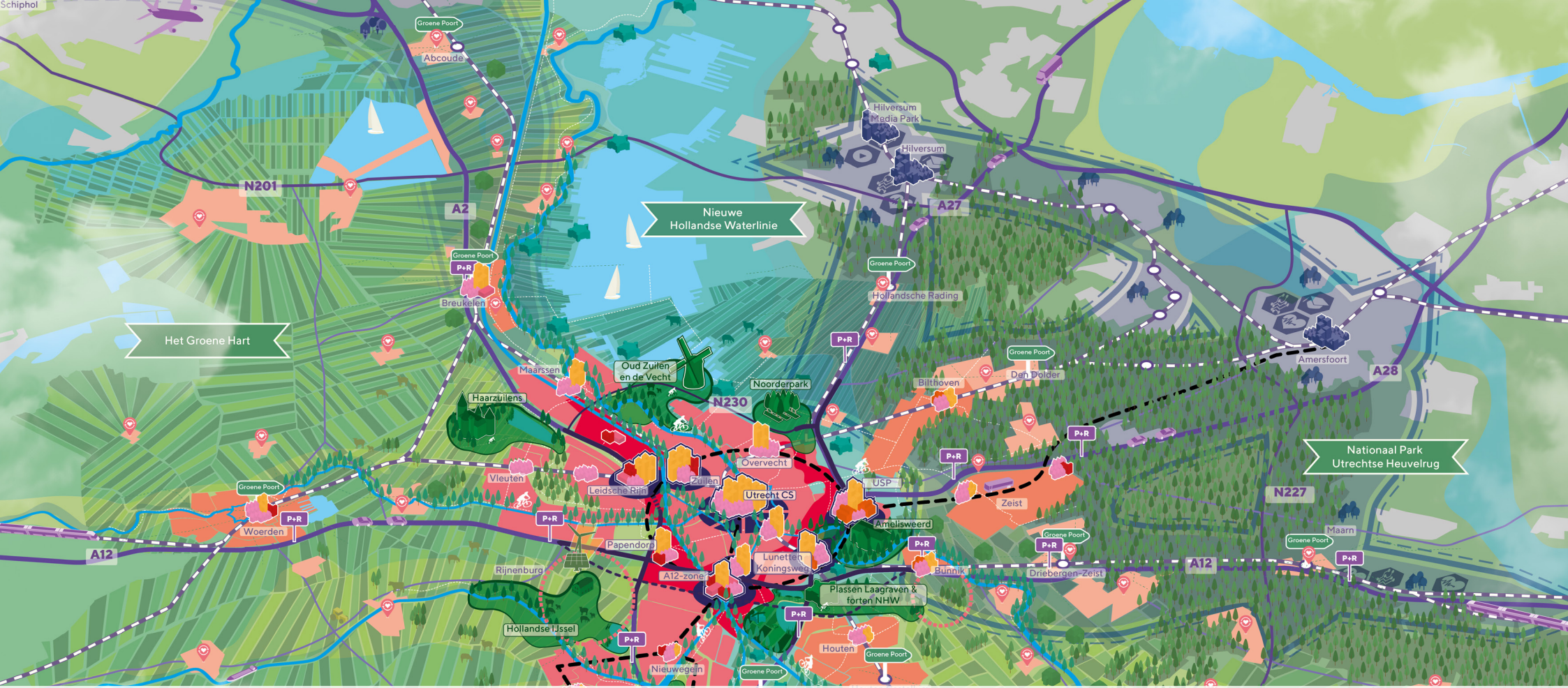


Utrecht Nabij

Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid Metropoolregio Utrecht 2040, met een doorkijk naar 2050

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar

25 November 2020

Voorwoord

Met het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij schetsen we een toekomstbeeld voor de Metropoolregio Utrecht tot 2040, met een doorkijk naar 2050. We geven hiermee een krachtig antwoord op de grote uitdagingen waarvoor we gezamenlijk staan: voldoende woningen voor iedereen, een grote diversiteit aan werklocaties van kantoren tot maakindustrie, behoud van een goede bereikbaarheid, kwalitatief hoogwaardige en goed bereikbare landschappen en een voortvarende aanpak van de leefbaarheidsopgaven. Kortom: gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen.

We zijn trots op de richting die we met Utrecht Nabij geven aan de ontwikkeling van de regio. En trots op de samenwerking waarmee we dit voor elkaar hebben gekregen.

Het Ontwikkelperspectief is een visie, géén vastomlijnd plan. In 2021 werken we de visie in vervolgstappen verder uit en blijven we met elkaar samenwerken en overleggen. Het Ontwikkelpad wordt periodiek geijkt en bijgesteld. Gezamenlijk vervolgonderzoek kan immers aanleiding geven tot bijsturing en aanscherping. Met het vaststellen van dit ontwikkelperspectief kunnen we elkaar ook aanspreken indien beslissingen genomen worden die niet rijmen met het pad.

Als bestuurders van de betrokken partijen verbinden we ons aan dit perspectief en spannen we ons maximaal in om de visie en het Ontwikkelpad de basis te laten zijn voor verder onderzoek, uitwerking en doorwerking in producten als de Nationale Omgevingsvisie, de Omgevingsvisie provincie Utrecht, het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de U16 en gemeentelijke omgevingsvisies, maar ook in vervolgafspraken in het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving en in het Bestuurlijk Overleg MIRT. Ieder vanuit zijn of haar eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid. Daarmee dragen we allemaal bij aan het versterken van het Stedelijk Netwerk Nederland zoals omschreven in de Nationale Omgevingsvisie.

De komende jaren is er nog veel werk aan de winkel om de visie tot uitvoering te brengen. Maar dankzij de goede samenwerking en het wenkend Ontwikkelperspectief zijn we ervan overtuigd dat we hierin slagen. We gaan samen aan de slag met Utrecht Nabij!

Cora van Nieuwenhuizen
Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Stientje van Veldhoven
Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat

Kajsa Ollongren
Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Wolter Leiseboer
Regioambassadeur, ministerie van Economische Zaken en Klimaat

Arne Schaddelee
Gedeputeerde provincie Utrecht en voorzitter programmaraad U Ned

Huib van Essen
Gedeputeerde provincie Utrecht

Lot van Hooijdonk
Wethouder gemeente Utrecht

Sander Jansen
Wethouder gemeente Zeist en vertegenwoordiger U16

U Ned **25 november 2020**

Inhoudsopgave

Samenvatting 5
Begrippen en definities 7
1. In de knoop - regionale opgaven van nationaal belang **9**
2. Wat voorafging - en hoe het verdergaat **11**
2.1 MIRT-onderzoek
2.2 U Ned
2.3 Visies en perspectieven
2.4 Beoordelingskader en analyse
2.5 Vijf modellen en zeven inzichten
2.6 Knooppuntenanalyse en focusgebieden
2.7 Stevige basis voor het Ontwikkkelperspectief
3. Utrechts fundament - kwaliteiten **20**
4. Kansen voor verbetering - trends en opgaven **25**
4.1 Sterke bevolkingsgroei
4.2 Snelle groei werkgelegenheid
4.3 Bereikbaarheid onder druk
4.4 Hoog voorzieningenniveau, maar kwetsbaar in de kleinere kernen
4.5 Groen en landschap op zoek naar een nieuwe balans
4.6 Gezond leven, maar niet overal
4.7 Veranderend klimaat
5. Utrecht Nabij - de visie **37**
6. Zeven samenhangende principes **41**
6.1 Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten
6.2 Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk
6.3 Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden
6.4 Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten
6.5 Focus op het versterken van economische clusters
6.6 Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit
6.7 Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles
7. Stedelijk kerngebied - het Ontwikkelperspectief **48**
7.1 Stedelijk kerngebied en de Grote U
7.1.1 Lage Weide
7.1.2 Leidsche Rijn Centrum en station Zuilen
7.1.3 Papendorp
7.1.4 Het centrale deel van de A12-zone
7.1.5 Laagraven-Liesbosch
7.1.6 Landschapspark Laagraven Oost
7.1.7 Groenstedelijke zone Lunetten tot Utrecht Science Park
7.1.8 Waterlinieweg
7.1.9 Museumspoorlijn
7.1.10 Overvecht
7.1.11 Rest van het stedelijk kerngebied
7.2 Metropoolpoorten
7.2.1 Metropoolpoort Oost (Lunetten - USP)
7.2.2 Metropoolpoort Zuid (A12-zone)
7.2.3 Metropoolpoort West (Leidsche Rijn - Zuilen)
7.3 Regiopoorten
7.3.1 Sprintercorridor Breukelen-Rhenen
Regiopoort 1 - Breukelen
Regiopoort 2 - Bunnik

7.3.2 Sprintercorridor Utrecht-Amersfoort en HOV USP-Zeist-Amersfoort
Regiopoort 3 - De Bilt-Bilthoven
Regiopoort 4 - Zeist-Noord
7.3.3 Sprintercorridor Woerden-Houten Castellum-Tiel/'s Hertogenbosch
Regiopoort 5 - Woerden
Regiopoort 6 - Houten
Regiopoort 7 - Vianen
7.4 Vitale kernen
8. Ruimte voor gezonde groei - aanzet voor een programma **75**
8.1 Landschap
8.2 Wonen
8.2.1 Wonen in de Grote U en het stedelijk kerngebied
8.2.2 Wonen in de Regiopoorten
8.2.3 Wonen in de vitale kernen
8.2.4 Nieuwe uitleglocaties
Rijnenburg
Bunnik-Zuid
8.3 Werk
8.3.1 Onderzoek en innovatie
8.3.2 Maakindustrie
8.3.3 Kantoorlocaties
8.3.4 Distributie
8.4 Transitie naar een samenhangend en multimodaal mobiliteitssysteem
8.4.1 Verminderen autoafhankelijkheid
8.4.2 Samenhangend netwerk van ov-verbindingen
8.4.3 Balans in een samenhangend wegennet
9. Route naar de toekomst - het Ontwikkelpad **98**
9.1 Adaptief ontwikkelen
9.2 Leeswijzer adaptief Ontwikkelpad
9.2.1 Verbeelding van het Ontwikkelpad
9.2.2 Fasering van het Ontwikkelpad
9.3 Vervolgstappen
9.3.1 Ontwikkelpad inclusief monitoring
9.3.2 Concrete mobiliteitsaanpak van de verstedelijking
9.3.3 Regiopoorten en Groene Poorten
9.3.4 Mobiliteitsstrategie
9.3.5 Metropoolpoorten en verstedelijking Grote U
9.3.6 Groenopgave

Utrecht Nabij - samenvatting

Wat is de opgave?

Het succes van Utrecht is het verhaal van een groeiende, centraal gelegen metropoolregio, waar mensen graag willen wonen, werken, studeren en recreëren. Dat succes heeft ook een keerzijde: een overbelast mobiliteitssysteem en een afnemende kwaliteit van leven.
De komende twee decennia staan 80 duizend arbeidsplaatsen en 104 tot 125 duizend woningen (een stad zo groot als Eindhoven) op het programma, ligt er een grote energie-opgave en moet er ruimte worden gevonden voor duizenden hectares landschappelijk groen.
De gevolgen voor de bereikbaarheid zijn enorm, en dat is niet alleen een zaak van de regio zelf, maar ook een nationaal belang. Want Utrecht is de draaischijf van Nederland, zowel voor de spoorlijnen als de snelwegen.
Gezonde groei is alleen mogelijk door groter te denken en als gemeenten, provincie en Rijk er samen de schouders onder zetten: inhoudelijk én financieel. Vandaar dit gezamenlijk Ontwikkelperspectief.

Visie - Utrecht Nabij

Nabijheid is het leidende principe voor de toekomst van de metropoolregio. Werk, school, winkels, gezondheidszorg, sport, recreatie, landschap: alles is vanuit huis zoveel mogelijk te voet, per fiets of met het ov goed bereikbaar. Utrecht Nabij geldt niet alleen voor het stedelijk gebied, maar ook voor de grote en kleine kernen.
Nabijheid betekent dat nieuwe ontwikkelingen dáár komen, waar al veel mensen wonen of werken en waar het openbaar vervoer al goed geregeld is of kan worden. Zo versterken nieuwe woningen en banen en passant de bestaande stad, en wordt het motto van Utrecht – gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen – bewaarheid.

Samenhangende principes

1. **Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied** (de stad Utrecht, Maarssen, Nieuwegein en IJsselstein) **en rond grotere regionale ov-knooppunten.**
2. **Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk.** Zorg niet alleen voor kwantitatieve groei (meer), maar ook voor een kwalitatieve sprong op elk schaalniveau (beter).
3. **Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden.** Rond de Utrechtse binnenstad ligt een U-vormig gebied (van Lage Weide via de A12-zone tot Overvecht) waar veel verdichtingskansen liggen: de Grote U.
4. **Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten** in de Grote U, hoog-stedelijke centra met een attractief woon- en werkklimaat.
5. **Focus op het versterken van economische clusters** met het zwaartepunt in de Grote U: onderzoek en innovatie (USP), maakindustrie en circulaire economie (Lage Weide), kantoren (Leidsche Rijn en Lunetten), regionale distributie en logistiek (Liesbosch en Laagraven).
6. **Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit** met voldoende alternatieven. Dus meer wandel- en fietspaden, openbaar vervoer, stadsdistributie en digitaal werken.
7. **Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles:** én fiets én openbaar vervoer én weg én beleid om mensen te motiveren de best passende modaliteit te kiezen. Zowel op lokaal, regionaal als nationaal niveau.

De Grote U met Metropoolpoorten

Verdichting van de Grote U ontlast de binnenstad en Utrecht Centraal, doorbreekt de fysieke en mentale barrières in het stedelijk kerngebied en creëert een fijnmazig netwerk voor fietser en voetganger.
Binnen de Grote U liggen drie belangrijke stedelijke ov-knooppunten die goed met de rest van de Metropoolregio Utrecht en Nederland zijn verbonden:

1. Metropoolpoort Oost (Lunetten Koningsweg – USP).
2. Metropoolpoort Zuid (A12-zone).
3. Metropoolpoort West (Leidsche Rijn – Zuilen).

De Regiopoorten op corridors

Op de ov-corridors liggen zeven gemeenten met een grote potentie voor binnenstedelijke verdichting in combinatie met opwaardering van het openbaar vervoer, de zogeheten Regiopoorten. Dit zijn: De Bilt-Bilthoven, Breukelen, Bunnik, Houten, Vianen, Woerden, Zeist-Noord.
Ov-knopen nabij waardevolle landschappen worden entrees tot natuur en landschap (Groene Poorten). En een aantal ov-knopen die goed bereikbaar zijn vanaf het hoofdwegennet worden P+R-poorten, overstapplekken op afstand van de stad Utrecht.

Kleine en middelgrote vitale kernen

De andere stads- en dorpskernen krijgen binnen randvoorwaarden voldoende groeiruimte om hun vitaliteit te waarborgen, want ook hier is de nabijheid van werk, voorzieningen en landschap van groot belang.

Landschap

Ontwikkeling van de regio vereist dat het groen meegroeit:

- Versterken landschappelijke structuren (grote schaal).
- Koesteren Groene Parels (tussenschaal).
- Aanleggen buurt- en wijkparken (kleine schaal).
- Uitbouwen groene scheggen (verbinden van de schalen).
- Ontwikkelen Groene Poorten (bereikbaarheid met ov).

Mobiliteit

Om verstedelijking mogelijk te maken, Utrecht als landelijke draaischijf in beweging te houden en ruimte te houden voor de noodzakelijke autoverplaatsingen, is maximale inspanning nodig op alle fronten:

- Actieve mobiliteit, bijvoorbeeld het realiseren van een fijnmazig non-stopfietsnetwerk.
- Wiel met Spaken, hoogwaardige ov-verbinding om de stad heen die het centraal station niet aandoet (Wiel) met dwars daarop verbindingen naar Utrecht Centraal en de regio (Spaken).
- Versterken en robuuster maken van het (hoofd)wegennet.
- Regionaal parkeerbeleid (herkomst én bestemming) en regionale parkeerstrategie met P+R's op afstand met optimale ov-ontsluiting.
- Gedragsmaatregelen, zoals stimuleren thuiswerken, spreiding school- en werktijden.

Hoe nu verder?

Deze visie kunnen we alleen samen uitvoeren. Rijk, provincie, regio en de zestien betrokken gemeenten werken de visie samen uit in concrete stappen en gaan vervolgens aan de slag met deze agenda voor de toekomst. Zodat de MRU in 2040 kan uitgroeien tot een regio van meer dan een miljoen inwoners waar alles nabij is. En waar bovendien ruimte is voor verdere ontwikkeling.

Begrippen en definities

Bandbreedte wonen en werken
In dit Ontwikkelperspectief is gewerkt met bandbreedtes voor de toekomstige ontwikkeling van woningen en arbeidsplaatsen. De bovenkant van de bandbreedte wordt ruim genomen, omdat er sprake is van theoretisch laadvermogen van locaties. Een zorgvuldige belangenafweging is nog niet gemaakt. Dit betekent dat er verschil kan zijn tussen de aantallen die andere ruimtelijke planvormingstrajecten zijn opgenomen, en de aantallen in dit Ontwikkelperspectief.

Draaischijf van Nederland
Utrecht is de nationale schakel van het netwerk van autosnelwegen en spoorlijnen. De draaischijf van snelwegen bestaat uit de verknoping van de A2, A12, A27 en A28, beter bekend als Ring Utrecht.
De draaischijf van spoorlijnen is station Utrecht Centraal, waar per intercity Rotterdam, Den Haag, Leiden, Amsterdam, Amersfoort, Arnhem en Eindhoven zijn verbonden en per sprinter Woerden, Breukelen, Rhenen, Hilversum en Baarn met elkaar verknoopt worden.

Groene Poort
Een Groene Poort is een goed bereikbare locatie van waaruit landschappen en natuurgebieden ontsloten worden voor recreanten.

Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)
Openbaar vervoer met een hoge frequentie en hoge snelheid. HOV zegt in deze studie niets over de vorm van het ov. De keuze voor de vorm van HOV (bijvoorbeeld bus of rail) is afhankelijk van de vervoersplanning.

Metropoolpoort
Een Metropoolpoort is een hoogstedelijk centrumgebied buiten de binnenstad van Utrecht. Een Metropoolpoort heeft een hoge tot zeer hoge bebouwingsdichtheid met veel ruimte voor wonen, werken, detailhandel en voorzieningen. Om dit te kunnen realiseren is een optimale ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer minimaal vereist, evenals goede fietsverbindingen.

Metropoolregio Utrecht (MRU)
In dit Ontwikkelperspectief is de Metropoolregio Utrecht gedefinieerd als het westelijke deel van de provincie Utrecht met de gemeenten Bunnik, De Bilt, De Ronde Venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist.

MIRT-onderzoek
MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het MIRT bestaat uit projecten en programma's die zich in het fysieke, ruimtelijke domein afspelen. Hiermee werken Rijk en regio samen aan de concurrentiekracht, de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Nederland. Als de opgave nog niet helder genoeg is om een of meerdere MIRT-verkenningen op te starten, kunnen de partijen eerst een (vormvrij) MIRT-onderzoek uitvoeren.

Nationale Omgevingsvisie (NOVI)
Integrale, strategische beleidsvisie voor de lange termijn van het Rijk. Doorwerking van deze visie vindt plaats via onder andere het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl).

Omgevingsvisie Provincie Utrecht
Integrale, strategische beleidsvisie voor de lange termijn van de provincie Utrecht. Doorwerking van deze visie vindt plaats via onder andere de (Interim) Omgevingsverordening Provincie Utrecht.

Onderzoeksgebied en invloedsgebied
Het onderzoeksgebied voor dit MIRT-onderzoek wordt gevormd door de U16. Het invloedsgebied is breder en omvat ook de relaties met aanpalende regio's, met name de Metropoolregio Amsterdam, de regio Amersfoort en de regio Foodvalley.

Plancapaciteit
Het aantal woningen en arbeidsplaatsen dat gerealiseerd kan worden, na afwegingen op het gebied van planologie en haalbaarheid, is de plancapaciteit. Harde plancapaciteit betreft plannen die zijn vastgesteld en in uitvoering zijn of binnenkort gerealiseerd zullen worden. Zachte plancapaciteit betreft potentiele plannen die nog vastgesteld moeten worden, maar wel planologisch mogelijk en praktisch uitvoerbaar zijn.

Regiopoort
Een Regiopoort is een stedelijk centrumgebied, buiten het stedelijk kerngebied, met een regionaal invloedsgebied. Een Regiopoort heeft een gemengd stedelijk milieu met ruimte voor wonen, werken, detailhandel en voorzieningen. Een goede ontsluiting met hoogwaardig openbaar vervoer is minimaal vereist, evenals goede fietsverbindingen.

Ruimtelijk Economisch Programma (REP)
De U16 brengt de thema's wonen, werken, bereikbaarheid, groen, landschap, water, energie en klimaat samen in een Integraal Ruimtelijk Perspectief (visie en strategie) en Programma. Dit vertaalt zich in de gemeentelijke omgevingsvisies.

Regionale Energie Strategie (RES)
Om het Klimaatakkoord te realiseren is Nederland in dertig energieregio's verdeeld. Ieder van die regio's doet een bod hoeveel elektriciteit er in de periode tot 2030 opgewekt kan worden. In de energieregio U16 werken 16 Utrechtse gemeenten, 4 waterschappen, de provincie Utrecht, Stedin, belanghebbenden en inwoners aan de RES U16.

Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU2040)
De Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is de nieuwe ruimtelijke strategie voor de ontwikkeling van de stad Utrecht tot 2040. Het wordt onderdeel van de koers van de gemeentelijke omgevingsvisie.

Stedelijk kerngebied
Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein en Maarssen.

Theoretisch laadvermogen
In dit Ontwikkelperspectief is voor verschillende gebiede het theoretisch laadvermogen verkend. Dit is het aantal woningen en arbeidsplaatsen dat in een bepaald gebied gerealiseerd zou kunnen worden. Wat de daadwerkelijke plancapaciteit kan zijn moet bepaald worden op basis van nader onderzoek naar (planologische) randvoorwaarden, maakbaarheid, financiële consequenties en maatschappelijke haalbaarheid.

U16
U16 is een samenwerkingsverband van 16 gemeenten, die zich voor grote maatschappelijke opgaven gesteld zien. Het gaat om de gemeenten Bunnik, De Bilt, De Ronde Venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist.

Wiel met Spaken
Het 'Wiel' is een tangentiële HOV-verbinding rondom de binnenstad van Utrecht, die de belangrijkste bestaande en nieuwe stedelijke subcentra met elkaar verbindt. De 'Spaken' (zowel HOV als trein) staan haaks op het Wiel en leggen enerzijds de verbinding naar Utrecht Centraal en anderzijds met de andere belangrijke ov-knooppunten in de Metropoolregio Utrecht. Door het Wiel met Spaken hoeven veel reizigers niet langer via Centraal Station te reizen en wordt de draaischijf Utrecht Centraal ontlast.

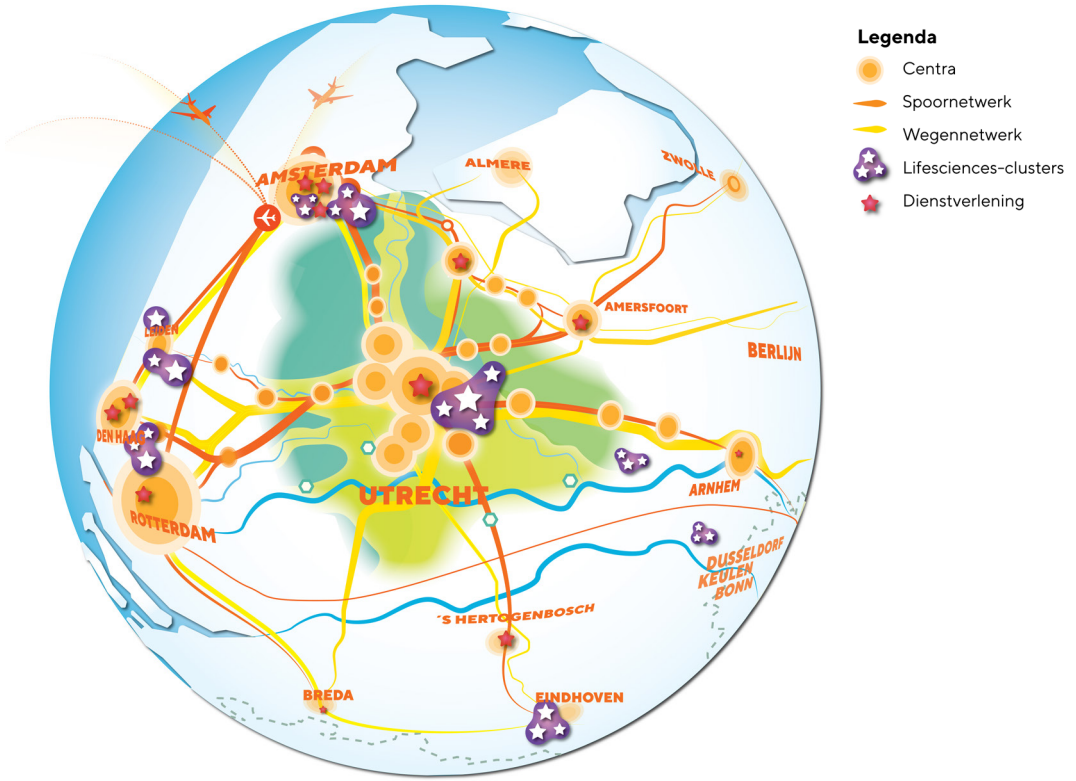
1. In de knoop – regionale opgaven van nationaal belang

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.
De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland.[1] De economie staat wat betreft competitiviteit in de top drie van Europa.[2] 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.

1 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.
2 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.

Naar verwachting zal de groei tot 2050 onverminderd doorzetten.[3] De ontwikkeling van de MRU is daarmee bepalend voor de toekomstige concurrentiekracht van Nederland.

De MRU staat voor grote uitdagingen. De regio ligt midden in het Stedelijk Netwerk Nederland, zoals dit in de Nationale Omgevingsvisie (NOVI) wordt genoemd. Dit betreft het netwerk van groeiende steden met een goede bereikbaarheid in het gebied Randstad-Amersfoort-Zwolle-Arnhem-Nijmegen-Brabantse stedenrij. Om de eigen kracht van de regio te versterken en de bijdrage aan de Nederlandse economie te borgen, is het noodzakelijk de ontwikkeling van de woningbouw, de economie, het mobiliteitsnetwerk en het groenblauwe netwerk krachtig ter hand te nemen. Daarbij moet tegelijk de bestaande kwaliteit van leven verder worden verbeterd.



Afbeelding 1- Illustratie centrale positie van de MRU ten opzichte van MRA, MRDH, Brainport en FoodValley.

'Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen' is hét regionale motto om de genoemde ontwikkelingen in goede banen te leiden.[4] Dit is dan ook de rode draad in het navolgende Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid, waarin Rijk, provincie Utrecht en U16 een gedeeld toekomstbeeld schetsen voor de Metropoolregio Utrecht tot 2040 met een doorkijk naar 2050.

3 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).

4 *U16TRECHT. Gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen*, Contour Integraal Ruimtelijk Perspectief (REP), maart 2020.

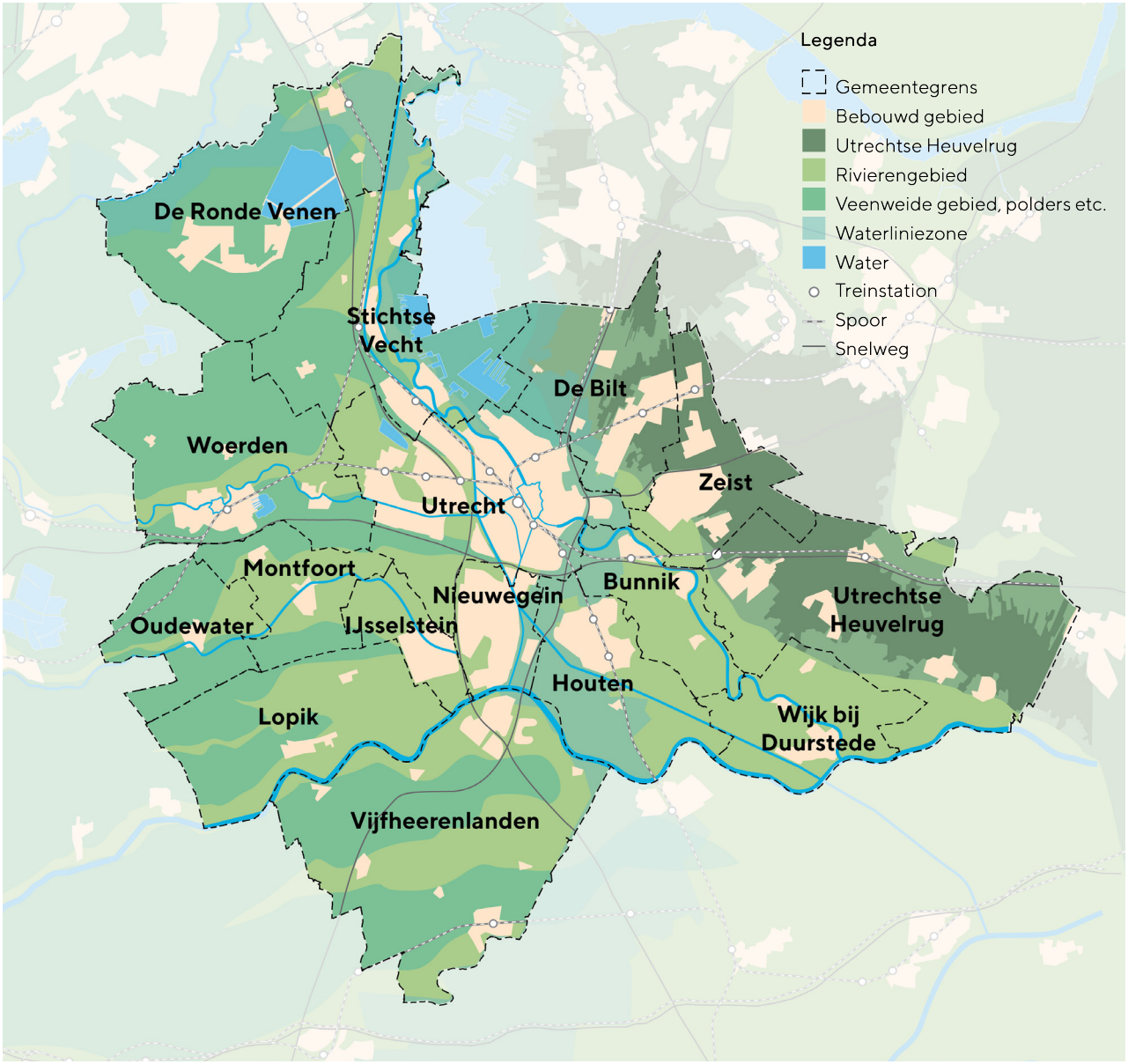
2. Wat voorafging – en hoe het verdergaat

Het navolgende Ontwikkelperspectief is het eindresultaat van het MIRT-onderzoek Metropoolregio Utrecht (MRU). MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Het MIRT bestaat uit projecten en programma's die zich in het fysieke, ruimtelijke domein afspelen. Hiermee werken Rijk en regio samen aan de concurrentiekracht, de bereikbaarheid en de leefbaarheid van Nederland.

Grote ruimtelijke projecten zijn tegenwoordig zo complex dat samenwerken en integraal denken noodzaak zijn. Een ingreep raakt tenslotte altijd aan andere belangen en zowel ruimte als geld zijn schaars. Partijen moeten daarom hun ambities, daadkracht, kennis en geld bundelen. Door eerst met andere partijen in gesprek te gaan over het brede palet van ambities, kan een bredere gebiedsopgave worden geformuleerd en komen slimme oplossingen in beeld met een breed draagvlak. Breed beginnen heeft daarom een belangrijke plaats in de Spelregels MIRT.[5]

2.1 MIRT-onderzoek

De Metropoolregio Utrecht (MRU) kampt op dit moment met meerdere nationale en regionale knelpunten. Denk aan de toenemende druk op de infrastructuur, het oplopend tekort aan nieuwe woon- en werklocaties en druk op de leefbaarheid. Om de opgaven en mogelijke oplossingsrichtingen tot 2040 helder in beeld te krijgen is



Afbeelding 2 - Het onderzoeksgebied van het MIRT-onderzoek MRU.

5 Zie voor meer informatie over het MIRT: www.rijksoverheid.nl.

besloten om een MIRT-onderzoek op te starten voor de gehele Metropoolregio. En daarmee de basis te leggen voor de start van een of meerdere langjarige (MIRT-) trajecten die leiden tot concrete nationale en regionale investeringen in de MRU.[6]

Het MIRT-onderzoek MRU is een gezamenlijk product van de Rijksoverheid, de provincie Utrecht en U16:

- Vanuit het Rijk wordt het MIRT-onderzoek getrokken door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en zijn Binnenlandse Zaken (BZK) en Economische Zaken (EZK) nauw bij het onderzoek betrokken. Daarnaast hebben Rijkswaterstaat Midden-Nederland en de spoorsector (ProRail en NS) een belangrijke bijdrage geleverd..
- De provincie Utrecht is vanzelfsprekend een cruciale partner, omdat het onderzoeksgebied een groot deel van de provincie beslaat en er relaties zijn met de andere delen van de provincie, de regio Amersfoort en regio Foodvalley
- De U16 bestaat uit: Bunnik, De Bilt, De Ronde Venen, Houten, IJsselstein, Lopik, Montfoort, Nieuwegein, Oudewater, Stichtse Vecht, Utrecht, Utrechtse Heuvelrug, Vijfheerenlanden, Wijk bij Duurstede, Woerden en Zeist.

6 Zie ook: *MIRT MRU Uitgangspuntennotitie,* U Ned juni 2019.

2.2 U Ned

Het MIRT-onderzoek MRU en de samenwerking tussen alle hierboven genoemde partners wordt aangestuurd vanuit de programmaorganisatie U Ned.[7] Hierin werken de gemeente Utrecht, de U16, de provincie Utrecht en het Rijk samen om ervoor te zorgen dat de regio tot 2040 én daarna bereikbaar, bewoonbaar en leefbaar blijft. U Ned bestaat behalve uit het MIRT-onderzoek uit verschillende programmaonderdelen met ieder hun eigen opgave en tijdshorizon.

In U Ned is een kortetermijnaanpak ontwikkeld die gericht is op gedragsbeïnvloeding van verkeersdeelnemers en kleine infrastructurele en ov-maatregelen. De kortetermijnaanpak wordt de komende jaren uitgevoerd en biedt ondersteuning aan de langetermijnaanpak, waarin de gewenste mobiliteitstransitie van de regio verder moet worden vormgegeven.

Voor de periode tot 2030 is voor 67.000 woningen en 65.000 arbeidsplaatsen bepaald waar deze de komende jaren in de Metropoolregio Utrecht worden gerealiseerd. Daarnaast worden er in die periode mobiliteitsmaatregelen getroffen. In het programma U Ned gaat het dan om de zogenaamde no regret-maatregelen. Hieronder valt een deel van de fiets- en ov-maatregelen die nodig zijn om de ontwikkelingen tot 2030 mogelijk te maken. In de regio worden er in deze periode nog andere grote infrastructurele projecten gerealiseerd, zoals de Ring Utrecht (A12/A27/A28) en de Noordelijke Randweg Utrecht. Aanvullend op deze projecten is medio 2020 binnen U Ned de MIRT-verkenning OV en Wonen gestart. Uit eerdere analyses bleek dat voor de ontwikkeling van de gewenste woningen en arbeids-

7 Zie voor informatie over U Ned: www.programma-uned.nl.

plaatsen in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein extra ov-maatregelen nodig zijn. In deze MIRT-verkenning wordt onderzocht welke ov-maatregelen kansrijk zijn. Oplossingsrichtingen die in ieder geval worden meegenomen zijn:

- Een versterkt station Lunetten-Koningsweg.
- Een oost-west HOV-verbinding tussen USP, Lunetten, Westraven en Leidsche Rijn.
- Een (HOV-)ontsluiting en gebiedsontwikkeling van Nieuwegein en Utrecht Zuidwest.

In de startbeslissing van deze MIRT-verkenning is opgenomen dat oplossingen op toekomstvastheid moeten worden beoordeeld. Dit betekent dat de inzichten uit dit Ontwikkelperspectief worden meegenomen in de MIRT-verkenning. Naar verwachting zal in 2022 een voorkeursbeslissing worden genomen en zal duidelijk zijn welke maatregelen daadwerkelijk gerealiseerd zullen gaan worden.

Eén maatregel die nu al wordt bestudeerd als apart project buiten de MIRT-verkenning (maar wel binnen U Ned) is de mogelijkheid van een nieuwe ov-verbinding tussen Utrecht Science Park en Zeist en Amersfoort.

Het Ontwikkelperspectief moet richting geven aan de locaties waar tot 2040 125.000 woningen en 80.000 arbeidsplaatsen zullen worden ontwikkeld. Dit gebeurt op basis van een integrale afweging, waarin verschillende beoordelingscriteria zijn gebruikt.

2.3 Visies en perspectieven

Het MIRT-onderzoek beweegt zich tussen nationale, provinciale, regionale en gemeentelijke visievorming. Daarom is er in het onderzoeksproces veel aandacht besteed aan een goede afstemming met lopende planvormingsprocessen in het fysieke en ruimtelijke domein die een focus hebben op wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Denk bijvoorbeeld aan afstemming met de Nationale Omgevingsvisie (NOVI),[8] de Omgevingsvisie Provincie Utrecht,[9] de Contour en Verstedelijkingsstrategie REP,[10] diverse gemeentelijke visies (waaronder de Ruimtelijke Strategie Utrecht van de gemeente Utrecht, Omgevingsvisie Nieuwegein, Ruimtelijke Koers Houten), het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer (TBOV)[11] en de Regionale Energiestrategie U16 (RES).[12] Daarnaast is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de kennis die al is ontwikkeld bij lopende onderzoeken voor integrale gebiedsontwikkelingen op lange termijn, zoals de A12-zone waarin de gemeenten Utrecht, Nieuwegein, Houten en provincie Utrecht intensief samenwerken.
Tussen al deze planvormingsprocessen is er op hoofdlijnen een brede consensus over de ambities, opgaven en uitgangspunten voor de toekomstige ontwikkeling

8 Zie voor meer informatie over de Nationale Omgevingsvisie: www.denationaleomgevingsvisie.nl.
9 Zie voor meer informatie over de (Ontwerp) Omgevingsvisie Provincie Utrecht: www.omgevingswet.provincie-utrecht.nl.
10 Zie voor meer informatie over het REP: www..utrecht10.nl.
11 Zie voor het Toekomstbeeld Openbaar Vervoer: www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/openbaar-vervoer/betere-verbindingen-openbaar-vervoer/ov-in-de-toekomst.
12 Zie voor meer informatie over de Regionale Energie Strategie: www.energieregioutrecht.nl.

van de fysieke leefomgeving van de Metropoolregio Utrecht.
De lopende planprocessen hebben inhoudelijk flink bijgedragen aan de totstandkoming van dit Ontwikkelperspectief. En andersom zijn veel van de inhoudelijke inzichten die zijn opgedaan in dit MIRT-onderzoek geadopteerd door de verschillende planvormingsprocessen.
Deze wisselwerking tussen visievorming op nationaal, provinciaal en regionaal niveau is een mooi voorbeeld van het samenwerken als één overheid.
Wisselwerking en kruisbestuiving betekenen ook dat er geen sprake is van een lineair proces. Dat kan, zeker bestuurlijk, soms best ingewikkeld zijn. Daarom is er in het proces voor gekozen om ook een aantal tussenstappen gezamenlijk vast te klikken, zoals een gezamenlijk beoordelingskader.

2.4 Beoordelingskader en analyse

Het MIRT-onderzoek is in het voorjaar van 2019 gestart met het opstellen van een beoordelingskader dat alle betrokken partijen houvast biedt om de resultaten van

Kader 1 - Het beoordelingskader

In 2019 is het beoordelingskader voor het MIRT-onderzoek vastgesteld. Hiermee is gedurende het onderzoeksproces meerdere malen beoordeeld of mogelijke ontwikkelingen bijdragen aan een evenwichtige en samenhangende ontwikkeling van wonen, werken, bereikbaarheid, groen en leefbaarheid. Kort samengevat bestaat het beoordelingskader uit de navolgende zeven hoofddoelen en onderliggende subdoelen:

Hoofddoel	Samenvatting subdoelen
Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio.	Bevorderen gezonde leefstijl, leefomgeving (o.a. terugdringen hinder geluid en emissies), kansen voor klimaatadaptatie en kansen energietransitie.
Economie versterken: aanjagen economische groei van de regio.	Agglomeratiekracht vergroten en versterken van het vestigingsklimaat.
Verstedelijkingsopgave faciliteren.	Zicht op voldoende plancapaciteit, diversiteit woonmilieus, toegang tot voorzieningen vanuit woongebieden en vergroten toegang tot werk.
Ruimtelijke kwaliteit verhogen.	Verhogen ruimtelijke kwaliteit stedelijk en landelijk gebied, behoud intrinsieke natuurwaarden en cultuurhistorische waarden.
Slimme en toekomstvaste mobiliteit.	Voldoende capaciteit infrastructuur en oplossen urgente knelpunten, versterken robuustheid, vergroten reizigerscomfort en betrouwbaarheid.
Haalbaarheid.	Zicht op uitvoering, mate van adaptiviteit.
Kosten en opbrengsten (financieel).	Beheer en exploitatiekosten, investeringskosten.

het onderzoek te kunnen wegen.
Dit beoordelingskader is niet alleen in nauw overleg met de Rijksoverheid, de provincie Utrecht en de regio U16 opgesteld, maar wordt ook door het REP gebruikt voor zijn eigen planproces om gezamenlijk tot een verstedelijkingsstrategie te komen. Daarom is het beoordelingskader eind 2019 door de gemeenteraden en de Gedeputeerde Staten vastgesteld als kader voor het MIRT-onderzoek en het REP. Zo is gewaarborgd dat de afwegingen op verschillende bestuurlijke niveaus langs een vergelijkbare meetlat gelegd worden.[13]

Tegelijk met het opstellen van het beoordelingskader zijn analyses gemaakt van de huidige situatie, de situatie in 2030 (als de lopende plannen zijn gerealiseerd) en de opgaven tot 2040 met een doorkijk naar 2050. De resultaten van deze analyses vormen de basis voor het onderzoek en zijn gebruikt als referentiesituatie voor de beoordeling en de doorrekening van effecten.[14]

2.5 Vijf modellen en zeven inzichten

Voor de eerste verkenning van de mogelijke toekomst van de Metropoolregio Utrecht zijn vijf verschillende verstedelijkingsmodellen ontwikkeld om alle denkbare (en soms controversiële) toekomsten te verkennen.[15]

De modellen zijn gebaseerd op dezelfde uitgangspunten op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, groen en mobiliteit en ze bouwen allemaal voort op de koers die is ingezet tot 2030, namelijk de ontwikkeling van vitale knopen. Na 2030 kiest ieder model echter een eigen pad:

- Model 1 bouwt voort op het grote aantal bestaande knooppunten van openbaar vervoer en biedt een aantrekkelijke basis om verder te optimaliseren en te versterken.
- Model 2 kiest voor de agglomeratiekracht en vitaliteit van de stad Utrecht en de direct aangrenzende gemeenten Nieuwegein en Houten. Dit leidt tot de ontwikkeling van een grotere compacte stad, met de A12-zone als cruciaal project.
- Model 3 neemt de aantrekkelijkheid van het Waterlinielandschap en de aangrenzende Heuvelrug als drager voor verstedelijking, vooral gericht op de kracht van het lifesciences-cluster aan de oostflank van de regio en de regio Amersfoort.
- Model 4 zoekt de groeiruimte op de verstedelijkingsas van Rotterdam-Den Haag naar Arnhem, waardoor het zwaartepunt van de MRU aan de zuidkant komt te liggen.
- Model 5 legt de verbinding met de vitale kennisas van Schiphol en Amsterdam naar Utrecht. Dit leidt tot een sterke stedelijke ontwikkeling langs de A2-corridor en de spoorlijn Amsterdam-Eindhoven.

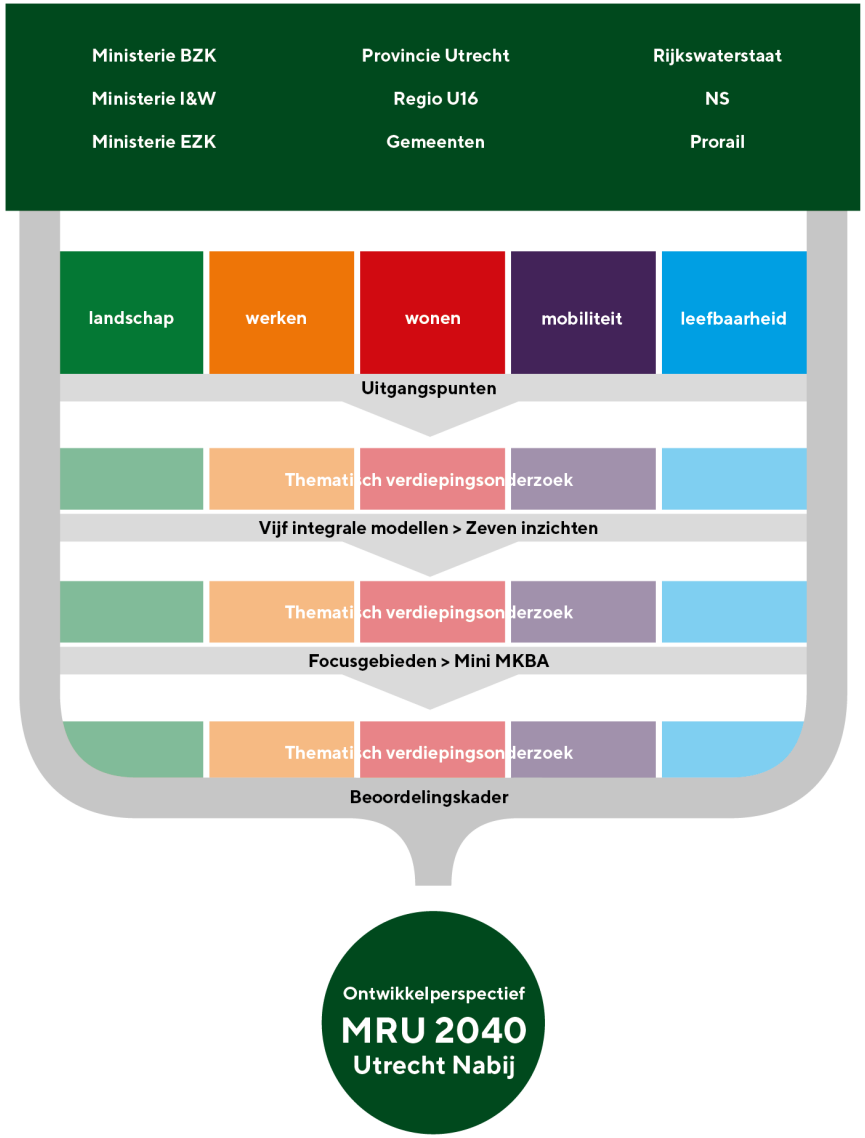
13 Zie voor het beoordelingskader: www.programma-uned.nl.

14 Zie: *Atlas Referentiesituatie 2020-2030*, MIRT-onderzoek MRU, oktober 2019

15 Zie: *Vijf modellen voor 2040*, MIRT-onderzoek MRU september 2019.

Op basis van deze modellen zijn effectanalyses gedaan die onder ander hebben geleid tot de navolgende zeven inzichten die in het najaar van 2019 bestuurlijk zijn vastgesteld:[16]

1. De regionale en nationale mobiliteitssystemen staan ook zonder de voorgenomen verstedelijkingsopgave op de middellange termijn al onder hoge druk.
2. Generieke maatregelen als parkeerbeleid, P+R-voorzieningen én fors investeren in non-stopfietsroutes en de doorstroming van het ov hebben potentie voor zowel de nationale als de regionale bereikbaarheid.
3. Het verder ontwikkelen van ov-knooppunten in combinatie met ruimtelijke ontwikkeling is een kansrijke koers. Maar op de langere termijn hebben de bestaande knopen onvoldoende capaciteit en ruimte om voldoende te groeien.
4. De grote woningbouwopgave kan worden gerealiseerd binnen de stedelijke gebieden van de regio. De kleine ker-



Afbeelding 3 - Schematische weergave van het trechterproces van het MIRT Onderzoek.

16 Zie: *BO MIRT 20 en 21 november 2019 - afspraken U Ned*

nen kunnen doorgroeien om hun vitaliteit te versterken, mits dat past binnen het provinciaal beleid.
5. Een kwaliteitsimpuls in de Nieuwe Hollandse Waterlinie is goed voor het vestigingsklimaat, zowel voor de regionale leefkwaliteit als het lifesciences-cluster rondom het USP.
6. De ontwikkeling van de A12-zone kan in potentie een grote bijdrage leveren aan de regionale agglomeratiekracht, aan een betere verbinding tussen Utrecht en Nieuwegein en aan de ruimtelijke kwaliteit. Vanuit leefbaarheid, bereikbaarheid en inpassing is de opgave complex.
7. Nieuwe bypasses voor weg en spoor kunnen effectief zijn voor de doorstroming op het hoofdwegennet, op het spoor en op de regionale schaal.

2.6 Knooppuntenanalyse en focusgebieden

De zeven inzichten vormden het vertrekpunt voor de tweede meer gedetailleerde verkenningen van de mogelijke toekomst van de Metropoolregio Utrecht.
Allereerst is een uitgebreide analyse gemaakt van de ontwikkelruimte na 2030 van alle stationslocaties in de MRU en de kansen voor ontwikkeling van nieuwe knooppunten, zowel op bestaande ov-netwerken als op nieuwe ov-verbindingen.
Deze verkenning toont aan dat er een groot potentieel is aan mogelijke ontwikkellocaties voor wonen en werken rondom bestaande en nieuwe knooppunten, maar dat een aantal van deze locaties niet passen binnen vastgestelde beleidsuitgangspunten, erg moeilijk realiseerbaar zijn en/of slecht scoren in het beoordelingskader. In overleg met de provincie en de U16 zijn deze ov-knopen afgevallen.

Vervolgens is onderzocht hoe de mogelijke ontwikkeling van de kansrijke knopen kan leiden tot een samenhangende ontwikkelingsstrategie. Hiervoor zijn drie focusgebieden nader onderzocht in het noordelijke, oostelijke en zuidelijke deel van de Metropoolregio.

De effecten van de ontwikkelingen op het gebied van wonen, werken, landschap en mobiliteit zijn per focusgebied nader geanalyseerd en waar mogelijk doorgerekend. Dit vormde in de zomer van 2020 de input voor de tweede beoordelingsronde van mogelijke ontwikkellocaties en van mogelijke maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid.

2.7 Stevige basis voor het Ontwikkelperspectief

De voorgaande stappen in het onderzoek hebben geleid tot een groot aantal inzichten en een duidelijk beeld van de kansrijke ontwikkellocaties en maatregelen op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid, die passen binnen de doelen die in het beoordelingskader zijn vastgelegd. Daarmee is een stevige basis gelegd voor het Ontwikkelperspectief. Samen met alle betrokken partijen is het Ontwikkelperspectief in de zomer en het najaar van 2020 uitgewerkt en vervolgens vastgelegd in deze rapportage.

Het MIRT-onderzoek begon met de opdracht om te komen tot een visie voor de ontwikkeling van de MRU in de periode 2030 tot 2040, met een doorkijk naar 2050. Maar het onderzoek heeft ook duidelijk gemaakt dat de plannen voor 2030 weliswaar zijn vastgesteld, maar dat nog lang niet alles is geregeld om ze ook gerealiseerd te krijgen. Zo zijn de randvoorwaarden voor de woningbouwplannen voor 2020-2030 nog niet op orde, met name op het gebied van bereikbaarheid. Neem de Merwedekanaalzone, deze geplande binnenstedelijke transformatie behoort tot de grootste van Nederland, maar de ontsluiting met openbaar vervoer is nog onvoldoende om de beoogde ontwikkeling volledig te kunnen realiseren.

Juist door verder te kijken naar 2040 en 2050 is het mogelijk om de impact van grotere infrastructuurinvesteringen te doordenken en zo ook de gewenste verstedelijking op korte termijn een impuls te geven. Het hier gepresenteerde Ontwikkelperspectief verbindt dus de lopende plantrajecten met de grote ontwikkelvraagstukken op lange termijn.

De essentie van een MIRT-traject zit in de samenhang. Niet alleen tussen ruimte, infrastructuur en transport, maar ook tussen de regio en het Rijk. Het Rijk draagt bij aan grote investeringen in regionale bereikbaarheidsmaatregelen en verstedelijkingsopgaven, op voorwaarde dat de MRU op haar beurt zorgt dat er voldoende gebouwd wordt om aan de behoefte te voldoen en het lokale en het regionale verkeer de landelijke draaischijven zo min mogelijk belasten. Fietspaden, parkeertarieven, openbaar vervoer en snelwegen hangen dus nauw samen, net als de ontwikkeling van binnenstedelijke ontwikkeling, regionale knopen en de groei van kleine kernen ten behoeve van de lokale vitaliteit. Ook op het gebied van landschap en groen is samenwerking en investering van Rijk en regio nodig, in nauwe samenhang met de verstedelijkingsopgave.

3. Utrechts fundament - kwaliteiten

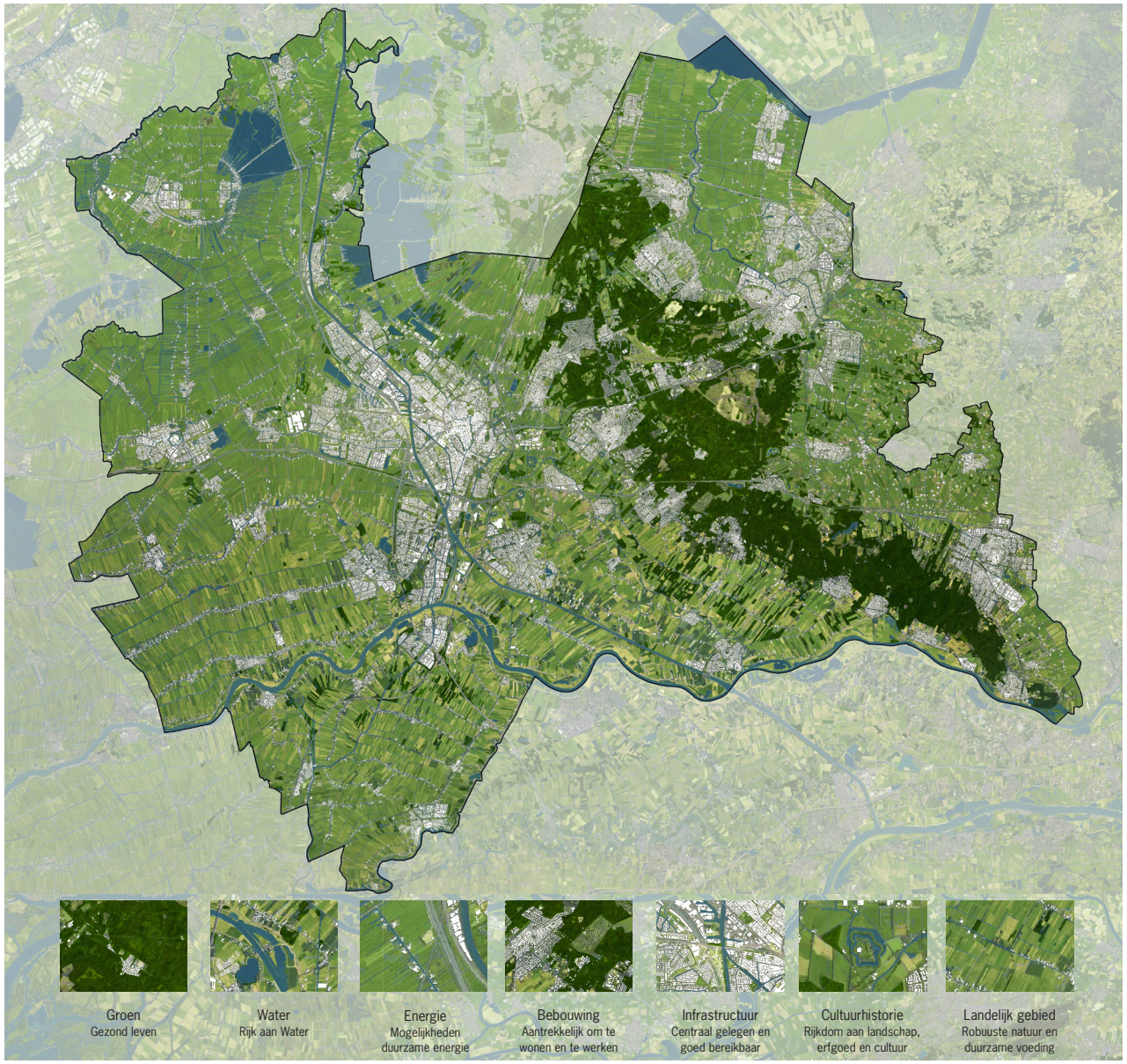
Het succes van de Metropoolregio Utrecht heeft diepe historische wortels. Al vanaf de Romeinse tijd vormt de regio een strategische schakel in de Europese transportroutes die over de hoger gelegen stroomruggen in de rivierdelta voerden. Steden als Utrecht, Woerden en Wijk bij Duurstede danken hun ontstaansgeschiedenis aan Romeinse castella die deze handelsroutes verdedigden.[17]

17 *Limes Atlas*, Bernard Colenbrander, MUST, 2005. Op de plek waar nu de Dom staat, bouwden de Romeinen een badhuis. Woerden was een belangrijke militaire post. De Romeinse routes zijn tot de dag van vandaag te herkennen in de ruimtelijke opbouw van de regio.

Ook de vruchtbare landbouwgronden en het overvloedige schone drinkwater uit de Heuvelrug maakten de regio tot een aantrekkelijk vestigingsplaats. Zo groeide de Utrecht in de Middeleeuwen uit tot de grootste en welvarendste stad van de Noordelijke Nederlanden.
Tot op de dag van vandaag schragen beide fundamenten het aantrekkelijke en gevarieerde regionale vestigingsklimaat.

Unieke diversiteit aan (stads)landschappen:

- De hogere zandgronden van Nationaal Park Utrechtse Heuvelrug, in de NOVI benoemd als waardevol landschap, biedt een ontspannen woon- en werkmilieu, met veel ruimte voor recreatie en ecologie.
- Het rivierenlandschap van de Kromme Rijn, Leidsche Rijn, Vecht, Hollandse IJssel en Lek herbergt een kralensnoer van kleine vitale steden en kernen met een rijke historie.
- Het veenweidelandschap van het Groene Hart, eveneens in de NOVI benoemd



Afbeelding 4 - Utrechtse kwaliteiten. Bron: Omgevingsvisie Provincie Utrecht, Ontwerp 17 maart 2020.

als waardevol landschap, is een open en waterrijk landschap met landbouw, natuur, grote plassengebieden met waterrecreatie en veel ondernemende dorpsgemeenschappen.

- De Nieuwe Hollandse Waterlinie, voorgedragen als UNESCO Werelderfgoed, bindt de MRU landschappelijk aaneen, met een uniek netwerk van inundatievelden, watergangen, sluizen, kazematten, lunetten en forten van zeer hoge cultuurhistorische en recreatieve waarde.[18]

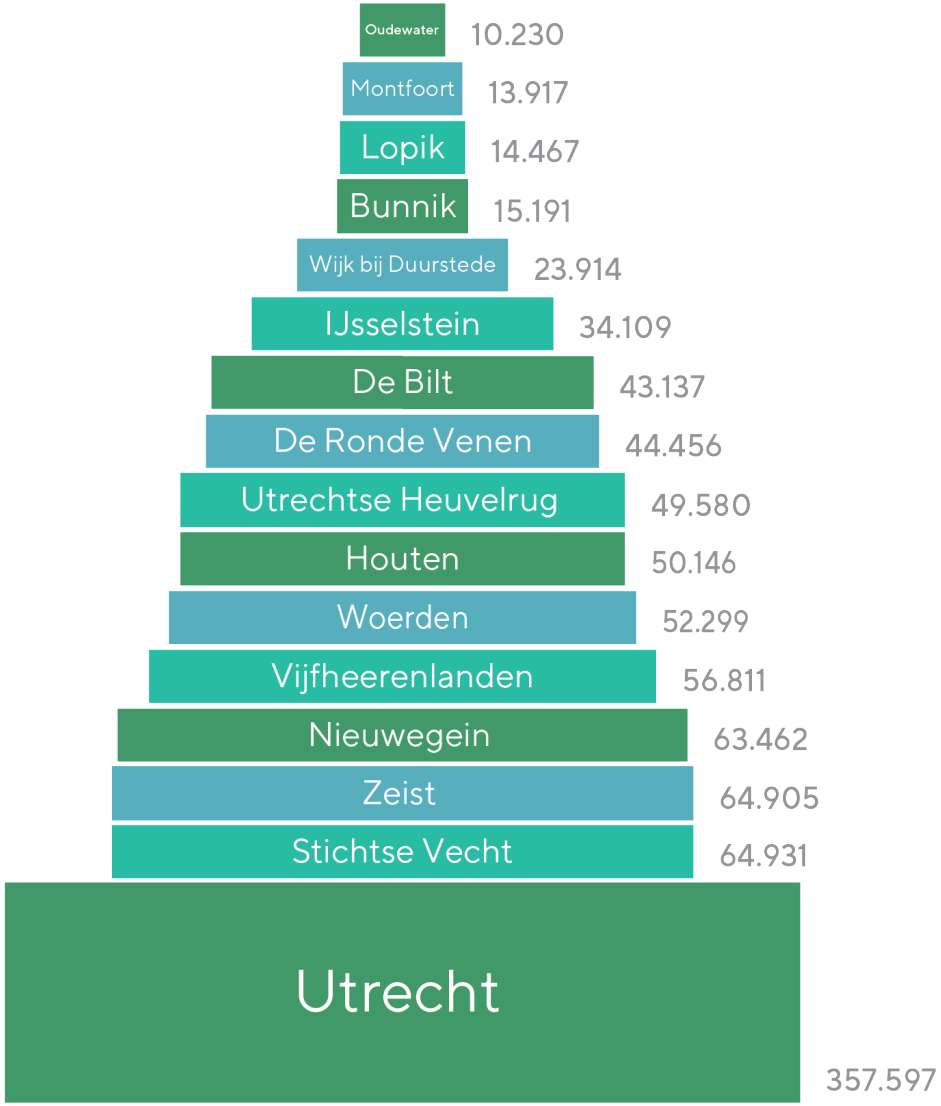
Draaischijf van vervoers- en transportnetwerken:

- De MRU is uitstekend bereikbaar.
- De A2, A12, A27 en A28 vormen een nationale draaischijf van vitaal belang voor zowel personen als goederen.
- Station Utrecht Centraal is de nationale draaischijf in het Nederlandse spoor- en ov-netwerk.

18 De Nieuwe Hollandse Waterlinie is in 2019 door Nederland voorgedragen voor UNESCO Werelderfgoed als uitbreiding van de Stelling van Amsterdam, samen vormen ze straks een Werelderfgoed De Hollandse Waterlinies.



Afbeelding 5 - Reistijden met auto en openbaar vervoer naar omliggende grote steden, vanuit Utrecht CS.



Afbeelding 6 - Inwoneraantal per gemeente binnen het onderzoeksgebied. Bron: CBS 2020.

- Het Amsterdam-Rijnkanaal is een van de drukst bevaren kanalen ter wereld, ook de Lek is een belangrijke scheepvaartroute.

De landschappelijk kwaliteiten, de uitstekende bereikbaarheid en de centrale ligging ten opzichte van de andere belangrijke economische clusters van Nederland, zorgen ervoor dat de MRU een sterk ontwikkeld netwerk van vitale grote en kleine steden heeft, die stuk voor stuk een specifieke kwaliteit en aantrekkingskracht hebben.
Woerden heeft als trotse historische stad in het Groene Hart heel andere kwaliteiten dan Zeist, dat vorstelijk in de bossen ligt met een Slotlaan als dorpskern. En de voormalige groeikern Houten, die volledig is ontworpen als fietsstad, spreekt weer andere mensen aan dan Breukelen, dat ondanks de groei van de laatste vijftig jaar nog steeds de sfeer van een buitenplaats aan de Vecht ademt.
Het onbetwiste regionale zwaartepunt van de MRU is natuurlijk de stad Utrecht,

die samen met Nieuwegein, IJsselstein en Maarssen een groot stedelijk kerngebied vormt van 500.000 inwoners, met een oppervlak dat vergelijkbaar is met Amsterdam.[19] Door de strategisch ligging en de goede verbindingen zijn de andere grootstedelijke regio's van Nederland snel bereikbaar.

In de stad Utrecht en de aangrenzende gemeenten is de concentratie van inwoners het grootst en zijn de meeste arbeidsplaatsen te vinden. Ook voor horeca, detailhandel, onderwijs, cultuur en wetenschap ligt hier het zwaartepunt. Het is een van de meest competitieve regio's van Europa. Vooral het lifesciences-cluster van de MRU, met het Utrecht Science Park als middelpunt, behoort tot de top van Nederland. En ondanks deze grootstedelijke concentratie is het aantrekkelijke landschap, net als in alle andere delen van de MRU, altijd nabij.

19 In totaal wonen er ruim 800.000 mensen in de Metropoolregio Utrecht, waarvan ongeveer 500.000 in het stedelijk kerngebied Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein en Maarssen.

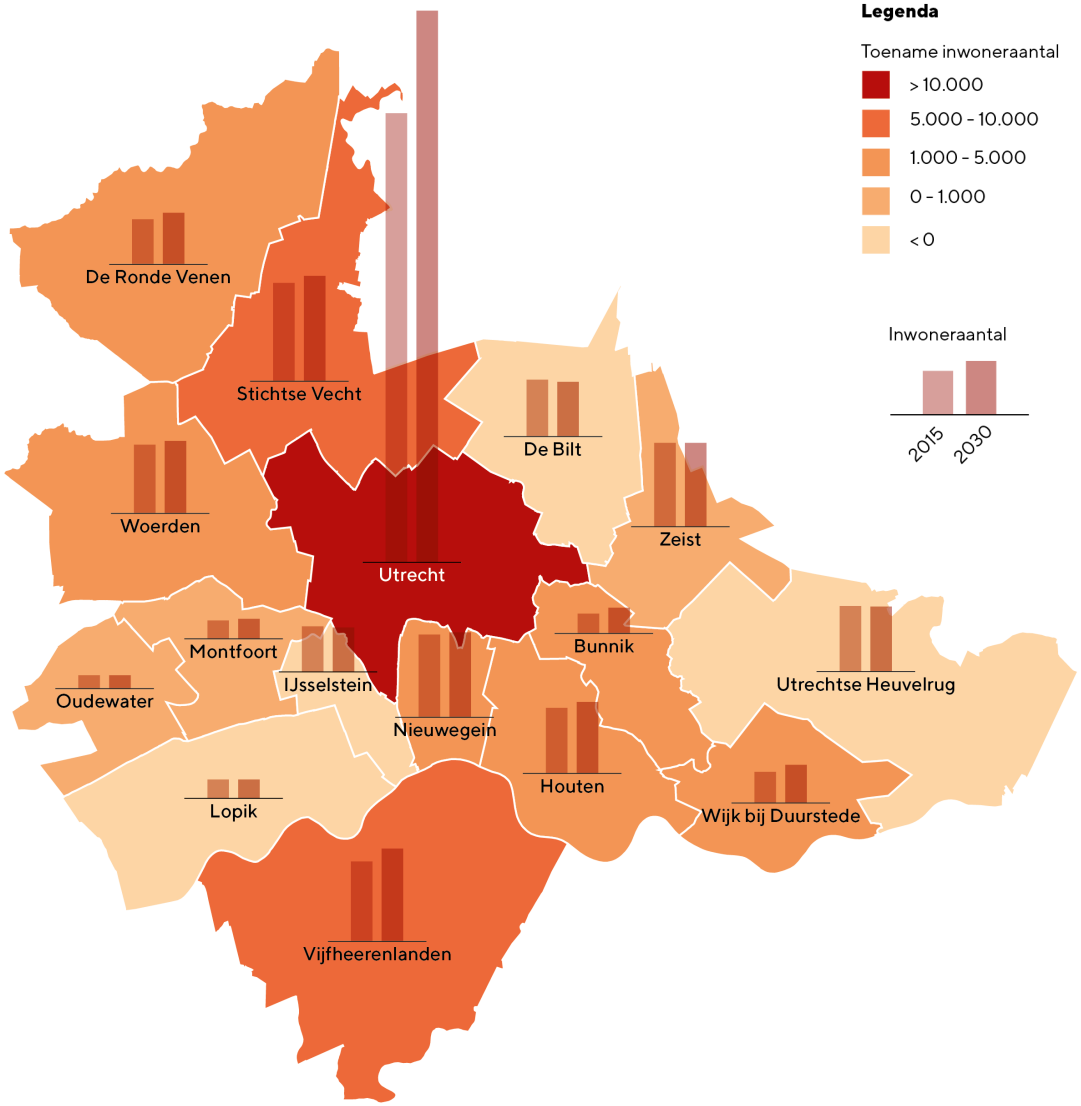
4. Kansen voor verbetering - trends en opgaven

Net als in andere grootstedelijke regio's binnen en buiten Nederland zijn er ook in de MRU grote veranderingen gaande die grote gevolgen kunnen hebben voor de regio, zowel positief als negatief.

4.1 Sterke bevolkingsgroei

De demografische groei zet onverminderd door, daarnaast zorgen vergrijzing en de groei van het aantal eenpersoonshuishoudens voor een toenemende vraag naar woningen. De druk op de nu al overbelaste woningmarkt neemt dus toe, minder koopkrachtige groepen dreigen geen plek te kunnen vinden. Onderzoek toont aan dat er vooral een groeiende behoefte is aan centrum-stedelijke woonmilieus in en rondom de stad Utrecht en goed bereikbare woonmilieus, nabij centra, in de overige regionale steden en dorpen.[20]

Als we kijken naar de concrete bouwplannen en naar de plannen die in 2018 in voorbereiding waren dan zien we dat er in de regio tot 2030 67.000 woningen gebouwd zullen worden mits alle randvoorwaarden voor ontwikkeling op orde zijn. Het grootste deel van deze plannen is gesitueerd in het stedelijk kerngebied en nabij knooppunten. Aanvullend zijn de afgelopen twee jaar nog plannen voor



Afbeelding 7 - Toename inwoneraantal per gemeente 2015-2030.

20 *Onderzoek woningbehoefte en woonmilieus U10/U16,* Companen 2020.

Tabel 1 - Woningbehoefte op basis van Primos 2020

	2020-2030	2020-2040	2020-2050
Woningbehoefte	67.000 - 75.000	104.000 - 125.000	137.000 - 158.000
Plancapaciteit 130%	87.100 - 97.500	-	-

15.000 woningen ontwikkeld, door ophogen van bestaande plannen (meer programma), minder planuitval en een toename van potentiële locaties (nog niet al deze locaties zijn planologisch afgewogen). In 2018 en 2019 zijn er in de provincie circa 7.000 woningen aan de voorraad toegevoegd; dit was in eerdere jaren gemiddeld 5.000.

De meest recente cijfers laten zien dat de behoefte tot 2030 groter zal zijn: tot 2030 moeten er boven op de 67.000 nog 8.000 woningen bij, in totaal 75.000 woningen, inclusief het langzamerhand inlopen van het woningtekort naar 2 procent in 2035.[21]

21 *Primos bevolkingsprognose*, prognose voor bevolking en huishoudens tot 2040, ABF Research 2020. BZK: ambitie inlopen tekort tot 2 procent in 2035.

Rijk, provincie en regio hebben de ambitie uitgesproken om aan die behoefte te voldoen. Om voldoende plancapaciteit te hebben, die rekening houdt met uitval van plannen, hebben Rijk, provincie en regio afgesproken om voor de periode tot 2030 te werken met een plancapaciteit van 130 procent.[22] Dat betekent voor een behoefte aan 75.000 woningen een plancapaciteit van tussen de 87.100 tot 97.500.
Bij de start van het MIRT-onderzoek was de woningbehoefte tot 2040 geraamd op 104.000 woningen.[23] De nieuwe cijfers laten zien dat deze zal groeien naar 125.000. Tussen 2030 en 2040 moet er dus nog ruimte worden gevonden voor 37.000 tot 58.000 woningen. Een doorkijk naar 2050 komt uit op een geraamde behoefte van nog eens circa 33.000 woningen. Rijk, provincie en regio hebben met elkaar de ambitie uitgesproken om te voldoen aan de behoeftes en een adaptieve en robuuste strategie te ontwikkelen met voldoende ruimte om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. De programmering wordt opgepakt door provincie, regio en gemeenten. Daarbij hoort tevens een goede balans tussen woningbouw en leefkwaliteit, landschap, werkgelegenheid en mobiliteit.

Opgave: de realisatie van 104.000 tot 125.000 woningen tot 2040, waarbij Rijk en regio ernaar streven om in de woningbehoefte te voorzien en tot 2030 75.000 woningen te realiseren met een plancapaciteit van 87.100 tot 97.500 woningen tot 2030 in verband met mogelijke planuitval.[24]

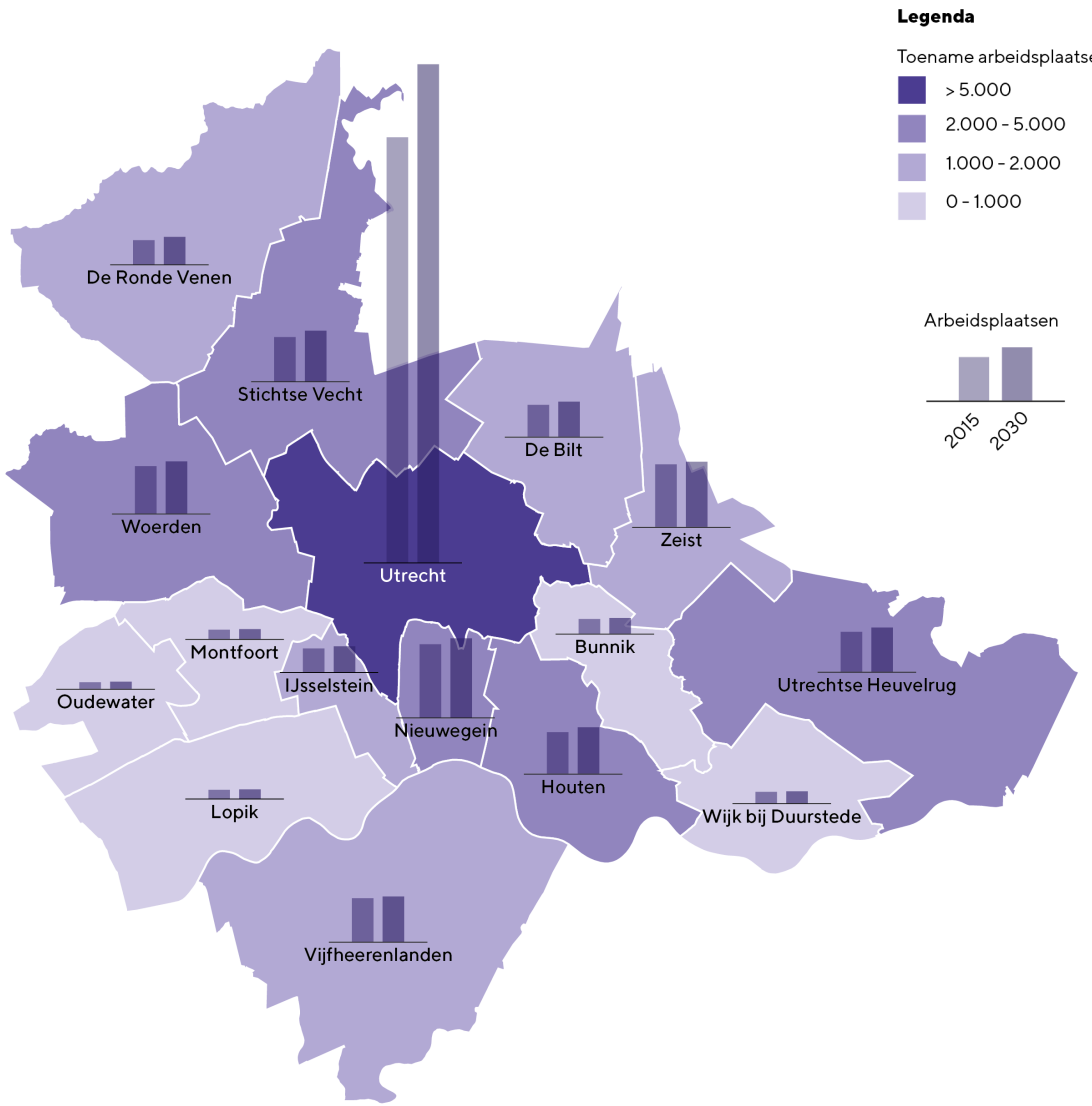
22 Deze woningbehoeftecijfers zijn in de laatste fase van het MIRT Onderzoek bijgesteld. De basis voor dit MIRT Onderzoek zijn de cijfers uit de Startnotitie: 37.000 woningen in 2030 en 104.000 woningen in 2040.
23 *Uitgangspuntennotitie 20 juni 2019,* MIRT Onderzoek MRU.

24 In de nieuwste onderzoeken (Primos 2020) nemen de bevolkingsaantallen verder toe. Uitgangspunt is dat de verhouding tussen de ontwikkeling van de beroepsbevolking en het aantal banen vast staat. Dit betekent dat in vervolgonderzoeken het aantal banen hoger zal zijn, meegroeiend met de grotere wo-

4.2 Snelle groei werkgelegenheid

De economische groei, met lifesciences als internationaal onderscheidend kennis-cluster, concentreert zich steeds meer in de gemeente Utrecht. Het afgelopen decennium zijn er in de stad ruim 34.000 arbeidsplaatsen bijgekomen, terwijl in een aantal andere gemeenten van de regio het aantal arbeidsplaatsen zelfs licht is afgenomen.[25] Naar verwachting zal deze trend doorzetten.[26]

De groei van arbeidsplaatsen zal deels plaatsvinden in de kenniseconomie en de dienstverlening, beide sectoren zijn sterk aangewezen op stedelijke interactiemilieus.[27] Vooral onderzoek en innovatie zijn belangrijke drijvers van welvaartsgroei, economische ontwikkeling en maatschap-



Afbeelding 8 - Toename arbeidsplaatsen per gemeente 2015-2030.

ningsbouwopgave.

25 *Atlas Referentiesituatie 2020-2030,* MIRT Onderzoek MRU, oktober 2019.

26 *Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16,* Stec groep, mei 2020.

27 Ondanks alle digitale mogelijkheden en onlinecontacten blijken dagelijkse face-to-facecontacten cruciaal voor het functioneren van bedrijven en hun medewerkers. Die contacten komen eenvoudiger tot stand in een stedelijke omgeving, met grote aantallen mensen en bedrijven. Dit is een van de verklaringen is voor de toenemende trek naar steden.

pelijke transities.[28] De sterke aanwezigheid van onderwijs- en kennisinstellingen en de samenwerking met bedrijfsleven en overheden vormen hiervoor in de MRU de stevige basis. Maar het versterken van de nationale connectiviteit van de regionale toplocaties is wel een vereiste om door te kunnen groeien.[29]
De transitie naar een circulaire economie en de groei van opslag en distributie zullen in de regio Utrecht ook tot veel veranderingen leiden, maar door automatisering zal de groei van het aantal arbeidsplaatsen in deze sectoren beperkt zijn. Wel vragen deze sectoren veel ruimte, terwijl bestaande bedrijventerreinen steeds minder plaats hebben en er tot 2030 nauwelijks nieuwe bedrijventerreinen gepland staan. Werkgelegenheid laat zich echter een stuk lastiger plannen dan woningbouw en infrastructuur. Daarom moet er vooral ingezet worden op het creëren van condities voor de vestiging en groei van bedrijven:

28 Zie ook de Groeibrief en het Topsectoren- en Innovatiebeleid.
29 Zie ook Ruimtelijk-Economische Ontwikkelstrategie (REOS).

ruimte maken, bereikbaarheid garanderen en voor elk type werkgelegenheid specifieke vestigingsvoorwaarden borgen.

Opgave: ruimte creëren en vestigingscondities realiseren om de economische groei te kunnen faciliteren. De totale opgave tot 2040 betreft circa 80.000 extra arbeidsplaatsen, waarvan er waarschijnlijk 65.000 gerealiseerd zullen worden tot 2030. Verdeling van de groei tot 2040 over kantooromgevingen (28.000), bedrijventerreinen (13.000), wetenschap (5.000), winkels (3.000) en overige bedrijfsruimte (als werken vanuit huis, overheid en zorg, gemengde bedrijvigheid in de wijk) en aanleg van 149 hectare nieuwe bedrijventerreinen, boven op de bestaande planvoorraad van 60 hectare.[30]

30 In de nieuwste onderzoeken (Primos 2020) nemen de bevolkingsaantallen verder toe. Uitgangspunt is dat de verhouding tussen de ontwikkeling van de beroepsbevolking en het aantal banen vast staat. Dit betekent dat in vervolgonderzoeken het aantal banen hoger zal zijn, meegroeiend met de grotere woningbouwopgave.

4.3 Bereikbaarheid onder druk

De mobiliteitsopgave binnen de Metropoolregio Utrecht is groot. De ov-, fiets-, weg- en vaarwegnetwerken worden steeds intensiever gebruikt. Op dit moment zijn er voor openbaar vervoer, weg en fiets al grote knelpunten en die zullen in 2030 alleen maar groter zijn als er geen maatregelen genomen worden.

De verkeersbewegingen op het rijkswegennet in de MRU zijn anders van karakter dan in de andere metropoolregio's in de Randstad. Waar in de MRA en de MRDH meer dan 70 procent van het verkeer op de snelwegen ook een bestemming heeft in deze metropoolregio's, is dat op de meeste rijkswegen in de MRU maar 50 tot 70 procent. De stad ligt immers aan het kruispunt van de belangrijkste verbindingen noord-zuid (A2/A27) en oost-west (A12/A28) en is zo de draaischijf van Nederland. Dit hoofdwegennet zorgt ervoor dat bovenregionale en internationale bestemmingen goed bereikbaar zijn, zowel voor de regio Utrecht als voor

andere regio's in Nederland. Een goede doorstroming op het rijkswegennet (de Ring Utrecht) is dus van groot belang voor Utrecht én voor Nederland.
Voor de spoorwegen geldt een vergelijkbaar verhaal. Utrecht Centraal is het belangrijkste station van Nederland waar het grootste aantal nationale spoorverbindingen elkaar kruisen: een nationale draaischijf in het spoorwegennetwerk. Tegelijkertijd is het station ook het belangrijkste regionale ov-knooppunt van waaruit vrijwel alle bestemmingen in de MRU direct bereikbaar zijn.

De bereikbaarheid van de MRU staat echter op dit moment al ernstig onder druk, en daarmee ook die van Nederland als geheel. Zowel delen van het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet als de ov- en fietsinfrastructuur raken steeds vaker overbelast. Met name in en rond de stad Utrecht kampt de regio met autofiles, fietsfiles en op een aantal lijnen te volle bussen, trams en treinen. De treinverbinding Utrecht – Amsterdam staat onder druk en met name de toeleidende bus- en tramlijnen richting Utrecht Centraal zijn overbelast. Dit leidt ook tot leefbaarheidsproblemen en doorstromingsknelpunten, denk bijvoorbeeld aan de grote hoeveelheid bussen op de Binnenstadsas Van Zijstweg – Heidelberglaan.

Tabel 2 - Knelpunten draaischijf ov

Modaliteiten	**Huidige situatie**	**Toekomstige situatie**
Tram corridors	-	Vanaf 2020 drukste ritten Uithoflijn vol, na 2025 alle spitsritten.
Tram perron	-	Perroncapaciteit Uithoflijn schiet tekort.
Tram stijgpunten	-	Structurele wachtrijvorming van/naar perron Uithoflijn.
Bus corridors	Beperkte doorstroming (inclusief invloedsgebied), Europalaan/Van Zijstweg, Binnenstadsas.	Oplopende vertraging bussen (verslechterde doorstroming) capaciteitsknelpunten, leefbaarheidsknelpunten.
Fietsroutes	Kruisingsconflicten en drukte bij MKUC, in de binnenstad en van/naar USP (noord-zuid en west-oost).	Knelpunten nemen toe, groter en vaker.
Fietsenstallingen	Huidige capaciteit schiet tekort.	Vanaf 2025 structureel en oplopend capaciteitstekort.

Ondanks alle geplande infrastructurele projecten zal de situatie over tien jaar verslechterd zijn.[31] Dat is een logisch gevolg van de autonome mobiliteitsgroei, in combinatie met de groei van woningen en arbeidsplaatsen in de MRU, die vooral in de stad Utrecht zullen landen. Kortom: de druk op de regio is nu al heel erg groot en neemt alleen maar toe.

Het huidige verkeers- en vervoerssysteem loopt duidelijk tegen grenzen aan en dit bedreigt zowel de (internationale) concurrentiekracht van de Metropoolregio als de nationale functie als draaischijf.[32] Grote en ingrijpende maatregelen zijn noodzakelijk. Het simpelweg vergroten van de capaciteit van de infrastructuur is geen oplossing. De knelpunten zijn vooral de aansluitingen van de snelwegen op het stedelijk net-



Afbeelding 10 - Deze figuur laat zien waar in 2030 in de ochtendspits de files ontstaan en wat de oorzaken zijn. De capaciteit van de aansluitingen en de weefvakken van de HWN-ring wordt overschreden, waardoor er lange wachtrijen ontstaan die alle rijbanen blokkeren.

werk: daar ontstaan steeds vaker files, die terugslaan op de snelweg. Het verbreden van de snelwegen biedt daarvoor geen oplossing, en het verruimen van de aansluitingen zelf evenmin, simpelweg omdat het stedelijk netwerk zelf de druk niet aankan.

Naast investeringen in fysieke infrastructuur zal dus de organisatie van de mobiliteit ingrijpend ter hand moeten worden genomen. Met slimme combinaties van maatregelen is namelijk een wereld te winnen.

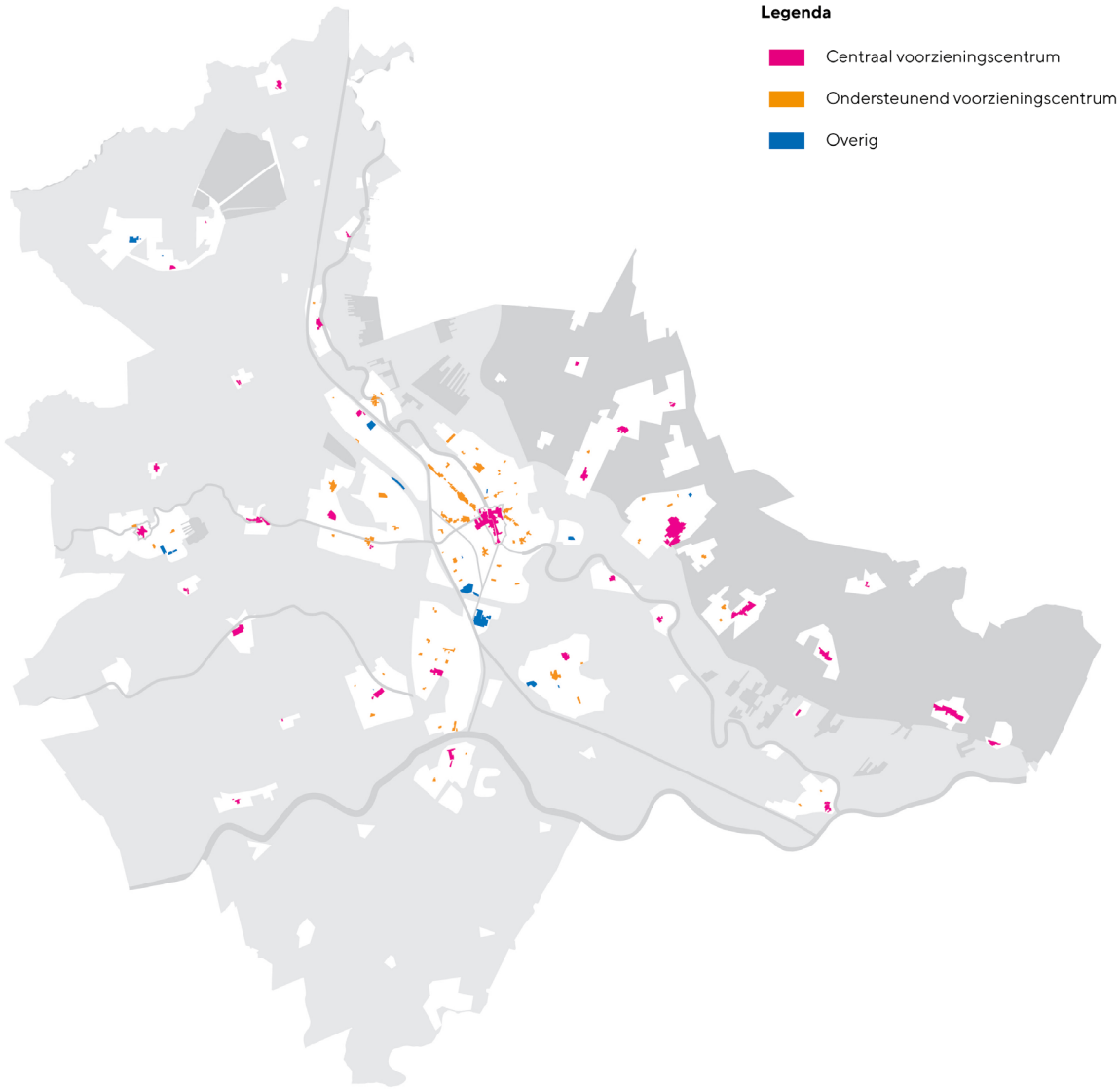
31 Bij berekeningen voor dit MIRT-onderzoek is ervan uitgegaan dat alle geplande infraprojecten zoals opgenomen in VRU3.4, waaronder NRU, A27, Knooppunt Hoevelaken en A27 Houten-Hooipolder worden uitgevoerd. Het verkeersmodel VRU3.4 neemt het economische scenario Hoog van het CPB voor 2030 als uitgangspunt. Zie ook rapportage *Mobiliteit in de regio Utrecht, referentie 2030*.
32 *Mobiliteit in de regio Utrecht, referentie 2030*, MIRT-onderzoek MRU.

Opgave: faciliteren van een actieve, duurzame en ruimte-efficiënte mobiliteit voor alle modaliteiten, oplossen van de regionale bereikbaarheidsknelpunten in combinatie met het draaiend houden van nationale draaischijven voor spoor en wegverkeer.

4.4 Hoog voorzieningenniveau, maar kwetsbaar in de kleinere kernen

Goede voorzieningen zijn cruciaal voor een gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Op het gebied van zorg, onderwijs, cultuur, sport en detailhandel is in de MRU vrijwel alles op zeer hoogwaardig niveau voorhanden. Maar de voorzieningen zijn niet gelijkmatig verdeeld over de regio. Het proces van schaalvergroting en concentratie zal de komende decennia waarschijnlijk doorzetten. Denk aan de achteruitgang van het aanbod in lokale winkelcentra en aanloopstraten.[33] Maar

33 Veranderingen in de detailhandelstructuur, mede door de opkomst van het internet, leidt onder andere tot structurele leegstand van winkels. In de afgelopen tien jaar stond in Nederland gemiddeld 8 tot 10 procent van het beschikbare vloeroppervlak leeg. Zie ook: www.clo.nl/indicatoren/nl2151-leegstand-winkels.



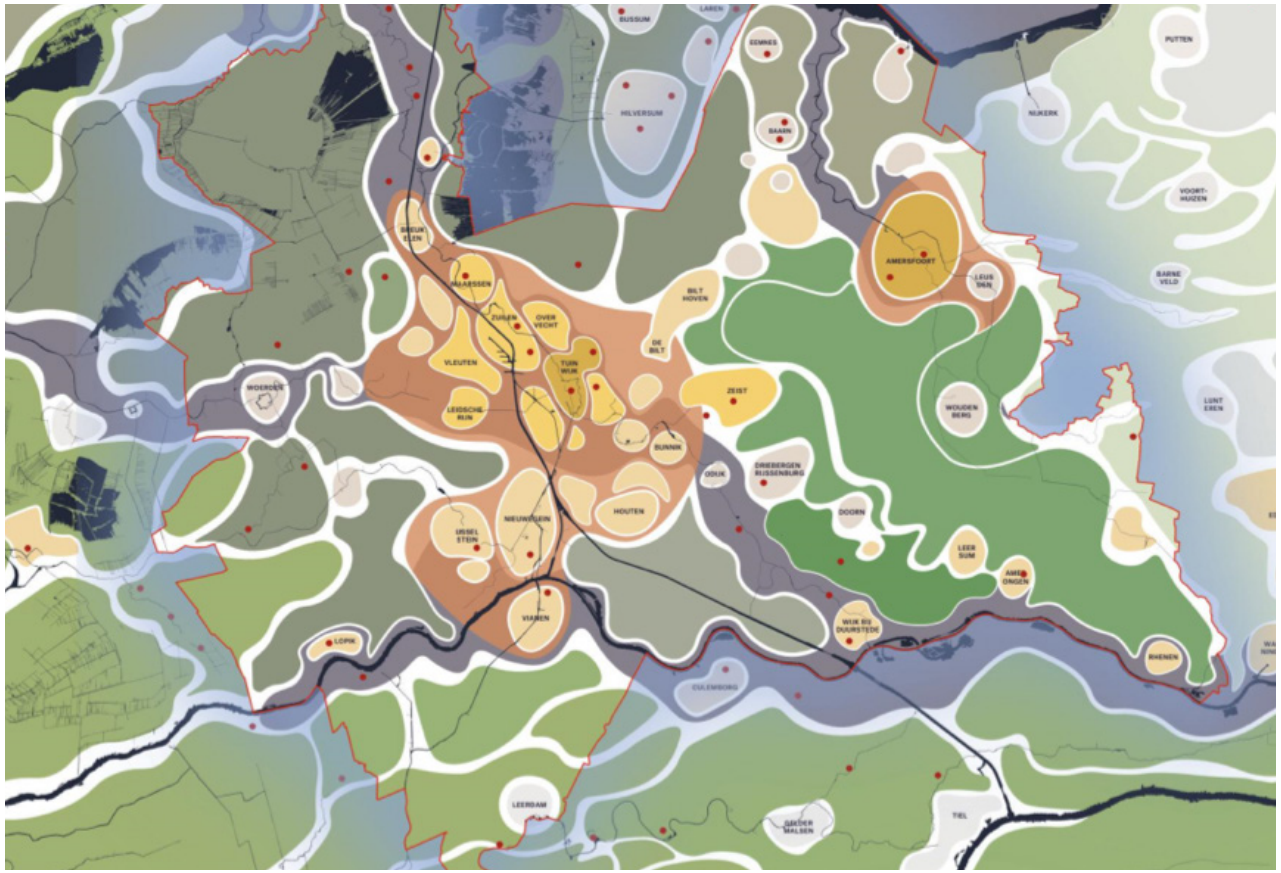
Afbeelding 11 - Voorzieningen in de MRU. Bron: Omgevingsvisie Provincie Utrecht, Ontwerp 17 maart 2020.

ook aan de clustering van culturele voorzieningen en de schaalvergroting in de zorg.[34] Voor de leefbaarheid is het van cruciaal belang dat ook de bewoners van kleinere steden en kernen in de onmiddellijke nabijheid in hun primaire levensbehoeften kunnen voorzien.[35] Denk bijvoorbeeld aan goed basisonderwijs, eerstelijnsgezondheidszorg en winkels voor levensmiddelen.

Opgave: het realiseren van voldoende draagvlak voor de levensvatbaarheid van voorzieningen, vooral in kleinere steden en kernen.

34 Door de fusie van individuele huisartsenpraktijken tot gezondheidscentra wordt de afstand tussen de zorgverlener en de burger steeds groter. Buiten kantooruren zijn de inwoners van de stad Utrecht allemaal aangewezen op twee centrale huisartsenposten, beide in een ziekenhuis. In veel kleinere kernen moeten mensen nu naar een ander dorp of een grotere stad voor de huisarts. En buiten kantooruren zijn de huisartsenposten vaak echt ver weg. Zie onder andere: *Van cure naar care. Transities in de gezonde stad Utrecht,* IABR, 2016.

35 Gegevens van het CBS laten zien dat de afstand tot voorzieningen sluipenderwijs toeneemt. Alhoewel in Nederland nog lang geen sprake is van *food deserts,* neemt het aandeel kleine buurtwinkels voor levensmiddelen in gestaag tempo af. Het wordt zo voor steeds meer mensen moeilijker om aan gezond voedsel komen. Benzinestations en fastfoodrestaurants voorzien wel in deze behoefte, maar dat voedsel bevat veel vet, suiker, zout en kunstmatige toevoegingen. Dit kan leiden tot ziektes als diabetes, obesitas, verhoogde bloeddruk, kanker en hart- en vaatziektes.



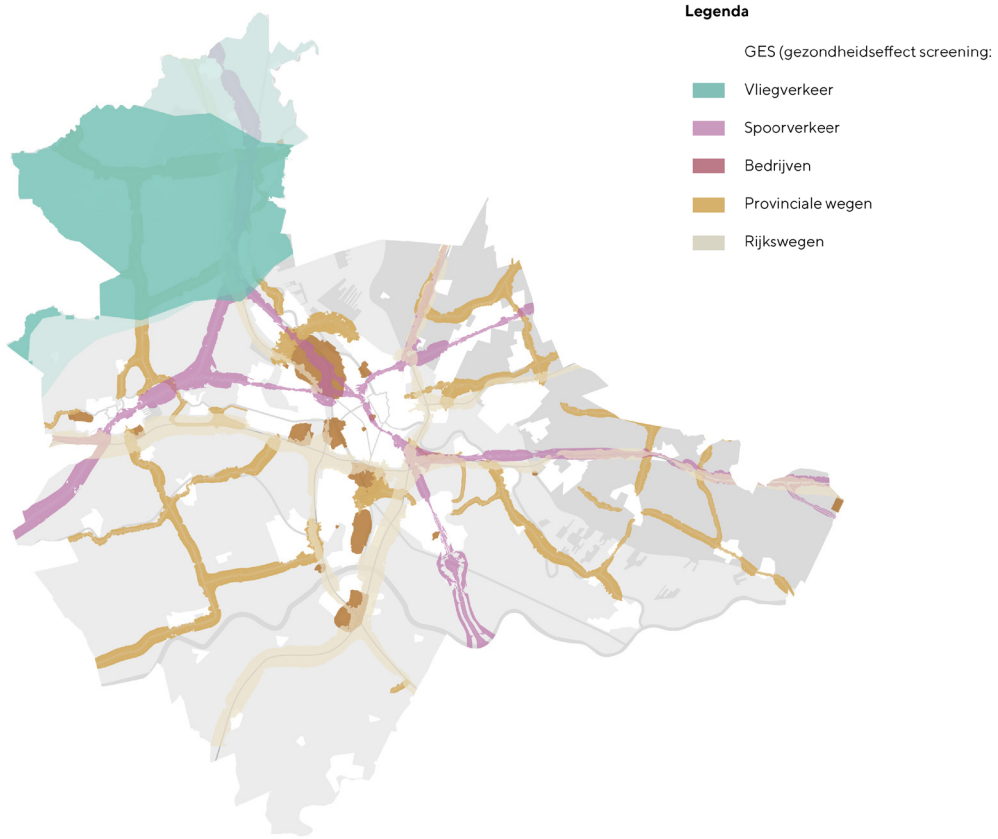
Afbeelding 12 - De identiteit en verscheidenheid van Ringpark Utrecht. Bron: Vereniging Deltametropool i.s.m. provincie Utrecht, 2019.

4.5 Groen en landschap op zoek naar een nieuwe balans

Een aantrekkelijk groen landschap is in de eerste plaats belangrijk voor de bewoners van de regio, maar is ook een vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. De eminente kwaliteiten waarover de MRU al eeuwenlang beschikt, staan echter onder druk. Groen en landschap worden bedreigd door versnippering, verstening en afnemende biodiversiteit. De druk komt niet alleen van buitenaf, denk aan de bouw van

woningen, bedrijven en infrastructuur, ook binnen het domein groen en landschap moet een nieuwe balans worden gevonden tussen landschap, natuur, landbouw, recreatie, cultuurhistorie, klimaatverandering, bodemdaling en wateropgaven.
In een verder verdichtend stedelijk gebied is het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid van het groen en landschap essentieel. Ook in de directe woonomgeving moet voldoende groen beschikbaar blijven, maar dan wel van hogere kwaliteit en beter verbonden met het buitengebied dan nu.

Opgave: versterken van de kwaliteit van het landschap en de bereikbaarheid en toegankelijkheid daarvan ten behoeve van recreatief medegebruik. Daarbij toevoegen van enige duizenden hectare nieuw landschappelijk groen voor versterking landschap, verbeteren toegankelijkheid, robuuste waterstructuur en recreatief medegebruik. En om de bereikbaarheid van dit groen te verbeteren is op enige tientallen locaties een extra investering in kwaliteitsverbetering van groene scheggen en Groene Poorten noodzakelijk (opheffen barrières).



Afbeelding 13 - Gezondheidseffecten infrastructuur en bedrijven in de MRU.

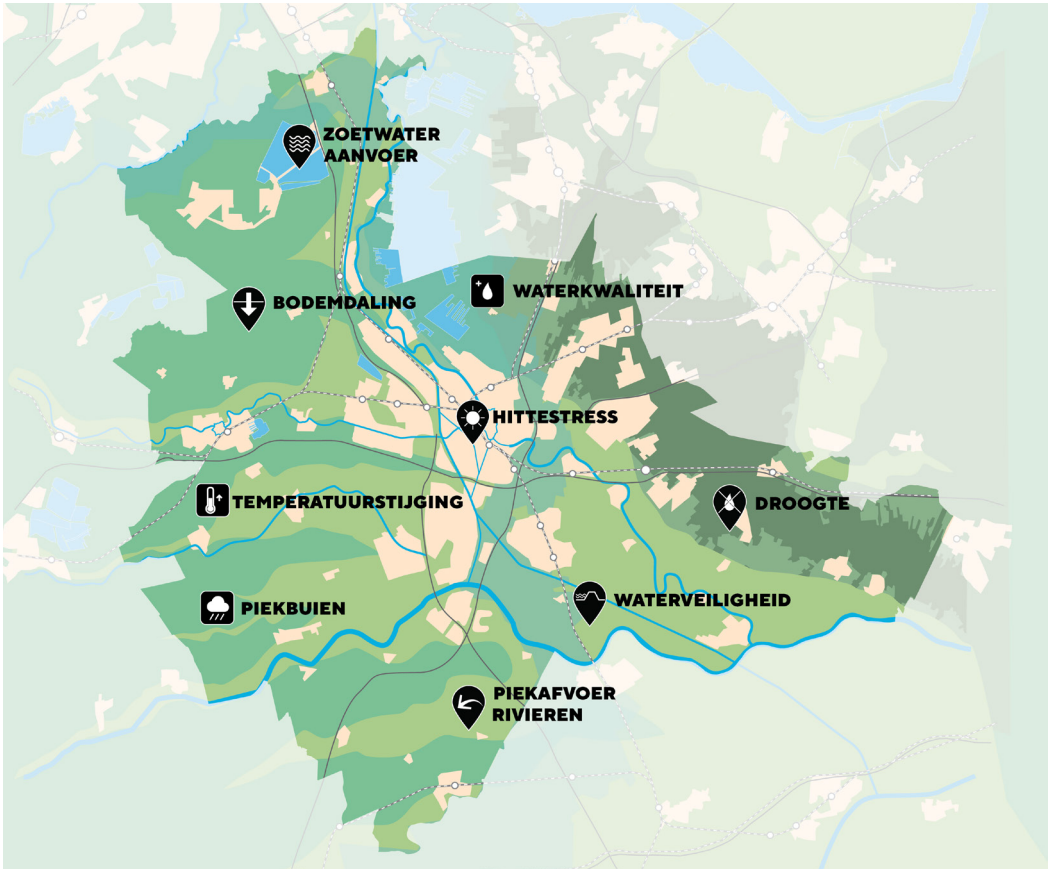
4.6 Gezond leven, maar niet overal

Hoewel de MRU gezond leven hoog in het vaandel heeft staan is de milieukwaliteit in delen van de regio matig tot slecht. De regio telt bijvoorbeeld een aantal bedrijventerreinen met milieubelastende be-

drijvigheid, maar de meeste hinder ondervindt de regio van het wegverkeer, vooral rondom de snelwegen. Op het gebied van stikstof, fijnstof en geluid door wegverkeer ligt er nog een flinke uitdaging.[36] Berekeningen voor de autonome mobiliteitsgroei tot 2030 tonen aan dat de stikstofuitstoot in de buurt zal komen van de doelstellingen. De fijnstofemissie door het wegverkeer zal in 2030 weliswaar met 43 procent afnemen ten opzichte van 2015, maar dat blijft ver achter bij de doelstelling om voor heel Nederland een reductie van 70 procent te realiseren. Ondanks de elektrificatie blijven auto's geluid produceren. Doorrekening laat zien dat geluidsoverlast door de autonome groei van voertuigkilometers onveranderd een uitdaging blijft.

Opgave: ingrijpend verbeteren van de leefkwaliteit in de woonomgeving door het terugdringen van geluidshinder en fijnstofemissie van het wegverkeer.

36 Zie onder andere *Ontmoetingsplaats voor Healthy Urban Living. Ruimtelijk-economische koers U10*, 2018; en de monitor *Kwaliteit van leven in de regio* van het Planbureau voor de Leefomgeving.



Afbeelding 14 - Klimaatopgaven in de MRU.

4.7 Veranderend klimaat

Zomers worden droger en warmer, winters milder en natter. Dit heeft allerlei gevolgen voor de ruimtelijke en hydrologische inrichting van Nederland, en van de MRU in het bijzonder.

Klimaatadaptatie vergt, heel praktisch, ruimte in de steden en dorpen: ruimte om de overlast van piekbuien op te vangen, maar ook om meer groen en bomen te planten om de hittestress te reduceren.

Om het Klimaatakkoord te realiseren is Nederland in dertig energieregio's verdeeld. Ieder van die regio's doet een bod hoeveel elektriciteit en warmte er in de periode tot 2030 opgewekt kan worden. De regio Utrecht/U16 heeft bijvoorbeeld een bod gedaan om 1,8 TWh aan duurzame energie extra op te gaan wekken in de periode tot 2030, met een bandbreedte tot 3,2 TWh. Dit levert minimaal een ruimtevraag op voor 45 grote windmolens en circa 800 hectare zonnevelden en het elektriciteitsnet moet hiervoor aangepast worden.[37] Daarnaast is de ambitie geformuleerd om tot 2040 de groei naar 7,2 TWh te onderzoeken. De energietransitie voor elektriciteit en warmte vraagt ook om grote aanpassing van de netwerken. Hiervoor zijn grote investeringen nodig en het kost ook veel ruimte, zowel ondergronds als bovengronds.

Opgave: voldoende ruimte voor piekberging van regenval en groen ter voorkoming van hittestress; klimaatadaptieve gebiedsontwikkeling bij de planning van nieuwe wijken; reductie van de CO2-uitstoot door wegverkeer met 20 procent; ruimtereserveringen voor windmolens en zonnevelden.

37 *Ontwerp RES U16 met concept-bod voor duurzame elektriciteit. Een tussenstand van de verkenningen voor de RES 1.0 en concept-bod voor duurzame elektriciteit van de energieregio U16*, 25 maart 2020. Zie voor de meest actuele stand van zaken: www.energieregioutrecht.nl.

5. Utrecht Nabij – de visie

De regio Utrecht maakte na de Tweede Wereldoorlog een sterke groei door. Aanvankelijk werden bestaande steden uitgebreid, vervolgens startte de bouw van groeikernen zoals Houten en Nieuwegein en de laatste decennia werd gekozen voor grote uitleglocaties, zoals Leidsche Rijn. Maar sinds een jaar of tien wordt steeds meer gekeken naar mogelijkheden om de groei binnen bestaand bebouwd gebied op te vangen. Dit hoofdstuk zet de grootste kansen en uitdagingen op een rij.

Er is in Nederland een breed gedragen gevoel ontstaan dat de regionale landschappen gekoesterd moeten worden en vrij moeten blijven van nieuwe grootschalige verstedelijking. Ook is de laatste jaren gebleken dat binnenstedelijke ontwikkeling de steden kan versterken (denk aan voorzieningen, een sterke economische structuur en het verhogen van kwaliteit door transformatie en herstructurering), om zo de schaars beschikbare ruimte efficiënter te gebruiken en de bestaande infrastructuur beter te benutten.[38]

Deze ommezwaai in denken heeft in de Metropoolregio Utrecht geleid tot grootschalige binnenstedelijke plannen zoals de transformatie langs de centrale as (Cartesiusdriehoek, Utrecht Centraal, Jaarbeurs, Merwedekanaalzone en Nieuwegein Stadscentrum) of de inzet op nabijheid en compactheid in de Ruimtelijke Koers van Houten. Maar deze ommezwaai is ook terug te zien in kleinere plannen zoals de verdichting in Woerden, de revitalisatie van Kerkebosch in Zeist en de nieuwbouw naast station Bilthoven. Dit zorgt er ook voor dat een groot aantal van de woningen die de komende tien jaar gebouwd worden nabij bestaande voorzieningen komen te staan en vaak slim profiteren van de nabijheid van bestaand openbaar vervoer.

De omslag in de regionale ruimtelijke ordening die heeft plaatsgevonden, maakt de contouren zichtbaar van een unieke Metropoolregio waarin alles nabij is.[39] Het Ontwikkelperspectief 2040 wil deze ingezette lijn nadrukkelijk doortrekken.
De brede verkenning van mogelijke ontwikkelrichtingen voor de MRU heeft aangetoond dat een binnenstedelijke strategie het meeste bijdraagt aan de kwalitatieve en kwantitatieve doelen die gezamenlijk door U16, provincie en Rijk zijn vastgesteld in het beoordelingskader. Deze draagt bij aan het terugdringen van het autogebruik en stimuleert lopen en fietsen. Bovendien hechten burgers en bedrijven waarde aan een gevarieerde, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Aantrekkelijkheid schuilt in de stedelijke voorzieningen, in een aantrekkelijk buitengebied met recreatiemogelijkheden, een goede bereikbaarheid, maar bijvoorbeeld ook de kans op een goede baan voor iedereen.[40]
Door nabijheid nu vast te leggen als het leidende principe voor de toekomst van de MRU wordt een stevig fundament gelegd voor 'gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen'.
De MRU kiest voor concentratie van func-

38 Zowel in de Nationale Omgevingsvisie (2020) als de Ontwerp Provinciale Omgevingsvisie (2020) als diverse gemeentelijke omgevingsvisies wordt de kwaliteit van landschappen gekoesterd en wordt waar mogelijk ingezet op binnenstedelijke groei om het voorzieningenniveau te verhogen, bestaande economische clusters te versterken en de leefbaarheid te vergroten.

39 De nabijheid van arbeidsplaatsen is in delen van de MRU de afgelopen 20 jaar gegroeid. Zie: *Compendium voor de Leefomgeving*, PBL 2020.

40 Dit MIRT-onderzoek heeft de toekomst van de MRU in de volle breedte verkend aan de hand van vijf verstedelijkingsmodellen. Deze lopen uiteen van de concentratie van alle ontwikkelingen in de stad Utrecht tot grote uitbreidingslocaties in het landschap. Daarna is gedetailleerder gekeken naar de kansen voor de ontwikkelingen aan de noord-, de oost- en de zuidkant van de MRU, met alle bijbehorende bereikbaarheidsmaatregelen. De eindconclusie is dat inzet op nabijheid het meest bijdraagt aan de doelen die lokaal, provinciaal en nationaal zijn vastgelegd. Zie: *Inzichtenmemo. Werkdocument op weg naar een ruimtelijke contour voor Metropoolregio Utrecht: eerste inzichten voor vervolg* (2019) en *Beoordeling & mini-MKBA's Focusgebieden* (2020).

ties, economische clustering en ruimtelijke ontwikkelingen op plekken waar al veel mensen wonen en/of werken.[41] In 2040 zal de MRU een Metropoolregio zijn van meer dan 1 miljoen inwoners waar alles nabij is. Door vol in te zetten op nabijheid kan de groei worden aangewend om bestaande kwaliteiten te versterken en problemen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid op te lossen.[42] Dit idee is in de hele Metropoolregio leidend, zowel in het stedelijk kerngebied rond de stad Utrecht als in de andere steden en de kleinere kernen. De noodzaak tot verplaatsen wordt zo klein mogelijk gemaakt door verschillende functies gemengd te bouwen, in hoge dichtheid en in de directe nabijheid van bestaande voorzieningen. Hierdoor kan er een hoogstedelijk/metropolitaan gebied van korte afstanden ontstaan dat uitnodigt om zoveel mogelijk te lopen en te fietsen (actieve mobiliteit), zowel als hoofdvervoermiddel als voor- of natransport van het openbaar vervoer. Verdere concentratie leidt daardoor tot minder mobiliteit dan verwacht zou worden vanuit de demografische en economische groei. Nabijheid is daarmee een belangrijk instrument in het bereikbaar en leefbaar houden van de Metropoolregio Utrecht.[43]

Door in te zetten op nabijheid worden huidige centra versterkt en ontstaan kansen voor het creëren van nieuwe centra in de MRU. Daarmee wordt ook de economische structuur van de MRU verrijkt en versterkt. Deze centra hebben verschillende karakters en functies en zijn onderling goed met elkaar verbonden. Hoe kleiner de afstand tussen verschillende bestemmingen, hoe toegankelijker de bestemming is voor grotere groepen mensen. Fysieke nabijheid is gezond, rechtvaardig en duurzaam. Het leidt tot menging van bevolkingsgroepen, een mix van functies (wonen, werken, onderwijs, zorg, ontspanning), sterke economische clusters, optimaal grondgebruik en vergroting van de attractiviteit van het publiek domein en stimuleert mensen om te lopen en te fietsen.

Inzetten op nabijheid heeft alleen maar succes als tegelijk ook mentale barrières worden geslecht. Als een voetganger of fietser een kanaal, spoor of snelweg moet oversteken, is de mentale afstand vaak groot. Zeker als de verbindingen onaantrekkelijk zijn en sociaal of verkeersonveilig. Ook grote sociale, culturele en economische verschillen vergroten de mentale afstand.

41 In dit MIRT-onderzoek is dit aspect van nabijheid vertaald in de plaatswaarde van een knooppunt: de hoeveelheid bewoners en arbeidsplaatsen in de nabijheid van een station. Hoe hoger de plaatswaarde, hoe stedelijker het gebied rondom het station.

42 Bij binnenstedelijke bouwen moet je niet alleen naar de nieuwe woningen kijken, maar ook naar hun invloed op de bestaande woningen en voorzieningen. Verdichting verandert namelijk de stedelijkheid van de hele wijk of stad. Bron: *Enorm veel keuze & ongelofelijk nabij*, College van Rijksadviseurs, 2019.

43 Meer inzetten op het bundelen van wonen en werken leidt tot een groter bereikbaarheid en minder mobiliteit. De belangrijkste bereikbaarheidswinst zit in het nabijheidseffect: als door bundeling van woon- en werklocaties meer banen op korte afstand liggen, kunnen er per auto, fiets en openbaar vervoer meer banen worden bereikt binnen hetzelfde budget van tijd, geld en moeite. Ruimtelijk beleid is een langetermijninstrument: de meeste woningen in 2030 staan er nu al. De effecten op de totale omvang van de congestie op het hoofdwegennet zijn naar verwachting relatief beperkt, evenals de effecten op emissies. In het bundelingsbeleid spelen overigens niet alleen het mobiliteits- en bereikbaarheidseffect een rol, maar bijvoorbeeld ook de kosten, het behoud van open ruimte buiten de stad en het effect op groen en leefbaarheid in de stad. Bron: *Kansrijk mobiliteitsbeleid 2020,* Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving, juni 2020.

Kortom, in een stad met een continu stedelijk weefsel van levendige verbindingen, met een menselijke maat, geen onnodige opstoppingen en gevarieerde woonbuurten is meer samenhang en voelt alles veel nabijer. Daarom zet het Ontwikkelperspectief met name in op het doorbreken van de barrières voor langzaam verkeer, het voorkomen van ruimtelijke versnippering en het toegankelijk maken van landschappen en groene zones om zo een actieve en een gezonde mobiliteit aantrekkelijk te maken.

Ten slotte is het van belang dat de plekken waar de ontwikkelingen geconcentreerd worden goed bereikbaar zijn voor iedereen die niet in de directe nabijheid woont of werkt. Bereikbaarheid wordt bepaald door de tijd waarbinnen die plekken te bereiken zijn.[44] Maar comfort en betrouwbaarheid spelen ook een grote rol. Een goed en vooral samenhangend netwerk van wegen, spoorlijnen, trams, bussen en fietspaden is dus noodzakelijk.

44 In de *Quickscan Knopen* is bereikbaarheid vertaald in de netwerkwaarde van een knooppunt: het aantal bewoners en arbeidsplaatsen dat vanuit het knooppunt binnen 45 minuten reistijd bereikbaar is. Hoe hoger de netwerkwaarde hoe beter het station is verbonden met andere knooppunten.

6. Zeven samenhangende principes

Utrecht Nabij geeft houvast voor de duurzame ontwikkeling van de regio, maar is nog te abstract om concreet sturing te geven aan de grote sprong voorwaarts die vanuit het hier en nu moet worden gemaakt. De groei tot 2040 (en ook tot 2050) is zo omvangrijk dat de samenwerkende overheden en spoorsector deze visie gezamenlijk hebben vertaald in zeven samenhangende principes voor de regionale ontwikkeling.

De principes scheppen kansen om de economische structuur te versterken, aantrekkelijke woonmilieus te realiseren, de kwaliteit van de leefomgeving in steden en dorpen te verbeteren, de waardevolle landschappen te behouden en versterken en de bereikbaarheid slim te benutten en waar mogelijk te verbeteren. De volgorde waarin de principes gepresenteerd worden zegt overigens niets over een eventuele hiërarchie ervan: de principes zijn allen nevengeschikt. Wel hangen ze nauw met elkaar samen.

6.1 – Concentreer nieuwe woningen en banen in het stedelijk kerngebied en rond grotere regionale ov-knooppunten

Zowel de demografische als de economische groei wordt zoveel mogelijk opgevangen in het stedelijk kerngebied van de regio met de binnenstad van Utrecht als krachtige drager. Zo worden de belangrijkste waarden van een attractief stedelijk vestigingsklimaat versterkt: een levendige, gemengde en goed bereikbare stedelijke



leefomgeving in de directe nabijheid van hoogwaardige voorzieningen en aantrekkelijke en waardevolle (ecologisch en cultuurhistorisch) landschappen. Het stedelijk kerngebied heeft een sterke, functionele, demografische en economische samenhang.

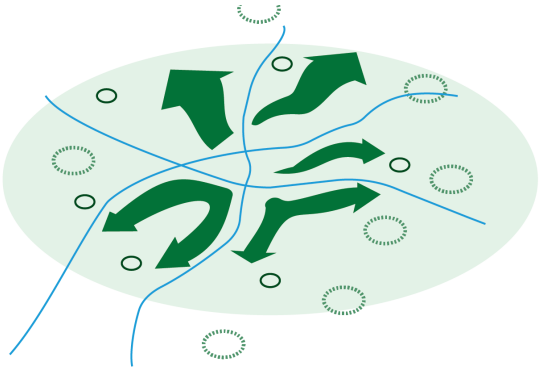
Daarnaast zijn er nog zeven belangrijke regionale ov-knooppunten waar eveneens kansen liggen voor een kwalitatieve sprong vooruit door groei op te vangen in de nabijheid van voorzieningen en goed openbaar vervoer: De Bilt, Breukelen, Bunnik, Houten, Vianen, Woerden en Zeist.
Tegelijkertijd wordt het belang van de overige (kleine) kernen niet uit het oog verloren. De opgave om een gezond en vitaal leefklimaat te realiseren speelt net zo goed in de kleinere steden (zoals Wijk bij Duurstede, Leerdam en Oudewater) en in kleinere kernen (bijvoorbeeld Bilthoven, Abcoude, Driebergen, Montfoort en Mijdrecht). In deze kleinere steden en kernen landt dus niet de grootste regionale groeiopgave, maar is er wel voldoende groeiruimte om de vitaliteit te kunnen borgen, bij voorkeur door te verdichten.[45] Immers, ook hier geldt dat nabijheid van werk, voorzieningen (zoals onderwijs, detailhandel, cultuur en sport) en landschap van groot belang is om een gezonde leefomgeving voor iedereen te kunnen realiseren.

6.2 – Investeer in stedelijk groen en maak landschappen beter bereikbaar en toegankelijk

Het groen moet meegroeien met de groei van de Metropoolregio om de kwaliteit van de leefomgeving te verbeteren. Er zijn robuuste landschappelijke structuren no-

45 In de Omgevingsvisie van de provincie Utrecht krijgen kleine kernen de ruimte om voor de eigen behoefte plannen te ontwikkelen van maximaal 50 woningen.

dig, die tot diep in het stedelijk kerngebied doordringen.[46] De rivieren en waterwegen zijn daarbij de belangrijkste natuurlijke ruimtelijke dragers, die mooi aansluiten op de nabijgelegen grotere landschappen van de regio, zoals de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Utrechtse Heuvelrug. Deze landschappelijke structuren, de Groene Parels, zijn een bestemming op zichzelf, nabij gebieden waar heel veel mensen wonen en werken. Tegelijkertijd zijn het vanzelfsprekende dragers voor aantrekkelijke fiets- en wandelroutes naar grote aantrekkelijke landschappen in de MRU. Het is belangrijk om deze landschappelijke structuren verder te versterken, de groene routes in de stad te ontwikkelen en te versterken en de aantrekkelijke landschappen op grotere afstand goed en aantrekkelijk bereikbaar te maken met het openbaar vervoer via Groene Poorten.



46 Zie ook het concept Ringpark dat is ontwikkeld door de Provinciale Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit. *Ring! Ring! Ring! Ring! Wie gaat er mee?* Magazine Ringpark, 2019.

6.3 – Intensiveer woon- en werklocaties in binnenstedelijke tussengebieden

Het woord zegt het al: binnenstedelijke tussengebieden zijn ruimtelijk nabij. Uitgerekend hier is veel onderbenutte ruimte beschikbaar. De bebouwingsdichtheid is laag en de ontwikkelruimte voor verstedelijking en groenstructuren is dus hoog.[47] De belangrijkste tussengebieden vallen grotendeels samen met de zones waar de rijkswegen, spoorlijnen en kanalen zijn

47 Verkenningen in het kader van het MIRT-onderzoek tonen aan dat er binnen het stedelijk kerngebied tussen 2030 en 2040 voor woningen en arbeidsplaatsen een ruime bandbreedte aan ontwikkelcapaciteit beschikbaar is, mede afhankelijk van de investeringen die worden gedaan in de bereikbaarheid en leefbaarheid van locaties. Voor woningbouw is er in het stedelijk kerngebied tussen 2030 en 2040 ruimte voor 19.400 tot 82.300 woningen, en er is tussen 2020 en 2040 ruimte voor ongeveer 38.000 tot 63.000 arbeidsplaatsen. Deze cijfers zijn exclusief de ontwikkeling van Rijnenburg. Vergelijkbare aantallen worden genoemd binnen de onderzoeken die door de gemeenten Utrecht en Nieuwegein zijn verricht. Het merendeel van de mogelijke locaties ligt langs de centrale as en in de binnenstedelijke zone die als een U in het stedelijk kerngebied ligt.

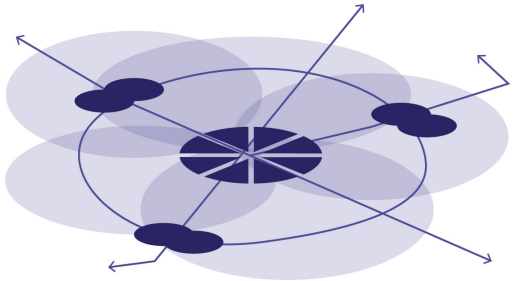


aangelegd. De komende jaren wordt het tussengebied rondom het Merwedekanaal ingrijpend aangepakt, een belangrijke stap in de ontwikkeling van de centrale as van Utrecht Centraal naar Nieuwegein.
De ontwikkeling op de langere termijn zou zich moeten richten op de zone die als een U tussen de binnenstad van Utrecht en de grote buitenwijken en aangrenzende steden ligt, nabij belangrijke en centrale voorzieningen, de landschappelijke scheggen, de rijkswegen en openbaar vervoer. Verdichting van deze Grote U zorgt ervoor dat de bestaande stedelijke voorzieningen optimaal benut worden, nieuwe woon- en werklocaties gerealiseerd worden in de directe nabijheid van bestaande buurten en wijken en vooral dat de barrières tussen wijken en randgemeenten in het stedelijk

kerngebied weggenomen worden. Bovendien is de Grote U slim gepositioneerd ten opzichte van de rijkswegen en knooppunten van openbaar vervoer. De ontwikkeling in de Grote U biedt veel kansen maar kent ook grote opgaven. Er zullen goede verbindingen moeten komen, vooral voor fiets en ov, tussen de verschillende knopen in de Grote U. Ook zullen sommige bestaande functies uitgeplaatst of ingepast moeten worden in een meer stedelijke omgeving. Bovendien zal er fors geïnvesteerd moeten worden in de vermindering van de negatieve belasting op de gezondheid door de nabijheid van snelwegen en spoorlijnen. Ten slotte moeten knelpunten op het (hoofd)wegennet opgelost worden zodat de extra woningen in de Grote U het nationale wegennet niet op slot zetten. Dit is zowel voor de verstedelijking als voor de mobiliteitsnetwerken een belangrijke ontwerpopgave. Maar daarmee ontstaat ook de kans om de gezondheidseffecten op bestaande woningen in en rondom de Grote U te verminderen en zo de leefkwaliteit in de MRU aanzienlijk te verbeteren.

6.4 – Ontwikkel complementaire Metropoolpoorten

De binnenstad van Utrecht is nu al zo druk, dat het voor een verdere gezonde groei van de regio noodzakelijk wordt om het metropolitane interactiemilieu van de Utrechtse binnenstad uit te breiden. Een gezonde ontwikkeling naar een polycentrisch stedelijk kerngebied heeft de meeste kans van slagen als dit gebied wordt ontwikkeld op basis van de druk die vanuit de binnenstad van Utrecht ontstaat. Ook in andere grote steden is een vergelijkbare ontwikkeling naar een polycentrische metropoolregio zichtbaar.[48] Drie locaties lijken perspectief te kunnen bieden om tot 2040 door te groeien tot nieuwe Metropoolpoorten: Lunetten Koningsweg-USP, A12-zone en Leidsche Rijn-Zuilen. Nabijheid en ontwikkelruimte spelen bij de doorontwikkeling van de drie Metropoolpoorten een belangrijke rol.



De Metropoolpoorten liggen in het binnenstedelijk tussengebied, slim gepositioneerd in het stedelijk weefsel (nabij in ruimte). Bestaande en nieuwe verbindingen voor fiets, openbaar vervoer (Wiel met Spaken) en auto verbinden de Metropoolpoorten onderling en garanderen een goede inbedding in de omliggende wijken van het stedelijk kerngebied. Ten slotte zijn het locaties met veel ruimte en ontwikkelpotentieel om een hoge stedelijke dichtheid te kunnen realiseren, zodat er een attractief vestigingsklimaat zou kunnen ontstaan met een gevarieerd aanbod van wonen, werken en andere functies.[49] Of en hoe dit potentieel benut kan worden

48 Zie ook de aanpak van de stadsstraten in Amsterdam: *Onderzoeksrapport Stadsstraten*, 2017.

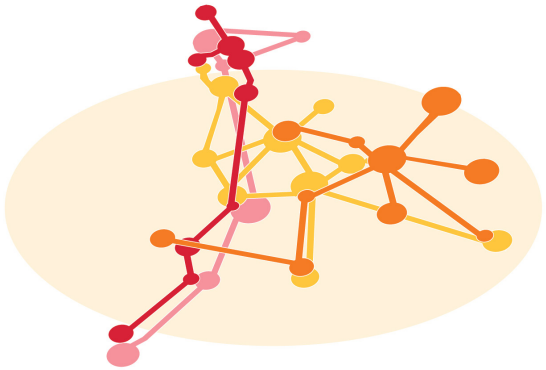
49 Op basis van de *Quickscan Knopen* zijn de zeven meest kansrijke knopen geselecteerd die een hele hoge plaatswaarde hebben of kunnen krijgen (veel ruimtelijke ontwikkelkansen) en een hele goede netwerkwaarde hebben of kunnen krijgen (veel kansen voor een excellente multimodale bereikbaarheid).

hangt sterk af van keuzes op het gebied van bereikbaarheid (denk aan bediening van stations, uitbreiding van het HOV-netwerk en investeringen in een goed fietsnetwerk) en de mogelijkheden om ruimte te maken door inpassing of uitplaatsing van bestaande minder hoogstedelijke functies.

Door de uitrol van aantrekkelijke en levendige multimodale verbindingen tussen deze verschillende centra kan er een hecht ruimtelijk en economisch netwerk ontstaan rondom de Utrechtse binnenstad, dat goed verbonden is met de regio. Door de gelijktijdige inzet op nabijheid van wonen, werken, voorzieningen en groen, blijven de automobiliteitseffecten van de demografische en economische groei zo klein mogelijk. De noodzaak om je te verplaatsen wordt zo klein mogelijk gemaakt door gemengde milieus te bouwen in hoge dichtheid en in de directe nabijheid van bestaande voorzieningen. Hierdoor ontstaat er een regio van korte afstanden die uitnodigt om zoveel mogelijk te lopen en te fietsen. [50]

6.5 – Focus op het versterken van economische clusters

Naar verwachting groeit het aantal arbeidsplaatsen in de regio tot 2040 met 80.000. Het grootste deel daarvan (70.000) landt in de stad Utrecht.[51] Dit betekent dat de bestaande ruimte van de economische clusters in het stedelijk kerngebied zoveel mogelijk benut moeten worden om de groei op te vangen en dat het stedelijke interactiemilieu, waar de meeste werkgevers zich graag vestigen, vergroot zal moeten worden. En er is ook ruimte nodig voor nieuwe bedrijven terreinen, aanvullend op de bestaande planvoorraad. Dit zou beperkt kunnen blijven tot 149 hectare mits elke uitbreiding optimaal intensief wordt ingericht, er zeer zorgvuldig wordt omgegaan met de ruimte op bestaande terreinen (intensivering) en verplaatsing van bedrijventerreinen beperkt blijft.



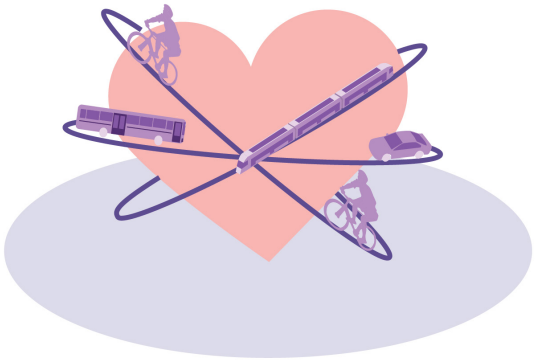
Ieder economisch cluster vraagt andere vestigingscondities. Daarom worden er vier principieel verschillende clusters onderscheiden die ook op verschillende logische plekken in de regio en het stedelijk kerngebied landen. Deze clusters zijn goed ingebed in de hele Metropoolregio, maar de belangrijkste locaties liggen in het stedelijk kerngebied. **Onderzoek en innovatie** is een sterk ontwikkeld cluster met het USP als brandpunt. De campus en de omliggende werkgebieden in de MRU zijn voor dit cluster waardevolle interactiemilieus die de kans op kennisuitwisseling en kennisontwikkeling vergroten. Het

50 Zie: *mini MKBA Focusgebieden* en *BOK Utrecht Nabij*.
51 *Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16,* Stec groep, mei 2020.

regionale netwerk van het cluster **maakindustrie en circulaire economie** is verspreid over de hele MRU, denk bijvoorbeeld aan de bedrijventerreinen in Mijdrecht, Meerkerk, Houten, Vianen, Lopik, Montfoort en Stichtse Vecht. Maar het zwaartepunt van dit cluster ligt in Lage Weide, waar de milieucontouren ruimte bieden voor hindergevende bedrijven die een belangrijke rol spelen bij de transitie naar een circulaire economie. Bovendien zijn de insteekhavens van het Amsterdam-Rijnkanaal erg aantrekkelijk voor watergebonden bedrijvigheid. Voor het cluster **kantoren** liggen vooral rondom Leidsche Rijn en Lunetten Koningsweg kansen omdat deze locaties goed met de trein bereikbaar zijn en bovendien dicht bij de grootste concentratie kantoorlocaties rondom Utrecht Centraal en in de binnenstad liggen. Ook hier zijn de stedelijke interactiemilieus een belangrijke voorwaarde voor bedrijven om zich te vestigen. Voor het cluster **regionale distributie en logistiek** bieden de bestaande grotere bedrijventerreinen in de A12-zone veel kansen om deels te transformeren en deels verder te intensiveren. Rondom Westraven, in het verlengde van de centrale as, liggen kansen om een gemengd woonwerkmilieu te realiseren met kantoren, mits de ov bereikbaarheid verbeterd wordt. In Liesbosch en Laagraven liggen kansen om de beschikbare bedrijventerreinen veel intensiever te benutten en zo groeiruimte te geven aan de regionale distributie en logistiek. Hier kan maximaal geprofiteerd van de strategische ligging in de MRU en de goede aansluiting op het te versterken nationale en regionale wegennet, zonder dat het areaal voor logistieke bedrijvigheid vergroot wordt.

6.6 – Organiseer slimme, gezonde en veilige mobiliteit

Slimme, gezonde en veilige mobiliteit voor mens en logistiek is het motto. Dit betekent dat nieuwe vervoermiddelen en diensten worden gestimuleerd en ook onderdeel worden van nieuwe verstedelijking en toegepast worden bij stedelijke transformatie. Er wordt geïnvesteerd in actieve mobiliteit zoals lopen en fietsen.



Als mensen en goederen een alternatief hebben voor de (vracht)auto wordt het gebruik daarvan gestimuleerd. Daar waar de auto de enige optie is, wordt dit gefaciliteerd. Dit betekent dat alternatieven zoals fiets (o.a. non-stopfietsnetwerk), openbaar vervoer (o.a. Wiel met Spaken), 'last mile' stadsdistributie en digitaal werken op orde moeten zijn. Met een kwaliteit die uitnodigt om het te gebruiken. Dit zorgt voor minder autoritten in de MRU en draagt dus bij aan de leefbaarheid én de doorstroming van het autonetwerk en daarmee de functie van nationale draaischijf (openbaar vervoer én weg) in de Metropoolregio Utrecht. Op deze manier wordt er gewerkt aan goede bereikbaarheid voor iedereen,

ook voor degenen die geen alternatief voor de auto hebben. Zo wordt het economische potentieel van de regio maximaal benut, de woonbehoefte gefaciliteerd en een gezonde en duurzame leefstijl bevorderd.

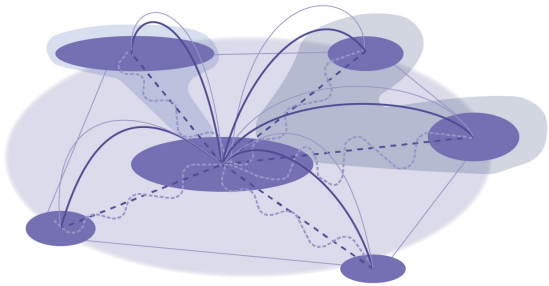
6.7 – Maak het mobiliteitssysteem samenhangend en multimodaal, zet in op alles.

De mobiliteitsopgaven in de MRU zijn groot: de Ring Utrecht kampt nu al met knelpunten in de doorstroming en Utrecht Centraal staat als over¬stappunt onder druk. De ov-, fiets-, weg- en vaarwegnetwerken worden steeds intensiever gebruikt.

Het grootste deel van de groei van de regio zal het komende decennium plaatsvinden, waardoor al in 2030 grote knelpunten ontstaan in het openbaar vervoer, op de weg en op de fietspaden. De extra groei tussen 2030 en 2040 zal voor nog meer druk op deze knelpunten zorgen.

Daarom wordt er ingezet op alles. Het gaat om én fiets én openbaar vervoer én weg én generieke mobiliteitsmaatregelen om mensen te motiveren de fiets of het openbaar vervoer te nemen, vaker thuis te werken of te parkeren op afstand. Want geen enkele maatregel zal op zichzelf effectief zijn. Het gaat om de samenhang van het totaalpakket. Alleen een extra ov-verbinding leidt bijvoorbeeld niet tot ontlasting van de Ring Utrecht of het overstappunt Utrecht Centraal, dat moet in combinatie met generieke mobiliteitsmaatregelen, waaronder parkeerbeleid. Inzet is om als eerste stappen te ontwikkelenn voor generieke mobiliteitsmaatregelen en alternatieven voor de auto, alsook mogelijk aanvullende (weg)infrastructuur die de druk op de knelpunten op de Ring Utrecht kunnen verminderen.

Voor de ontwikkeling van de huidige en nieuwe stedelijke woonwerkcentra, waarmee een polycentrische stedelijke regio ontstaat, is goede onderlinge verbinding essentieel. Daarom is een samenhangend netwerk tussen knopen en concentraties van functies nodig. Het gaat dan om non-stopfietsverbindingen en het ov-concept Wiel met Spaken. Dit draagt bij aan het bereikbaar houden van de Metropoolregio en het ontlasten van Utrecht Centraal. Hiermee vindt ook goede aansluiting plaats op de nationale mobiliteitsstructuren, waardoor de (economische) potentie van de regio optimaal wordt benut.



7. Het Ontwikkelperspectief

De zeven principes leggen het fundament voor Utrecht Nabij, het Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid voor de Metropoolregio Utrecht. Het Ontwikkelperspectief bouwt voort op de reeds lopende ontwikkelingen die tot 2030 zijn voorzien en schetst een toekomstbeeld voor 2040 met een doorkijk naar 2050.

Het Ontwikkelperspectief is integraal en stuurt het denken over de ontwikkeling van de MRU, met nadruk op de ruimtelijke ontwikkelingen voor wonen, werken, groen, landschap en de bijbehorende noodzakelijke maatregelen op het gebied van bereikbaarheid.

Om een beter beeld te krijgen van de samenhang en synergie tussen alle principes en mogelijke maatregelen worden in dit hoofdstuk de belangrijkste onderdelen van het Ontwikkelperspectief integraal en in meer detail uitgewerkt.

De navolgende uitwerking van het Ontwikkelperspectief is nadrukkelijk geen blauwdruk voor de toekomst. Het is geen plan dat nu al uitgevoerd kan worden, het is immers een perspectief voor de middellange en lange termijn. Het Ontwikkelperspectief laat wel zien wat de gevolgen zijn van de keuze voor Utrecht Nabij en de zeven principes, rekening houdend met een grote bandbreedte aan mogelijke ontwikkelkansen en maatregelen voor verschillende locaties en opgaven. Daarmee vormt het Ontwikkelperspectief een belangrijke aanzet voor het definiëren van nadere onderzoeksvragen en gebiedsuitwerkingen om de komende jaren tot afspraken te komen over programmering, prioritering en realisatie voor landschap, wonen, werken en bereikbaarheid.

Om voldoende grip te krijgen op de aard en omvang van de opgaven op het gebied van wonen en werken zijn in de navolgende hoofdstukken, op basis van locatieonderzoek, aannames gedaan over het ontwikkelpotentieel per locatie. Dit zijn theoretische ontwikkelmogelijkheden met een grote bandbreedte die nog ruimte laten om de komende jaren in het adaptieve Ontwikkelpad keuzes te maken. Doel is dat er voldoende potentieel laadvermogen is om in te spelen op veranderende behoeften of planuitval. De onderkant van de bandbreedte is het minimum laadvermogen dat op een bepaalde locatie wenselijk en realistisch is. De bovenkant van de bandbreedte wordt bereikt door op gebiedsniveau fors te investeren in bereikbaarheid en landschap zodat de locaties ontwikkeld kunnen worden of dat er hogere dichtheden gerealiseerd kunnen worden.

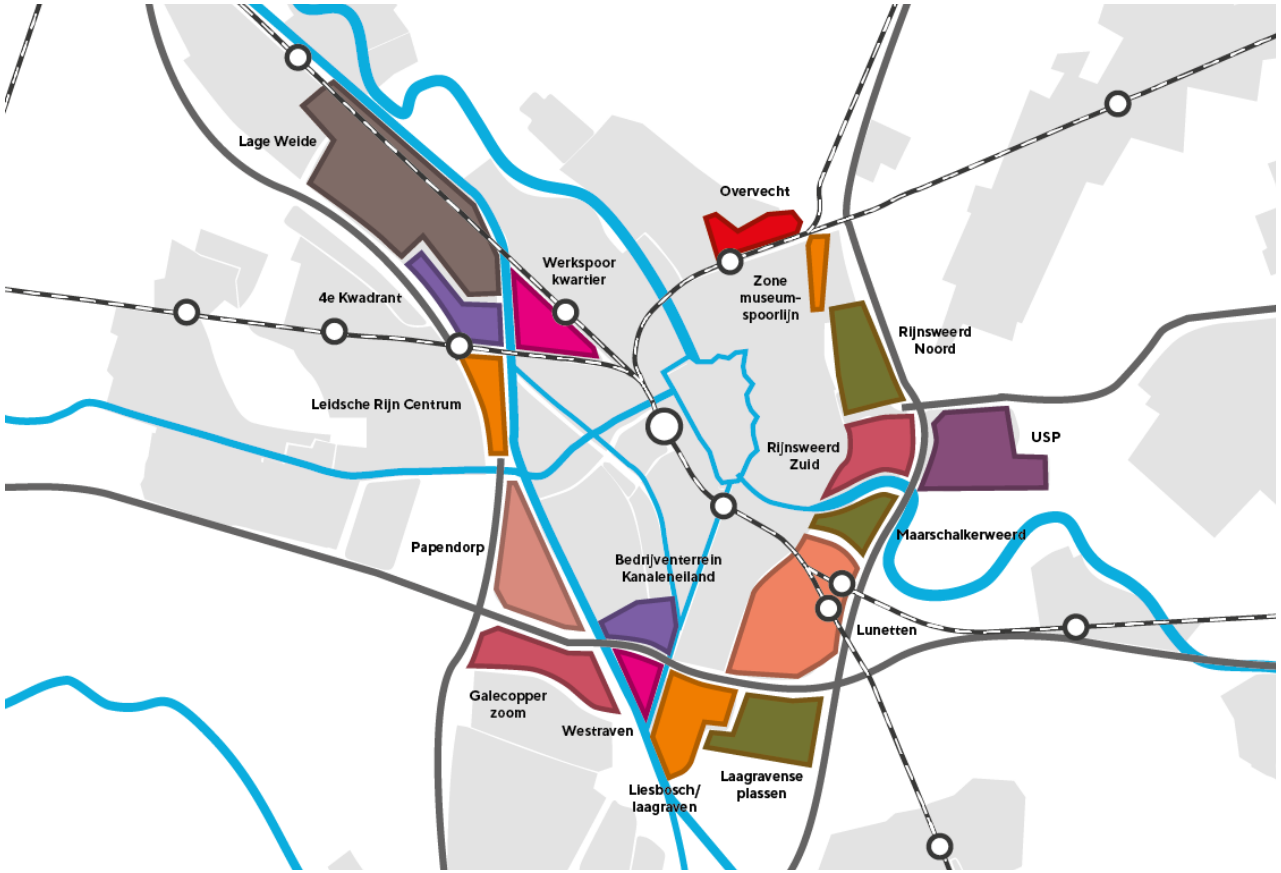
7.1 Stedelijk kerngebied en de Grote U

Een belangrijk deel van de groeiopgaven voor de Metropoolregio Utrecht kan worden geconcentreerd in het stedelijk kerngebied van Utrecht. De komende jaren ligt de focus op de ontwikkeling van de centrale as van Utrecht Centraal naar Nieuwegein, met de Merwedekanaalzone als de grootste gebiedsontwikkeling.
In dit Ontwikkelperspectief ligt de nadruk op de grote groeiopgave voor wonen, werken en leefbaarheid na realisatie van de centrale as: de Grote U. Dit is de binnenstedelijke tussenruimte waar nog plaats gemaakt kan worden om een groot deel van de economische groei en de groei van de bevolking op te vangen en tegelijkertijd de noodzakelijke verbinding te leggen tussen de binnenstad van Utrecht, de buitenwijken, de grootste randgemeenten en het waardevolle metropolitane landschap.
Het is ook de binnenstedelijke zone waar de grootste kwaliteitsverbeteringen gerealiseerd kunnen worden door barrières weg te nemen, de milieuhinder terug te dringen en de beschikbare ruimte hoog-

waardiger in te richten. Dit is geen geringe opgave, maar levert wel heel veel op voor de vitaliteit, leefbaarheid en concurrentiekracht van de MRU en Nederland.
Op de kaart is de Grote U een aaneengesloten gebied, maar het bestaat wel uit deelgebieden met zeer uiteenlopende kwaliteiten en functies.

7.1.1 Lage Weide

Lage Weide is het belangrijkste bedrijventerrein van de regio vooral voor bedrijven die hinder veroorzaken. Samen met het aangrenzende Werkspoorkwartier biedt het veel werkgelegenheid voor praktisch geschoolden. Deze bedrijventerreinen zijn dus belangrijk in de regionale mix van aanbod van werkgelegenheid voor iedereen. Door de ligging tussen spoor, Amsterdam-Rijnkanaal en A2 is Lage Weide optimaal en multimodaal bereikbaar, ook via het water. Maar de beschikbare ruimte wordt nog onvoldoende benut, hier liggen grote kansen om de bedrijvigheid verder te verdichten, met name met maakindustrie en watergebonden bedrijvigheid. Lage



Afbeelding 22 - De deelgebieden in de Grote U.

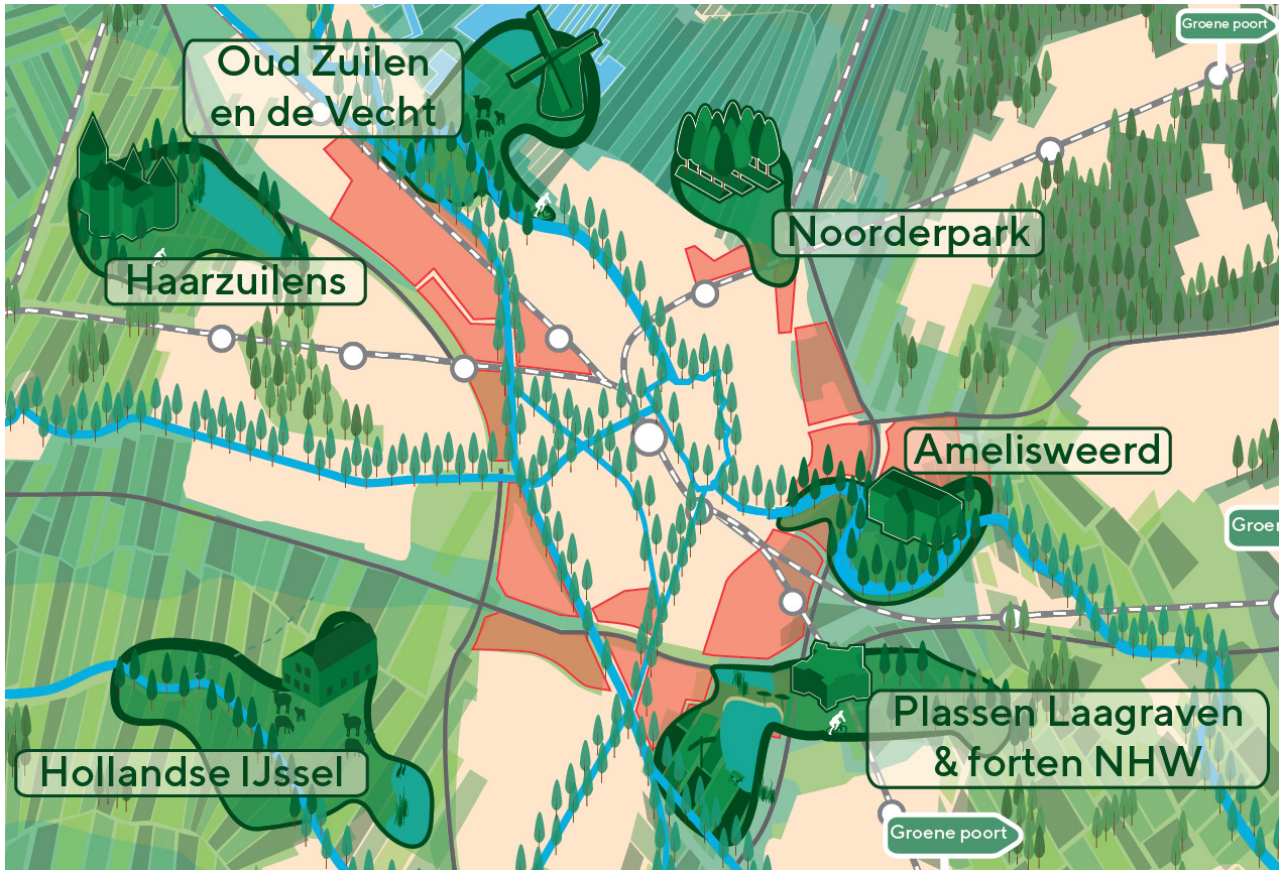
Weide dient niet alleen om de groei op te vangen, maar ook om bedrijven met een milieucontour uit andere delen van de MRU naartoe te verplaatsen.
De bereikbaarheid voor werknemers in dit gebied kan sterk verbeterd worden. Er zijn nu te weinig (aantrekkelijke) ov- en fietsalternatieven beschikbaar, waardoor ze aangewezen zijn op de lokale en regionaal wegen, wat voor extra druk op de Ring Utrecht zorgt.

7.1.2 Leidsche Rijn Centrum en station Zuilen

Beide stationsgebieden zijn nu al volop in ontwikkeling. Bij station Leidsche Rijn liggen kansen om het Vierde Kwadrant ten noorden van het spoor en ten oosten van de A2 te transformeren tot een stedelijk knooppunt.

Bij Zuilen is de transformatie van de Cartesiusdriehoek gestart. Dit wordt naar verwachting afgerond voor 2030. Voor het Werkspoorkwartier zijn plannen gestart voor intensivering van het bedrijventerrein, gekoppeld aan groen, sport en recreatie. Verdere transformatie van dit gebied wordt beperkt door de hindercontouren van bedrijven op Lage Weide (onder meer van de energiecentrale die warmte levert voor de stadsverwarming).

Bovendien is een hoogwaardige ontsluiting met openbaar vervoer noodzakelijk om deze locatie tot een volwaardige knoop te ontwikkelen. Denk bijvoorbeeld aan een fietsverbinding tussen Leidsche Rijn en Zuilen of een tangentiële HOV-verbinding tussen Leidsche Rijn en



Afbeelding 23 - De groenstructuur in en rondom de Grote U.

Zuilen naar Overvecht en dan verder via Rijnsweerd naar USP.

Deze verbinding draagt ook bij aan een betere verbinding naar de Metropoolregio Amsterdam. Een groot deel van de inwoners van Leidsche Rijn die in de Metropoolregio Amsterdam werken, pakken nu de auto. Een betere en snellere fiets- of HOV-verbinding tussen Leidsche Rijn en station Zuilen zou, in combinatie met een opwaardering van station Zuilen, een concurrerend alternatief kunnen bieden

en zo bijdragen aan ontlasting van de Ring Utrecht en Utrecht Centraal.

7.1.3 Papendorp

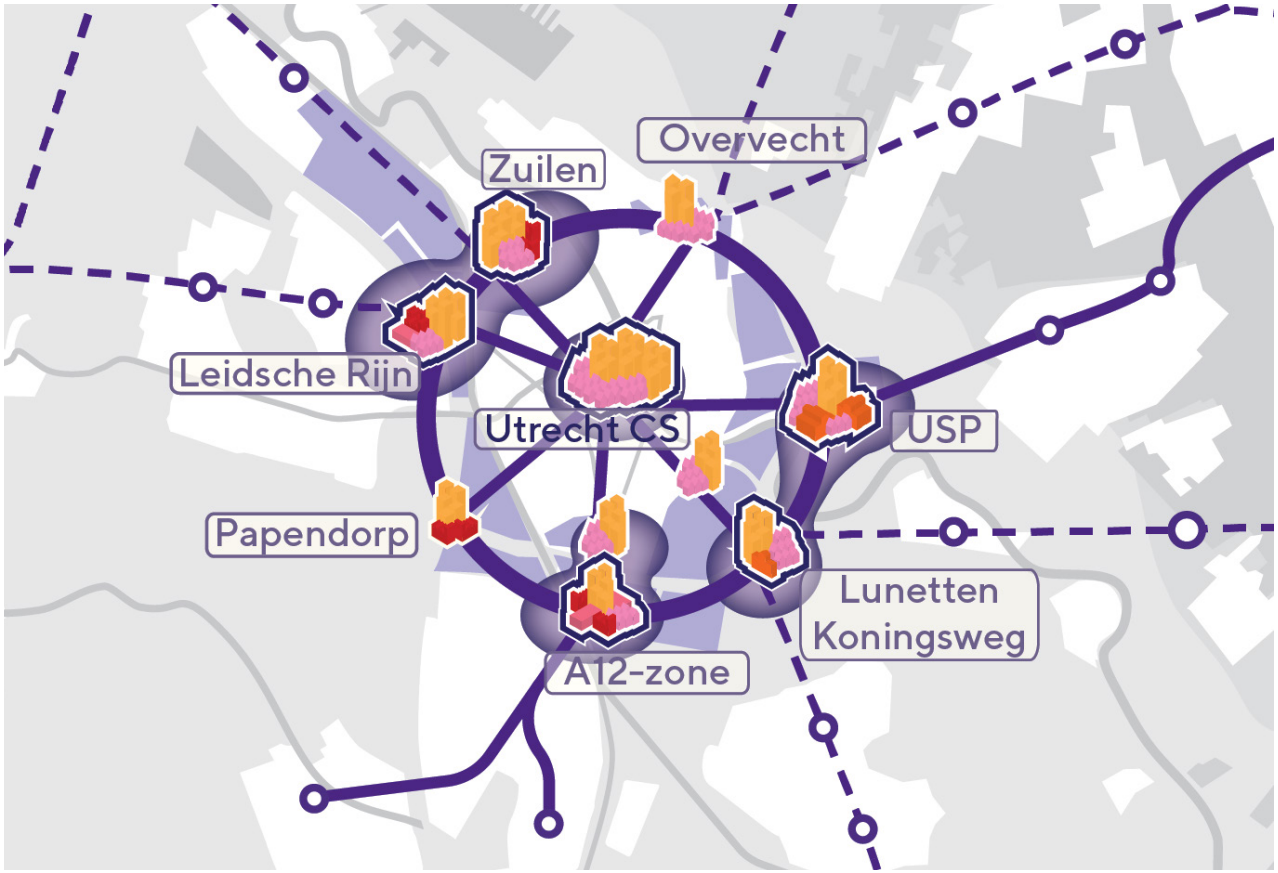
In deze ruim opgezette kantorenlocatie aan de A2 en A12 is nog veel ruimte voor intensivering. Vooral door het toevoegen van woningen kan dit gebied gemengder en aantrekkelijker worden, maar dan is er wel een goede HOV-verbinding nodig.[52]

7.1.4 Het centrale deel van de A12-zone

Het gebied dat bestaat uit de Galecopperzoom, bedrijventerrein Kanaleneiland en Westraven heeft door de ligging en ontwikkelruimte de kans om een nieuw hoogstedelijk centrum te worden. Het is de cruciale schakel in de centrale as tussen Utrecht en Nieuwegein omdat hier de kortste en meest aantrekkelijke verbindingen gerealiseerd kunnen worden naar USP, Leidsche Rijn, de Utrechtse binnenstad en het stadscentrum Nieuwegein. Vooral in het verlengde van de Merwedekanaalzone liggen kansen om een hoogwaardig gemengd stedelijk milieu te realiseren.

Door alle infrastructuur is de ruimte in dit gebied sterk versnipperd. Het ontwikkelpotentieel kan alleen worden benut als de ontsluiting voor auto, hoogwaardig openbaar vervoer en fiets ingrijpend wordt verbeterd.

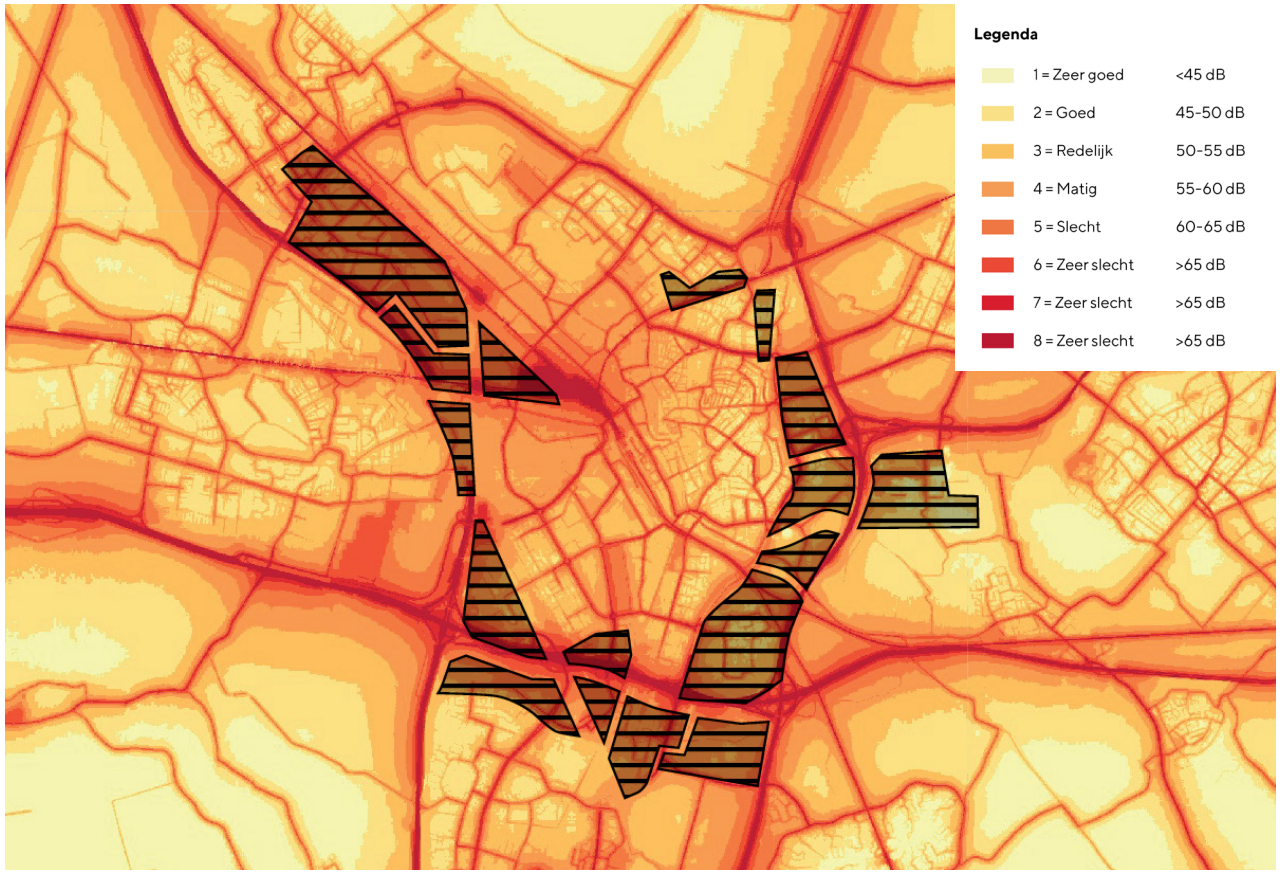
Westraven, centraal gelegen tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal, is het logische hart van dit gebied.



Afbeelding 24 - Het Wiel met Spaken in de Grote U

52 De mogelijkheden voor een HOV-verbinding via Papendorp worden onderzocht in de *MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht*.

De noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid met HOV kan bijvoorbeeld gestalte krijgen met een kruising van de Sneltram Utrecht-Nieuwegein/IJsselstein (SUNIJ-lijn) en de tangentiële HOV-lijn tussen Leidsche Rijn en USP.[53]
Voordat grootschalige ontwikkeling van de A12-zone mogelijk wordt, is het tevens noodzakelijk om de knelpunten op het hoofdwegennet (de Ring) op te lossen. Ook moeten er flinke maatregelen genomen worden om de geluidsbelasting van de A12 weg te nemen. Denk aan hoge geluidsschermen (zoals langs de A2 bij Maarssen) of een afscherming door een aaneengesloten wandbebouwing (zoals langs de A10-West in Amsterdam).



Afbeelding 25 - Geluidscontouren in en rondom de Grote U in 2016. Bron: TNO

7.1.5 Laagraven-Liesbosch

Dit is een van de grootste bedrijventerreinen van de regio. Het is sterk gemengd met kantoren, logistieke centra, perifere detailhandel, bouwbedrijven, circulaire bedrijven en autodealers. Door de ligging aan de A12 is het erg aantrekkelijk voor bedrijven die gericht zijn op transport en logistiek, en met name voor de snelgroeiende stadsdistributiebedrijven. Door het ruimtegebruik van deze sector verder te intensiveren kan de sector op deze plek doorgroeien. Daarnaast is er vooral aan de westkant ruimte om een gemengder woonwerkmilieu te realiseren, nabij Westraven.

53 In de *MIRT-verkenning OV en Wonen* wordt onderzocht wat de effecten zijn van een HOV-ontsluiting voor gebiedsontwikkeling Nieuwegein en Utrecht Zuidwest, en een oost-west HOV-verbinding via Lunetten en Westraven.

7.1.6 Landschapspark Laagraven Oost

Deze groene buffer tussen Utrecht, Nieuwegein en Houten kan worden ontwikkeld tot een prachtig landschapspark, met de focus op natuurontwikkeling, recreatie en landschap.

7.1.7 Groenstedelijke zone van Lunetten tot het Utrecht Science Park

Dit gebied heeft de kans om te worden ontwikkeld tot een uniek hoogstedelijk en tegelijkertijd groen woonwerkmilieu. Lunetten kan via de attractieve en hoogwaardige groenzone van Maarschalkerweerd met zijn sportcomplexen, volkstuinen en stadsboerderijen, en het landschappelijk erfgoed van de Nieuwe Hollandse Waterlinie worden verbonden met het Utrecht Science Park.
Om deze ontwikkeling mogelijk te maken moet wel de multimodale bereikbaarheid flink worden verbeterd, zoals een HOV-verbinding van USP naar Westraven plus de opwaardering van station Lunetten (mogelijk ook als dubbelstation Lunetten Koningsweg), en/of een HOV-verbinding via Overvecht en Zuilen naar Leidsche Rijn.[54]
Het grondgebruik op het USP kan worden geoptimaliseerd, maar een forse intensivering is alleen mogelijk als het bestaande gebiedsconcept wordt herijkt.[55]
Met de verdichting en transformatie van Rijnsweerd kan ook ruimte ontstaan om USP-functies dichter bij de stad te brengen, ten westen van de A27/A28.

7.1.8 Waterlinieweg

Aan de oostkant van de Grote U ligt de Waterlinieweg, een oude rijksweg die nog steeds als een barrière in de stad ligt. De mogelijke afwaardering van deze weg biedt niet alleen ruimte voor verdichting, maar vooral ook de kans om de dwarsverbindingen voor voetgangers en fietsers aanzienlijk te verbeteren en de toegankelijkheid van de Lunetten en de grote landschappen ten oosten van de stad te vergroten.

7.1.9 Museumspoorlijn

De zone rondom de Museumspoorlijn bestaat uit een aaneenschakeling van restgebieden en kleine volkstuincomplexen. Hier liggen mogelijk kansen om de kwaliteit van het groen te versterken en tegelijkertijd ruimte te maken voor verdichting.

7.1.10 Overvecht

Ook de zone rondom de spoorlijn bij Overvecht kent veel restruimte die zich goed leent voor intensivering van het grondgebruik. Rondom station Overvecht is volop ruimte voor transformatie en verdichting waardoor de achterliggende wijken een stevige impuls kunnen krijgen en de barrière van de spoorlijn geslecht kan worden. Overvecht zou kunnen doorontwikkelen tot een stevig knooppunt en scharnier tussen Hilversum/Almere/Amersfoort en het USP. En bij realisatie van het noordelijke deel van het Wiel kan

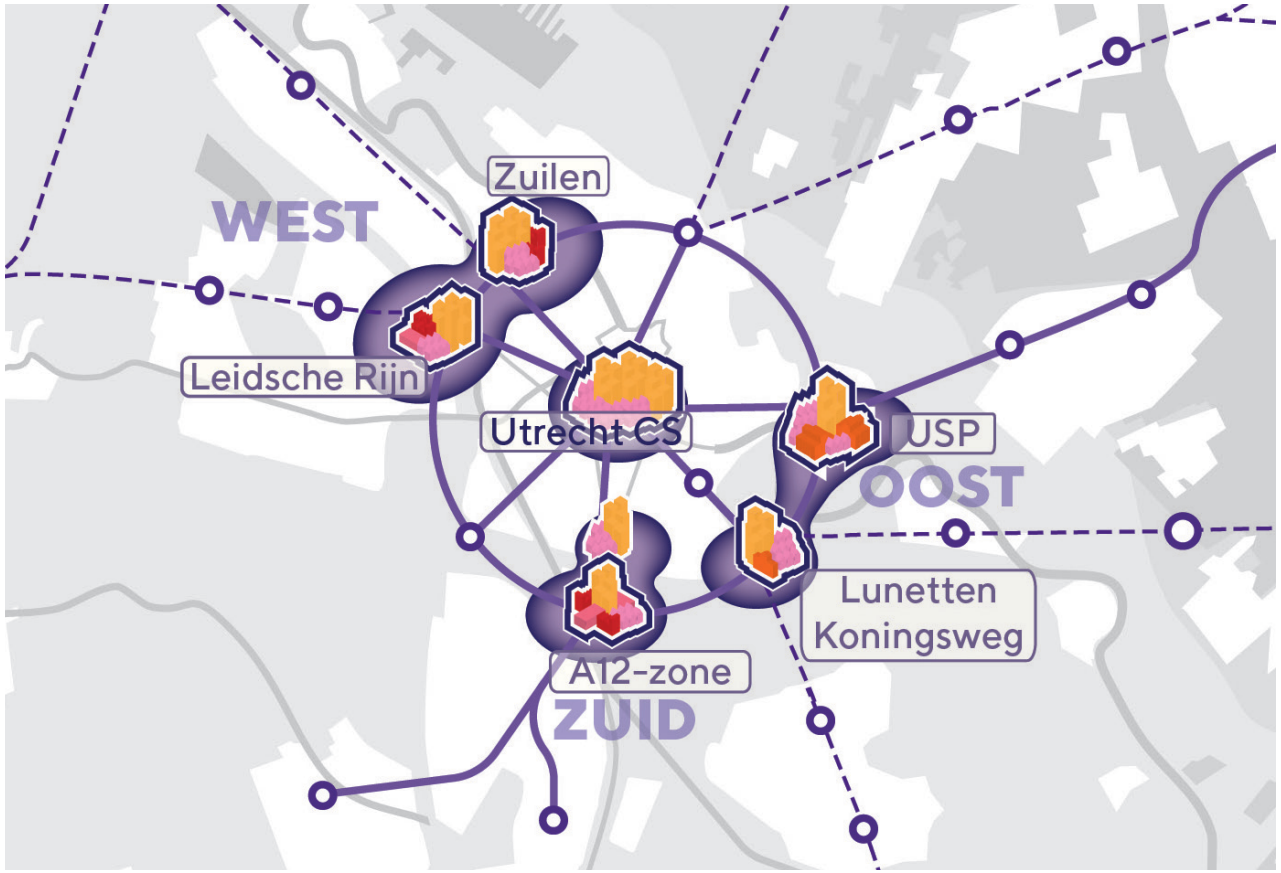
54 De mogelijkheden voor een dubbelstation Lunetten-Koningsweg worden onderzocht in de *MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht.*
55 Het USP heeft in 2018 de ambitie geformuleerd dat het een vitale omgeving voor leren, werken, zorgen en verblijven moet worden. Het wijst een aantal concrete verdichtingslocaties aan en plekken waar de groenstructuur verbeterd moet worden. De vraag is echter of dit Ambitiedocument voldoende groeiruimte oplevert op de langere termijn. Zie: *Ambitiedocument Utrecht Science Park,* USP 2018.

het ook een schakel worden tussen de knopen bij Leidsche Rijn Centrum, Zuilen en het USP.

7.1.11 Rest van het stedelijk kerngebied

De intensivering van de Grote U is de grootste opgave in het stedelijk kerngebied. Maar dit sluit niet uit dat er ook in andere delen van het stedelijk kerngebied veranderingen zullen plaatsvinden. In Maarssen, Nieuwegein, Kanaleneiland en Overvecht liggen verschillende buurten met leefbaarheidsvraagstukken, kansen om te verdichten, de noodzaak om de verouderde woningvoorraad te verbeteren en de wens om het voorzieningenaanbod te versterken.

Deze opgaven zijn niet nader uitgewerkt in het Ontwikkelperspectief, maar zijn in de berekening van het potentieel laadvermogen voor wonen en werken wel meegenomen. Bovendien worden bij de uitwerking van de Grote U ingrepen voorgesteld die ook direct positieve ruimtelijke en sociaal-economische effecten kunnen hebben op deze buurten. Denk aan mogelijk nieuwe fiets- en HOV-verbindingen die de bereikbaarheid van werk en voorzieningen verbeteren, de mogelijke investering in landschappelijke en recreatieve structuren of de kansen om de milieuhinder te reduceren.



Afbeelding 26 - De drie Metropoolpoorten.

7.2 Metropoolpoorten

Binnen de Grote U liggen drie nieuwe stedelijke centra met substantiële ontwikkelruimte voor hoogstedelijke gemengde woonwerkmilieus die het stedelijk kerngebied de ruimte geven om door te groei-

en naar een polycentrische MRU. Deze Metropoolpoorten liggen strategisch in nationale netwerken, zijn goed ontsloten via het Wiel met Spaken en bouwen voort op de bestaande ruimtelijke en economische structuren. Bovendien spelen ze een belangrijke rol in het slechten van ruimtelijke en mentale barrières, waardoor de nabijheid in het stedelijk kerngebied versterkt wordt en de groene verbindingen tussen stad en landschap verbeteren. Ten slotte kan de ontwikkeling van de Metropoolpoorten, in combinatie met de realisatie van het Wiel met Spaken, leiden tot een substantiële ontlasting van Utrecht Centraal.
Voor de drie Metropoolpoorten is nader verkend wat de ruimtelijke impact is van de voorgestelde leefmilieus, de ontwikkeling van een beter landschappelijk netwerk en de inpassing van grote bereikbaarheidsmaatregelen. Deze verkenning is vooral bedoeld om de ontwikkelkansen en opgaven te illustreren en te laten zien dat er directe verbanden zijn tussen de mogelijke ontwikkelruimte en investeringen in leefbaarheid, landschap en bereikbaarheid. Het zijn dus nadrukkelijk eerste (theoretische) verkenningen. Om tot realistische gebiedsuitwerkingen te kunnen komen is nog veel gedetailleerd vervolgonderzoek nodig, in nauwe samenwerking met de betrokken gemeenten, de provincie, de spoorsector en het Rijk.

7.2.1 Metropoolpoort Oost (Lunetten Koningsweg - USP)

Deze Metropoolpoort vormt het hart van het nationale lifesciences-cluster, nabij de Utrechtse binnenstad en het waardevolle cultuurhistorische landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. De eerste grote opgave is het versterken en verbeteren van de groene scheg langs de Kromme Rijn die door ontbrekende wandel- en fietsroutes, verrommeling en grote barrières (Waterlinieweg en A27/A28) in werkelijkheid veel minder kwaliteit heeft dan het kaartbeeld doet vermoeden.
De ontwikkeling van de Groene Parel rondom Amelisweerd kan in de verbinding tussen stad en landschap een belangrijke rol spelen, maar is ook op zich een aantrekkelijke bestemming. Met de geplande groene verbinding over de A27/A28 wordt voor 2030 een eerste stap gezet. De oude

Kader 2 - UNESCO Nieuwe Hollandse Waterlinie

De Nieuwe Hollandse Waterlinie is een verdedigingslinie van 85 kilometer lang. De linie loopt van Muiden tot aan de Biesbosch en is 3 tot 5 kilometer breed. Ze bestaat uit 45 forten, 6 vestingen, 2 kastelen, 85 mitrailleurkazematten, ruim 700 betonnen schuilplaatsen en kazematten en ruim 100 militaire sluizen en waterwerken. Een belangrijk deel daarvan ligt in de Metropoolregu Utrecht, waaronder het Waterliniemuseum Fort Vechten. De Nieuwe Hollandse Waterlinie is het grootste rijksmonument van Nederland en is in 2019 door Nederland voorgedragen voor UNESCO Werelderfgoed als uitbreiding op de Stelling van Amsterdam, die al sinds 1996 deze status heeft. Samen vormen ze straks het Werelderfgoed de 'Hollandse Waterlinies'. In opdracht van het Rijk en de Liniecommisie is de voordracht voorbereid om op zijn vroegst in 2020 de UNESCO status te verkrijgen (bron: programmabureau Nieuwe Hollandse Waterlinie).

entree van het landgoed, aan de westzijde van de A27/A28, wordt met deze groene verbinding hersteld, waardoor Amelisweerd veel dichter bij de stad komt te liggen.
Maar er is nog veel meer nodig. Voor de ontwikkeling van deze Metropoolpoort en een gezonde stad is de realisatie van een goed recreatief netwerk noodzakelijk waardoor het landschap en het erfgoed van de Waterlinie beter toegankelijk worden. Daarnaast vraagt de toename van het inwoneraantal in de MRU ook om een verbetering en intensivering van het grote aantal sportcomplexen in dit gebied. De ontwikkeling van de Sportas naast de Zuidas in Amsterdam laat zien dat het opnieuw organiseren en inrichten van sportinfrastructuur een enorme kwaliteitsimpuls aan de sportverenigingen, de stad en het landschap kan geven.

Rondom de waardevolle recreatieve en cultuurhistorische landschappen liggen verschillende kansrijke locaties waar het mogelijk is om te verdichten, rekening



Afbeelding 27 - Zoekgebied Metropoolpoort Oost

houdend met de (toekomstige) UNESCO Werelderfgoedstatus van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Er is nog volop ruimte om meer gemengde stedelijke milieus te realiseren en de groei van het lifesciences-cluster de ruimte te geven.

Het lifesciences-cluster is van nationaal belang en de motor van dit cluster, het USP, moet aanzienlijk beter bereikbaar worden. Door te investeren in hoogwaardige openbaar vervoer en fiets ontstaat ook de kans om op en rondom het USP

een beter evenwicht te realiseren tussen wonen, werken en voorzieningen, zodat de leefbaarheid en levendigheid verbetert en het aanwezige en toekomstige HOV beter benut wordt. Bovendien is er op het USP nog volop ruimte voor verdere verdichting als het huidige ruimtelijke concept van de campus herijkt kan worden. Daarnaast ligt het voor de hand om de nabijgelegen satellietlocaties van het lifesciences-cluster beter te benutten en goed met het USP te verbinden. Denk bijvoorbeeld aan de verbinding met USP-De Bilt, onder andere gericht op vaccinontwikkeling, de instituten in Zeist en de stationsomgeving van Bunnik.

Minstens zo belangrijk is de transformatie van het gebied rondom de Weg tot de Wetenschap en de Archimedeslaan. Deze ontwikkeling kan de verbinding tussen het USP en de binnenstad van Utrecht aanzienlijk verbeteren en daardoor de mentale afstand verkleinen. Daarbij kan slim ingespeeld worden op de ruimte die zal ontstaan door de geplande reconstructie van het snelwegknooppunt Rijnsweerd, in het kader van de geplande aanpassingen van de A27/A28. Vooral ten noorden van de Archimedeslaan zal dit veel nieuwe ontwikkelruimte opleveren. Rondom station Lunetten is ook ruimte voor transformatie en verdichting, evenals rondom station Galgenwaard. Hier liggen kansen om een aantrekkelijk en gemengd stedelijk leefmilieu te realiseren, rekening houdend met de erfgoedwaarden van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, en voldoende ruimte voor groen, sport en ontspanning.

Tabel 3 - Mogelijke maatregelen Metropoolpoort Oost

	Laag	Hoog
Bandbreedte woningen	6.900	19.300
Bandbreedte arbeidsplaatsen	7.500	12.000
Groene scheg	Versterken Groene Parel Amelisweerd, versterken Nieuwe Hollandse Waterlinie, verbeteren recreatieve fietsroutes (o.a. langs Kromme Rijn).	
Bereikbaarheid	Ingrijpende verbetering ov-bereikbaarheid, bijvoorbeeld door Wiel met Spaken (noord en zuid) en station Lunetten-Koningsweg.	
Leefbaarheid	Ontwikkelen en versterken van sportcomplexen, slechten van barrières spoor, A27/A28 en Waterlinieweg, reductie geluidsbelasting.	
Specifieke opgave	Nieuwe balans tussen stedelijke verdichting, knooppuntontwikkeling en landschap/ cultuurhistorie.	

In deze Metropoolpoort is ruimte voor 7.000 tot 19.000 woningen en 7.500 tot 12.000 arbeidsplaatsen. Dit is een forse bandbreedte, die mede afhankelijk is van de investeringen die worden gedaan om deze Metropoolpoort beter bereikbaar te maken, zowel voor fiets, HOV als trein. Op dit moment is de bereikbaarheid van het USP al onvoldoende. De verbinding richting Utrecht Centraal met de Uithoflijn is te krap, en ook de vele bussen op de Heidelberglaan en doorgaand via de Binnenstadsas zorgen voor veel knelpunten. Het oostelijke deel van het Wiel met Spaken, dat nu wordt onderzocht in de MIRT-verkenning OV en Wonen, kan cruciaal zijn om de groeiende reizigersstromen naar het USP op te vangen en een alternatief te bieden zonder dat verbindingen richting Utrecht Centraal daarmee worden belast. Ook het noordelijke deel van het Wiel met Spaken kan hier een belangrijke rol spelen.



Afbeelding 28 - Zoekgebied Metropoolpoort Zuid.

7.2.2 Metropoolpoort Zuid (A12-zone)

Westraven, het bedrijvengebied Kanaleneiland, de Galecopperzoom en Laagraven-Liesbosch liggen op een strategische schakel tussen Utrecht en Nieuwegein, in het verlengde van de hoogstedelijke ontwikkeling langs het Merwedekanaal. Hier liggen grote kansen om een gevarieerd hoogstedelijk en gemengd woonwerkmilieu te realiseren, mooi gelegen aan de oevers van de kanalen die een belangrijke recreatieve functie krijgen en de verbin-

ding leggen naar Utrecht en het buitengebied. De grote opgaven zijn het oplossen van de forse barrières met alle bijkomende niveauverschillen, het realiseren van een aantrekkelijk leefklimaat en een goede lokale en regionale bereikbaarheid, zowel voor fiets, HOV als auto.

In deze Metropoolpoort is ruimte voor 1.000 tot 25.900 woningen 7.500 tot 26.000 arbeidsplaatsen, mede afhankelijk van de mate waarin de kantoorbehoefte rondom Utrecht Centraal en in de andere twee Metropoolpoorten wordt geaccommodeerd. De belangrijkste ontwikkellocaties voor de (hoog)stedelijke milieus kunnen het bedrijvengebied Kanaleneiland, de Galecopperzoom en Westraven zijn. De bedrijventerreinen Liesbosch en Laagraven worden vooral ingezet voor het intensiveren van bedrijvigheid. Dit gebied speelt immers een heel belangrijke rol voor stedelijke en regionale logistiek en distributie. Daarmee wordt in dit Ontwikkelperspectief voortgebouwd op de inzichten die zijn ontstaan met de verkenningen die in het kader van het project A12-zone zijn verricht.

De mogelijke HOV-ontsluiting voor gebiedsontwikkeling naar Nieuwegein en Utrecht Zuidwest is een belangrijke stap om de bereikbaarheid te verbeteren. Maar pas als er ook een oost-west HOV-verbinding gerealiseerd wordt (tussen USP, Westraven en Leidsche Rijn) wordt deze Metropoolpoort ook goed verbonden met de andere knooppunten in de Grote U en ontstaat de kans om Westraven te ontwikkelen als een hoogstedelijk knooppunt op het Wiel met Spaken.

Daarnaast is het noodzakelijk dat de ruimtelijke ontwikkeling niet leidt tot verdere belasting van de A12, die nu al zwaar belast is. Alleen al door de autonome groei van het wegverkeer neemt die belasting toe (zie NMCA). Dit betekent dat er geïnvesteerd moet worden in passende oplossingen voor huidige en toekomstige mobiliteitsknelpunten. Modelberekeningen tonen aan dat bijvoorbeeld een goede regionale autoverbinding parallel aan de A12 aanzienlijk bijdraagt aan de ontlasting van de snelweg en een betere bereikbaarheid van de A12-zone. Ook flankerend mobiliteitsbeleid kan mogelijk bijdragen aan de ontlasting van de A12.

Naast het effect van extra autoverkeer op de A12 is het inperken van autoafhankelijkheid van belang om voldoende ruimte voor leefkwaliteit te kunnen realiseren. Dit kan op verschillende manieren. Een van de mogelijkheden is het verwijderen van de aansluiting van Westraven op de A12. Hierdoor komt er een aanzienlijke hoeveelheid ontwikkelruimte beschikbaar aan beide zijden van de A12, wordt een grote barrière geslecht en neemt de verkeersdruk op de Europalaan aanzienlijk af. Dit soort keuzes vraagt echter wel om een integrale strategie voor de autobereikbaarheid van de hele zone langs de A12, zoals de woonboulevard, en de verdere effecten van het verwijderen van een aansluiting op de rest van het mobiliteitssysteem en de leefbaarheid van stad en regio.

Bij de intensivering van bedrijventerrein Laagraven-Liesbosch moet wel aandacht worden gegeven aan de realisatie van goede recreatieve verbindingen naar de Laagravense plassen. Dit gebied heeft een sterke landschappelijke kwaliteit en behoort grotendeels tot het landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie. Het is de noodzakelijke landschappelijke contramal voor de ontwikkelingen in de A12-zone en Houten en kan verder worden doorontwikkeld tot een belangrijke Groene Parel. Door in dit gebied de recreatieve en ecologische waarden verder te intensiveren ontstaat een Groene Parel die de verbinding legt met de historische structuren van de Waijensedijk, stadslandbouw, fruitboomgaarden, het kasteel Heemstede en de Nieuwe Hollandse Waterlinie, met de Plofsluis als absoluut hoogtepunt.
Ook ten westen van de A2 kan een nieuwe Groene Parel ontwikkeld worden, die de verbinding legt tussen de stedelijke A12-zone, de bestaande wijken van Nieuwegein en het aantrekkelijke buitengebied rondom de Hollandse IJssel. Naast de bestaande Nedereindseweg kan er een tweede goede recreatieve verbinding over de A2 gerealiseerd worden ter hoogte van de Galecopperlaan, waardoor er vanuit Nieuwegein en de A12-zone een aantrekkelijk circuit van recreatieve verbindingen ontstaat. Deze Groene Parel kan voortbouwen op de recreatieve en ecologische structuur die al ontwikkeld is langs de IJsselwetering en de Hollandse IJssel.

De ontwikkeling van de Metropoolpoort

Tabel 4 - Mogelijke maatregelen Metropoolpoort Zuid

	Laag	Hoog
Bandbreedte woningen	1.000	25.900
Bandbreedte arbeidsplaatsen	7.500	26.000
Groene scheg	Realisatie Groene Parel Hollandse IJssel en versterken Groene Parel Laagraven, recreatieve fietsroutes langs kanalen.	
Bereikbaarheid	Ingrijpende verbetering ov-bereikbaarheid, bijvoorbeeld door Wiel met Spaken (zuidtangent en SUNIJ) en regionale autobereikbaarheid.	
Leefbaarheid	Slechten van barrières A12 en kanalen voor voetgangers en fietsers, reductie geluidsbelasting.	
Specifieke opgave	Nieuwe balans tussen bedrijvigheid en stedelijke leefmilieus. Dwingende eisen inpassing Amsterdam-Rijnkanaal (doorvaarhoogte, hinder).	

Zuid en de Groene Parel Hollandse IJssel kunnen niet los worden gezien van de mogelijke ontwikkeling van de uitbreidingslocatie Rijnenburg op de lange termijn. De keuzes die worden gemaakt voor de ontsluiting van de A12-zone, zowel voor auto als ov, en de recreatieve structuur rondom de Hollandse IJssel zijn bepalend voor de ontwikkelruimte in Rijnenburg. Daarom is het noodzakelijk om bij eventuele keuzes voor de uitwerking van deze Metropoolpoort rekening te houden met de consequenties voor de mogelijkheden voor ontwikkeling van Rijnenburg op de lange termijn.

7.2.3 Metropoolpoort West (Leidsche Rijn – Zuilen)

Leidsche Rijn Centrum en de omgeving van station Zuilen liggen zeer strategisch in de ruimtelijk-economische structuur van de Randstad. De Metropoolregio Amsterdam is zowel met de auto als de trein zeer snel bereikbaar. Vanaf station Zuilen ben je in 32 minuten op Bijlmer Arena, met de auto een paar minuten sneller. De



Afbeelding 29 - Zoekgebied Metropoolpoort West

Metropoolregio Rotterdam-Den Haag ligt wat verder weg, maar is ook met de auto en de trein goed bereikbaar. Vanaf station Leidsche Rijn is het ruim 50 minuten met de trein naar Den Haag Centraal. De auto is 10 minuten sneller.

Rondom station Leidsche Rijn wordt op dit moment nog hard gebouwd aan Leidsche Rijn Centrum, maar alle vastgestelde plannen zullen ruim voor 2030 voltooid zijn. Het enige deel dat nog niet is ontwikkeld is het Vierde Kwadrant, het

gebied ten noordoosten van het station, grenzend aan het Amsterdam-Rijnkanaal. Het grondgebruik in dit gebied is erg extensief omdat het nu vooral gericht is op zwaardere en watergebonden bedrijvigheid. De locatie is belangrijk in de mix van type werklocaties in de regio. Hier liggen kansen voor verdere intensivering van werklocaties. Transformeren naar wonen is hier met de huidige hindercontouren vooralsnog geen reële optie.

Pas als de vitale bedrijven een andere plek kunnen krijgen zouden er kansen ontstaan om hier een gemengd stedelijk gebied te realiseren dat profiteert van de ligging aan een oud havenbekken, de nabijheid van Leidsche Rijn Centrum, het Sint Antoniusziekenhuis, veel werkgelegenheid en station Leidsche Rijn. Voorwaarde is wel dat er goede fiets- en ov-verbindingen komen over de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal, zodat de barrières tussen Leidsche Rijn en Zuilen weggenomen worden.

Kader 3 - Uitdagingen stedelijke bedrijventerreinen met veel milieuhinder

Bron: ORAM Amsterdam

UITDAGINGEN VOOR INNOVATIES OM TE KOMEN TOT VERANDERING		Per milieu- en hindercategorie bekijken of het productieproces en inpassing van het bedrijf zodanig aangepast kan worden dat de mogelijke impact kan worden verlaagd.								Onderzoek of een modal shift mogelijk is in de logistieke aan- en afvoer en of verticale productieprocessen mogelijk zijn.				
ASPECTEN / SECTOREN		MILIEU	HINDER							RUIMTELIJKE VOORWAARDEN				
		CATEGORIE	GELUID	GEUR	LICHT	LOGISTIEK	EXT. VEILIGH.	BODEM	WATER	BEREIKBAAR	LIGGING	STAPELBAAR	FOOTPRINT	WENS PERSONEEL
SCHEEPSBOUW EN REPARATIE		5	+++	++	+++	+++	++	++	++	WATER	HAVEN	NEE	M/L	AUTO, FIETS
VOEDSEL-PRODUCTIE		3 - 5	+	+++	+	+++	+	+	+	SNELWEG	STAD, STADSRAND	JA	S/M	AUTO, OV, FIETS, HORECA
BOUWBEDRIJF EXCL. WERKPLAATS		2	++	+	++	+++	+	-	-	SNELWEG	STADSRAND	NEE	M	AUTO, OV, FIETS
GROOTHANDEL		2	+	+	+	+++	+	-	-	SNELWEG, STADSWEG	STAD , STADSRAND	JA	L	AUTO, OV, FIETS
HOUT- EN METAALPRODUCTIE		3	+++	+++	++	+++	++	+	+	SNELWEG, WATER	BUITEN STAD, STADSRAND	NEE	L	AUTO, OV, FIETS
3D PRINTEN EN DRUKKERIJ		3	+	+	+	++	+	+	++	OV, SNELWEG, STADSWEG	STAD	NEE	S/M	AUTO, OV, HORECA
ENERGIECENTRALE		4 - 5	+	+++	+++	+	+++	+++	+++	SNELWEG, WATER	BUITEN STAD, STADSRAND	NEE	L	AUTO
AUTOREPARATIE		3	++	++	+	++	+	++	++	OV, SNELWEG, STADSWEG	STAD	NEE	S	AUTO, OV, FIETS
BETONFABRIEK		4 - 5	+	+	+	+++	+	-	++	SNELWEG, WATER	STADSRAND	NEE	M	AUTO , OV, FIETS
CHEMISCHE PRODUCTIE		4 - 5	+	+++	++	++	+++	+++	+++	SNELWEG,- WATER	BUITEN STAD, STADSRAND	JA	L	AUTO, OV, FIETS
OPSLAG		2	+	+	+	++	+	+	+	SNELWEG, WATER	BUITEN STAD, STADSRAND	JA	S/M/L	AUTO, OV, FIETS
AFVAL-VERWERKING		4 - 5	++	+++	++	+++	+++	+++	+++	SNELWEG, STADSWEG	BUITEN STAD, STADSRAND	NEE	L	AUTO, FIETS
LOGISTIEK EN TRANSPORT		3 - 5	++	++	++	+++	++	+	+	SNELWEG, STADSWEG, WATER	NATIONAAL	JA	L	AUTO, OV, FIETS
HIGH-TECH INDUSTRIE		1 - 4	+	+	+	+	++	+	+	OV, SNELWEG	STADSRAND, STAD	JA	S/M	OV, HORECA

Ook rondom station Zuilen zijn er tot 2030 verschillende plannen die gerealiseerd worden. Met de projecten Wisselspoor en Cartesiusdriehoek wordt het aantrekkelijke stedelijke milieu van de Utrechtse binnenstad richting station Zuilen uitgebreid. Gezien de ingewikkelde randvoorwaarden (met name hindercontouren) moet verder onderzocht worden of en hoe dit gebied kan doorgroeien naar een belangrijk onderdeel van de westelijke Metropoolpoort met een hoogstedelijk woon- en werkmilieu dat sterk verankerd is in het industriële verleden van dit gebied.

Het gebied, ten noorden van de Cartesiusweg, tot aan de Werkspoorkathedraal, is ideaal gelegen ten opzichte van station Zuilen en de spoorcorridor richting Amsterdam. Hier ligt nu veel potentie voor creatieve maakindustrie. Ook is het gebied een interessante plek voor woningbouw, maar de beantwoording van de vraag of woningbouwontwikkeling mogelijk en wenselijk is kan niet los gezien worden van de locatie van zware bedrijvigheid. Lage Weide en Werkspoorkwartier zijn de enige plekken in de MRU met de zwaarste milieucategorie. Voor hindergevende bedrijven is dit gebied cruciaal, evenals voor praktisch geschoolde werkgelegenheid..
Er zal een afweging gemaakt moeten worden tussen enerzijds behoud en mogelijke intensivering van het huidige werkgebied, en anderzijds de potentie van deze plek als verstedelijkingslocatie.

Samenhangend met die afweging kan het

Tabel 5 - Mogelijke maatregelen Metropoolpoort West

	Laag	Hoog
Bandbreedte woningen	600	13.000
Bandbreedte arbeidsplaatsen	6.100	12.500
Groene scheg	Realisatie recreactieve routes langs Amsterdam-Rijnkanaal en directe fietsverbinding oost-west van Maximapark naar Vecht.	
Bereikbaarheid	Ingrijpende verbetering OV-bereikbaarheid, bijvoorbeeld door Wiel met Spaken (noord en zuid) en fietsbereikbaarheid.	
Leefbaarheid	Slechten van barrières A2 en kanaal, reductie geluidsbelasting verkeer en balans met milieuhinder Lage Weide.	
Specifieke opgave	Milieuhindercontouren en hindergevende bedrijven Lage Weide bemoeilijken ontwikkelmogelijkheden rondom station Zuilen.	

nodig zijn de bereikbaarheid te verbeteren. Zeker in het geval dat hier meer verstedelijkt gaat worden kan gedacht worden aan een verbetering van de bediening van station Zuilen en het toevoegen van een tangentiële HOV-lijn. Deze verbetering van de bereikbaarheid sluit goed aan bij de plaatswaarde rondom station Zuilen, die in 2030 al tot de hoogste van de MRU behoort. Bovendien kan het station een rol van betekenis spelen in het afvangen van de pendel tussen de noordelijke wijken van Utrecht (Leidsche Rijn, Zuilen en Overvecht) en Amsterdam, de allergrootste bovenregionale pendel van de MRU.[56] Op dit moment kiezen veel mensen uit deze wijken voor de auto, waardoor de aansluitingen op de A2 overbelast raken. En een groot deel van de mensen die wel met het ov gaan, reizen eerst naar Utrecht Centraal en pakken daar de trein of ander openbaar vervoer.
Bijkomend effect van een nieuwe tangentiële HOV-lijn van Leidsche Rijn via Zuilen, Overvecht, Rijnsweerd naar USP is dat de wijk met de grootste sociaal-maatschappelijke achterstand, Overvecht, een goede directe verbinding krijgt met de belangrijkste werk-, onderwijs- en zorglocaties van de MRU.[57]

Als gekozen wordt voor het realiseren van woningen rond Zuilen en Leidsche Rijn Centrum is het wel noodzakelijk om de hindercontouren van het industriegebied Lage Weide, de A2 en de spoorlijnen te verminderen, en dat is niet eenvoudig. Rondom de snelwegen en spoorlijnen kan dit met geluidwerende maatregelen, zoals schermen en afschermende bebouwing. Het terugleggen van de milieuhindercontouren van Lage Weide is echter alleen maar mogelijk met een integrale milieuhinderstrategie. Om te beginnen is het noodzakelijk om een aantal hindergevende bedrijven te verplaatsen naar een ander deel van het industriegebied. Vervolgens moet de hindercontour planologisch verlegd worden. En mogelijk moeten een aantal specifieke hinderbronnen op Lage Weide aangepakt worden. Denk aan filters op schoorstenen, geluidsisolatie of bouwkundige maatregelen om de impact van mogelijke explosies te verkleinen. Dit is een langlopend en kostbaar proces dat zeker 15 jaar duurt.

Afhankelijk van de gekozen ontwikkelrichting is er in deze Metropoolpoort ruimte voor ongeveer 600 tot 13.000 woningen en 6.000 tot 12.500 nieuwe arbeidsplaatsen. De bandbreedte is afhankelijk van de mate van intensivering danwel verplaatsing van hindergevende bedrijvigheid, de ruimte die kan worden gevonden om de milieuhindercontouren van Lage Weide naar het noorden te verschuiven en de kwaliteit van de bereikbaarheid die op deze plek gerealiseerd kan worden door de aanleg van een goede fietsverbinding tussen Leidsche Rijn en Zuilen en de aanleg van een goede HOV-verbinding naar Overvecht, het noordelijke deel van het Wiel met Spaken.

56 Zie de verkenning van de verplaatsingen vanuit Leidsche Rijn en Overvecht in de ochtendspits in de bijlage mobiliteit.

57 Zie de effectanalyse van HOV- en lightrailverbindingen van Leidsche Rijn, via Zuilen en Overvecht naar USP in de bijlage mobiliteit.

7.3 Zeven Regiopoorten

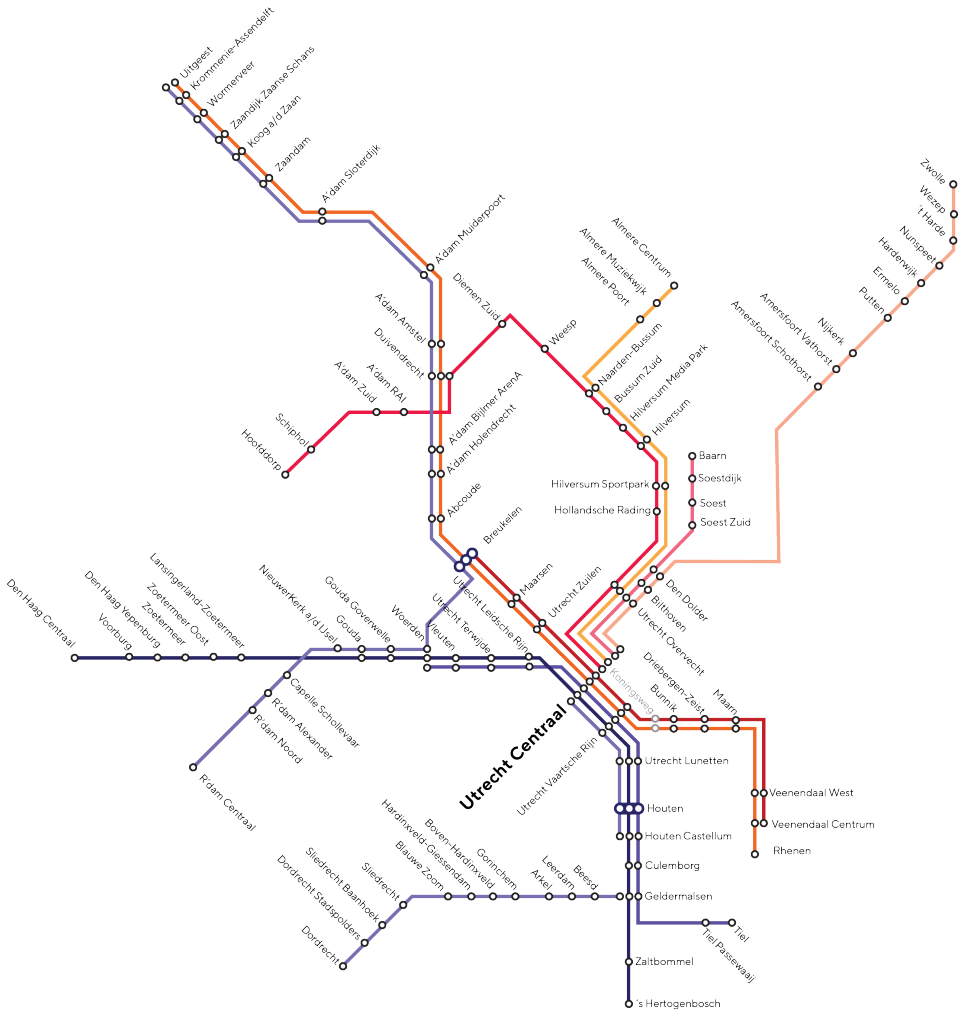
Ook buiten het stedelijk kerngebied liggen volop mogelijkheden om een substantieel deel van de regionale groei op te vangen. In het Ontwikkelperspectief worden zeven Regiopoorten aangewezen die met trein of HOV goed zijn verbonden met de MRU: Breukelen, Bunnik, De Bilt-Bilthoven, Houten, Vianen, Woerden en Zeist. Deze Regiopoorten zijn niet alleen goed verbonden, maar hebben ook nog ontwikkelruimte in de nabijheid van de ov-knopen en bestaande voorzieningen. De aard en omvang van de mogelijke ontwikkeling varieert per Regiopoort en sluit aan op de lokale ruimtelijke structuren. Wat ze gemeenschappelijk hebben is een stedelijk gemengd leefmilieu, grotendeels in bestaand bebouwd gebied waar nabijheid, fietsen, lopen en openbaar vervoer bepalend zijn voor de ruimtelijke opbouw, geheel passend binnen de visie Utrecht Nabij. Ze vormen daarnaast een belangrijke basis vormen voor het ontwikkelen van P+R-locaties en groene landschapspoorten.

Veranderingen in lijnvoering 2030 (6/basis) t.o.v. huidige situatie, frequentie per uur	2020	2030	Opmerking
Schiphol – Utrecht CS – Arnhem	4	6	Beoogd in 2022
SPR Utrecht CS – Hilversum	4	6 (en reistijdverkorting)	Invoering voor 2030
SPR Utrecht CS – Woerden	4	6	Invoering voor 2030

voorziene veranderingen in lijnvoering spoor 2030 (6/basis) t.o.v. huidige situatie

Corridor	Station	2020	2030	Opmerking
IC Utrecht CS – Arnhem	Driebergen-Zeist	2	4	
SPR Utrecht CS – Hilversum	Utrecht Overvecht	4	6	10, incl. SPR Amersfoort
SPR Utrecht CS – Woerden	Leidsche Rijn, Terwijde, Vleuten	4	6	8, incl. SPR Den Haag

voorziene veranderingen in de bediening van stations (o.b.v. lijnvoering 2030 6-basis)



Afbeelding 30 - Het sprinternetwerk en de bovenregionale samenhang in 2020 en 2030. Bron: ProRail.

Vijf Regiopoorten liggen op bestaande spoorcorridors, waar kansen liggen om de bereikbaarheid te verbeteren. Naast verbetering door verhoging van de sprinterfrequenties kan er gekeken worden naar de vergroting van bereikbaarheid door HOV. Vianen neemt een speciale positie in als knooppunt van bovenregionale busverbindingen. Regiopoort Zeist ligt aan de noordkant van deze gemeente, bij de A28. De ontwikkeling van de ov-verbinding vanuit USP en de mogelijke doortrekking naar Amersfoort is een belangrijke ontwikkeling voor de benutting van het potentieel in Zeist.

Voor alle Regiopoorten geldt dat deze onderdeel uitmaken van grotere, bovenregionale corridors met kansen voor ruimtelijke en economische ontwikkeling. De ontwikkeling van de Regiopoorten hangt dus nauw samen met de mogelijke ontwikkeling van de corridors die de poorten met de MRU en de omliggende regio's verbinden. Verbetering van de ov-bediening leidt niet alleen tot verbetering van de be-



Afbeelding 31 - De Regiopoorten in het netwerk van sprintercorridors.

reikbaarheid van locaties binnen de MRU, maar ook in de aangrenzende regio's.

7.3.1 Sprintercorridor Breukelen – Rhenen

De corridor Amsterdam-Utrecht is vooral met intercity's sterk ontwikkeld. Er is een hoogfrequente en snelle directe verbinding tussen Utrecht Centraal en de grote stations van Amsterdam. Alle tussenliggende stations liggen op de sprintercorridor van Amsterdam Centraal naar Rhenen. Op de lange termijn zal de sprintercorridor hoogstwaarschijnlijk geknipt worden bij Breukelen ten dienste van de verbinding Rotterdam – Woerden – Breukelen – Amsterdam. Binnen de MRU zijn Breukelen en Bunnik de twee Regiopoorten die op deze sprintercorridor liggen.

Regiopoort 1 - Breukelen

Breukelen is zeer goed bereikbaar door de strategische ligging tussen Amsterdam en Utrecht, de aansluiting op de A2 en het station. Er liggen grote kansen om de zone tussen de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal veel intensiever te benutten, passend bij de goede bereikbaarheid. Een eerste verkenning toont aan dat er op langere termijn ruimte is voor 1.000 tot 3.000 woningen en 550 tot 1.050 nieuwe arbeidsplaatsen, op basis van transformatie en verdichting van het huidige bedrijventerrein. Deze ontwikkeling kan ook bijdragen aan het verkleinen van de barrière tussen het historische dorp aan de oostkant van het Amsterdam-Rijnkanaal en de stationsknoop aan de westkant, mits er geïnvesteerd wordt in een aantrekkelijk netwerk van voet- en fietspaden. Dit padennetwerk is ook voorwaarde om van het station een aantrekkelijke Groene Poort te maken. Zowel voor het Groene Hart als voor de Vecht is station Breukelen een ideale uitvalsbasis.

Tabel 6 - Bandbreedte ontwikkeling corridor Breukelen- Rhenen 2040

		Laag	Hoog
Breukelen	Woningen	1.000	3.000
	Arbeidsplaatsen	550	1.050
	Overig	Groene Poort en P+R op afstand	
Bunnik	Woningen	800	1.900
	Arbeidsplaatsen	ntb	ntb
	Overig	P+R op afstand	

Een grotere uitbreiding van Breukelen is ongewenst omdat het zal leiden tot een aanzienlijke toename van het autoverkeer. Door het dorpse voorzieningenniveau en het lage aantal arbeidsplaatsen zal het merendeel van de nieuwe bewoners van Breukelen voor werk en voorzieningen gericht zijn op Amsterdam en Utrecht. Dit betekent dat woningen bijbouwen in Breukelen tot relatief meer pendel zal lei-

den dan in locaties in het stedelijk kerngebied. Bovendien is het aannemelijk dat het autobezit in Breukelen aanzienlijk hoger is en blijft dan in het stedelijk kerngebied, waardoor vooral de A2 extra belast zal worden door de ontwikkeling in Breukelen.

Regiopoort 2 - Bunnik
Deze Regiopoort ligt op 10 minuten fietsen van het USP. Het is dus niet verwonderlijk dat veel mensen hier kiezen voor een woning in een dorpse omgeving dicht bij de stad. In de directe omgeving van het station liggen kansen om het bestaande bedrijventerrein te intensiveren en woningen toe te voegen. Daarnaast liggen er kansen om bij Bunnik een multimodaal overstappunt te realiseren van waaruit forensen de fiets naar het USP kunnen pakken. In het Ontwikkelperspectief is de Regiopoort daarom een interessante plek om de potenties voor verstedelijking nader te verkennen. Een eerste verkenning toont aan dat er ruimte is voor 800 tot 1.900 woningen.

Beide Regiopoorten zijn direct en snel verbonden met de belangrijke concentraties van werk en voorzieningen rondom Zuilen, Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en mogelijk het nieuwe station Lunetten Koningsweg.

Op deze sprintercorridor ligt een aantal kansrijke P+R-locaties die voor automobilisten met een bestemming in het stedelijk kerngebied een aantrekkelijke overstap op het ov mogelijk maken. Door de ligging naast de aansluiting op de A2 is Breukelen nu al een succesvolle P+R-locatie die nog aanzienlijk uitgebreid kan worden. Overigens is dit ook een aantrekkelijke P+R-locatie voor reizigers met een bestemming in Amsterdam. Station Driebergen-Zeist is ook al een bestaande P+R-locatie. Door hoge belasting op de aansluiting van de A12 en de kwetsbare omgeving van landgoederen lijkt deze locatie echter weinig groeipotentie te hebben. Een nieuwe P+R-locatie is mogelijk meer in oostelijke richting te vinden bij een andere station nabij de A12.

De al bestaande hoge frequentie op de sprintercorridor zorgt er ook voor dat kleinere stations in een landschappelijke omgeving een goede bediening hebben. Dit is een uitgelezen kans voor de ontwikkeling van Groene Poorten. Op deze corridor zijn Abcoude, Breukelen, Driebergen-Zeist en Maarn heel kansrijke Groene Poorten waar het landschap in de directe nabijheid van het station ligt. De recent vernieuwde stationsomgeving van Driebergen-Zeist laat op prachtige wijze zien dat het heel goed mogelijk is om vanuit het station aantrekkelijke wandel- en fietsroutes naar het omliggende landschap te realiseren. De corridor ontsluit ook een aantal recreatieve stations buiten de MRU, zoals Veenendaal en Rhenen.

7.3.2 Sprintercorridor Utrecht – Amersfoort en HOV USP-Zeist-Amersfoort
De sprintercorridor Utrecht-Zwolle ligt strikt genomen langs de spoorlijn Utrecht Centraal – Amersfoort – Zwolle. Maar binnen de MRU ligt ook de sprinterlijn via Soest naar Baarn op deze corridor. En bij

station Overvecht komt ook de spoorlijn uit Hilversum erbij. Hoewel de relatie met Hilversum (en Almere) niet onbelangrijk is ligt de focus in het Ontwikkelperspectief op de sprintercorridor naar Amersfoort met De Bilt-Bilthoven als belangrijke Regiopoort.

Regiopoort 3 - De Bilt-Bilthoven
Deze Regiopoort ligt nabij het USP. In de historische gegroeide ruimtelijk-economische structuur speelt het lifescience-cluster een belangrijke rol voor de ontwikkeling van De Bilt en Bilthoven. Het KNMI en het RIVM zijn hier twee belangrijke trekkers van de economische structuur. Binnenkort verhuist het RIVM naar het USP, waardoor er kansen ontstaan op de huidige locatie om nieuwe ruimte voor bedrijven in het lifesciences-cluster een plek te geven. Door de nabijheid van station Bilthoven is deze locatie goed bereikbaar. Er is ruimte voor de toevoeging van 2.000 tot 2.200 arbeidsplaatsen. Ook liggen er kansen om in de nabijheid van het station 1.000 tot 2.000 woningen toe te voegen binnen de bebouwde kom.

Regiopoort 4 - Zeist-Noord
Er ontstaat een nieuwe ontwikkelmogelijkheid als er een nieuwe HOV-verbinding wordt gerealiseerd van het USP naar Zeist en Amersfoort. Deze verbinding wordt momenteel verkend binnen het U Ned-programma. Met een tracering langs de noordrand van Zeist, de zuidrand van Huis ter Heide, het hart van Soesterberg en de zuidwestrand van Amersfoort ontstaat er een kralensnoer van kansrijke ontwikkellocaties in deel van de MRU en de regio Amersfoort waar het aanbod van ov nog onvoldoende is.
Bij Zeist-Noord liggen mogelijkheden om ongeveer 5.000 woningen te realiseren en een impuls te geven aan een aantal wijken met een sociaal-economische achterstand. Direct buiten de MRU is de ontwikkelruimte aanzienlijk groter, onder andere bij Amersfoort en Soesterberg.
Op de sprintercorridor naar Amersfoort liggen geen kansrijke P+R-locaties, omdat de afstand tot de snelwegen te groot is.
Op de lijn naar Hilversum ligt wel een kans om een P+R-locatie te koppelen aan de A27. Hollandsche Rading moet hierbij wel beter aangesloten worden op de A27 of de

Tabel 7 - Bandbreedte ontwikkeling corridor Utrecht- Amersfoort

		Laag	Hoog
De Bilt-Bilthoven	Woningen	1.000	2.000
	Arbeidsplaatsen	2.000	2.200
	Overig		
Zeist-Noord	Woningen	-	5.000
	Arbeidsplaatsen	ntb	ntb
	Overig	P+R op afstand	

sprinterhalte moet verplaatst worden naar een aansluiting op de A27. De mogelijke nieuwe HOV-lijn van USP naar Amersfoort biedt de kans om P+R-locaties langs de A28 een impuls te geven. Dit kan veel effect hebben omdat er op de A28 veel autopendel zit tussen de regio Amersfoort en het USP.

De hoge frequentie op de sprintercorridor zorgt er ook voor dat kleinere stations in een landschappelijke omgeving een goede bediening hebben. Dit is een uitgelezen kans voor de ontwikkeling van Groene Poorten. Op deze corridor is Den Dolder een prachtige Groene Poort met het natuurpark van Vliegveld Soesterberg op loopafstand. Op de sprintercorridor naar Hilversum is Groene Poort Hollandsche Rading een aantrekkelijke entree voor zowel het polderlandschap rondom de Loosdrechtse Plassen als de bossen van Lage Vuursche.

7.3.3 Sprintercorridor Woerden – Houten Castellum – Tiel/'s Hertogenbosch

Deze sprintercorridor is een aaneenschakeling van kansrijke ontwikkellocaties binnen en buiten de MRU. Er is in 2030 al een goede sprinterbediening die, indien nodig, een nog hogere frequentie kan krijgen. De sprintercorridor loopt vanuit Woerden via de stations van Leidsche Rijn naar Utrecht Centraal en door via Vaartsche Rijn en Lunetten naar Houten en Houten Castellum. Een deel van de treinen gaat door naar Culemborg, Geldermalsen, Tiel of Zaltbommel en 's-Hertogenbosch. Vooral ten zuiden van de MRU heeft deze sprintercorridor veel kansen om in de nabijheid van de stations te verdichten met wonen en werken. Binnen de MRU liggen twee kansrijke Regiopoorten.

Regiopoort 5 - Woerden

Woerden is een van de aantrekkelijkste Regiopoorten die versterkt kan worden door de mooie historische binnenstad en de centrale ligging in het Groene Hart. De stad werkt de komende jaren aan de transformatie en verdichting van de spoorzone, dicht bij het station en de binnenstad. Hier is ook na 2030 nog ruimte voor verder transformatie en verdichting. Maar ook in

Tabel 8 - Bandbreedte ontwikkeling corridor Woerden - Houten Castellum

		Laag	Hoog
Woerden	Woningen	2.000	4.000
	Arbeidsplaatsen	1.100	1.100
	Overig	Groene Poort en P+R op afstand	
Houten	Woningen	5.000	6.100
	Arbeidsplaatsen	1.100	1.100
	Overig		

de zone tussen de A12 en de stad liggen ontwikkelmogelijkheden op minder dan 10 minuten fietsen van het station. Er is tot 2040 ruimte voor 2.000 tot 4.000 woningen en 1.100 nieuwe arbeidsplaatsen.

Daarnaast liggen er nog twee andere kansen voor deze regionale knoop. Ten eerste moeten de recreatieve verbindingen vanuit het station naar het nabijgelegen Groene Hart beter vindbaar worden. Met de route langs de oude singelgracht van de binnenstad en het Brediuspark is het station nu al een Groene Poort waar je binnen 5 minuten te voet in de uitlopers van het landschap van Kamerik staat. Ten tweede is Woerden een kansrijke plek voor P+R.

Regiopoort 6 - Houten
Houten is helemaal uitgedacht als ideale fietsstad met het centrum en het station in het hart. In de Ruimtelijke Koers Houten (ruimtelijke visie tot 2040) heeft de gemeente vastgelegd dat de toekomstige groei van Houten grotendeels wordt opgevangen rondom het station en een nieuwe gemengde woonwerklocatie aan de noordwestkant van de stad. In totaal denkt de gemeente hier ruimte te kunnen vinden voor 5.000 tot 6.100 woningen en 1.100 arbeidsplaatsen. Door de nabijheid van alle voorzieningen kan er in de stationsomgeving doorgebouwd worden aan een steeds aantrekkelijker gemengd stedelijk woonwerkmilieu op slechts 3 minuten reistijd naar station Lunetten en 10 minuten naar Utrecht Centraal. De noordwestelijke gebiedsontwikkeling krijgt een dubbele oriëntatie. Enerzijds zal het profiteren van de nabijheid van het centrum van Houten, anderzijds komt het dicht tegen de Grote U aan te liggen. Zowel Westraven als het USP zijn binnen 20 minuten met de fiets bereikbaar. De ontwikkeling van dit nieuwe stadsdeel van Houten kan dus niet los worden gezien van de ontwikkelingen en bereikbaarheidsmaatregelen in de A12-zone en rondom Lunetten.

Beide Regiopoorten zijn direct en snel verbonden met de belangrijke concentraties van werk en voorzieningen rondom Leidsche Rijn, Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en mogelijk het nieuwe station Lunetten Koningsweg. Daarnaast is de zuidkant van de MRU via deze corridor heel goed verbonden met het kralensnoer van kleinere steden richting 's-Hertogenbosch. Denk aan Culemborg, Geldermalsen en Zaltbommel.

Regiopoort 7 - Vianen
De achterlandverbinding richting Breda is erg belangrijk. Een spoorlijn ontbreekt, maar via de A27 komen er veel interregionale bussen die grote delen van Noord-Brabant en het Rivierengebied verbinden met de MRU. Vianen is in deze buscorridor een belangrijk knooppunt. Ook voor maakindustrie en logistiek is Vianen een belangrijk regionaal knooppunt. Daarom is Vianen in dit Ontwikkelperspectief ook een van de zeven Regiopoorten. Rondom het regionale busstation is ruimte om te verdichten (500 tot 1.000

woningen) en er is ruimte om de bestaande bedrijventerreinen te versterken en uit te breiden (500 tot 3.500 nieuwe arbeidsplaatsen).

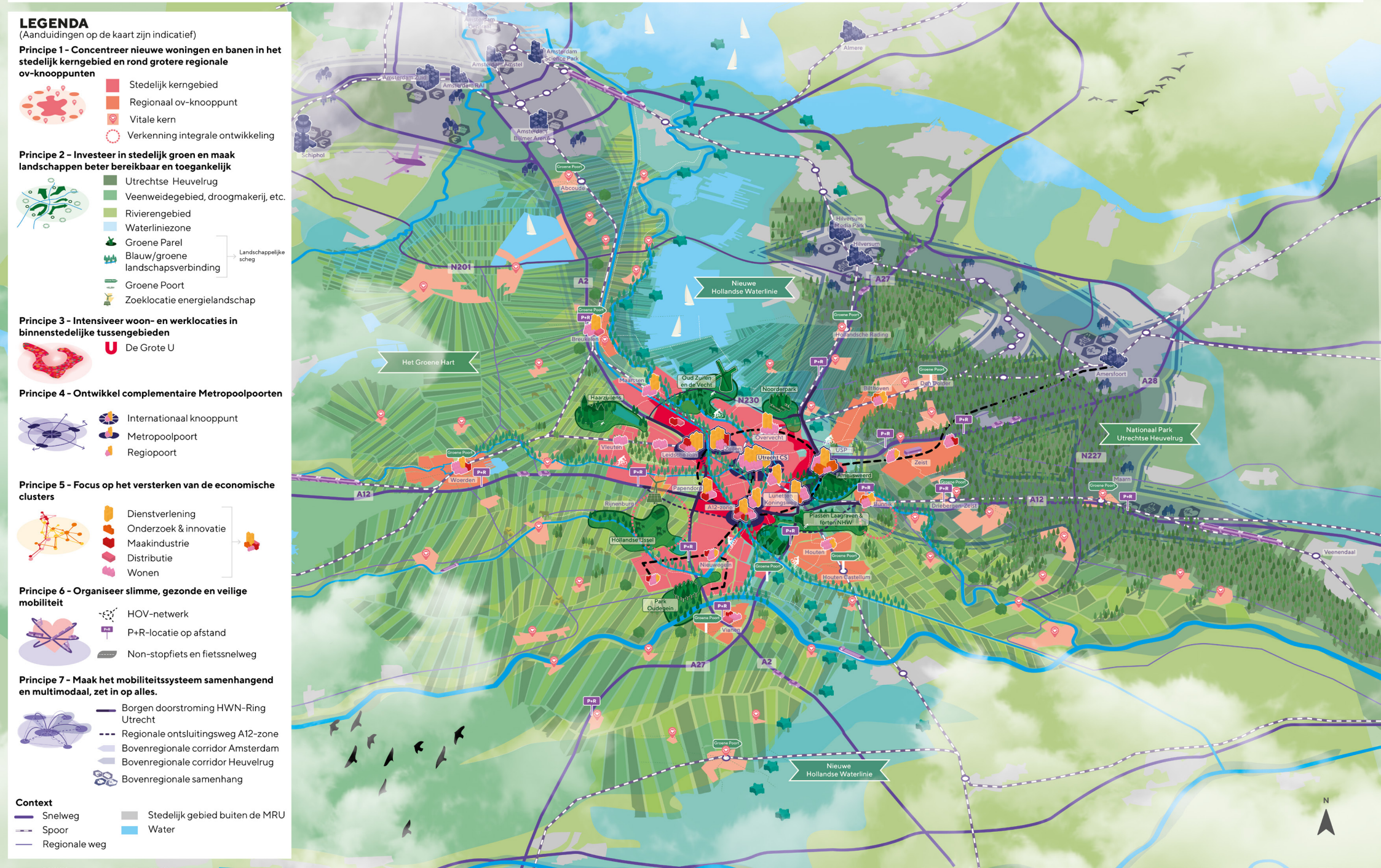
7.4 Vitale kernen

De grote diversiteit van kleine steden en dorpen is een van de grote kwaliteiten van de Metropoolregio Utrecht. Voorwaarde voor de leefbaarheid in deze kleinere kernen is dat er voldoende draagvlak blijft voor goede voorzieningen. In het MIRT-onderzoek is in de doorrekening uitgegaan van circa 7.400 woningen. Dit is een ondergrens, het aantal kan toenemen. De bandbreedte wordt gezamenlijk door de regio en de provincie verder programmatisch ingevuld. Ook hier is het nabijheidsprincipe leidend bij de locatiekeuzes. Nieuwbouw wordt bij voorkeur gerealiseerd nabij bestaande voorzieningencentra, met inachtneming van de voorwaarden die in de Provinciale Omgevingsverordening zijn vastgelegd. In het Integraal Ruimtelijk Perspectief van de U16 wordt de mogelijke ontwikkeling in en rondom kleinere kernen verder uitgewerkt, mits passend binnen het beleid van de provincie Utrecht.

Utrecht Nabij

Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid MRU 2040, met doorkijk naar 2050

U Ned

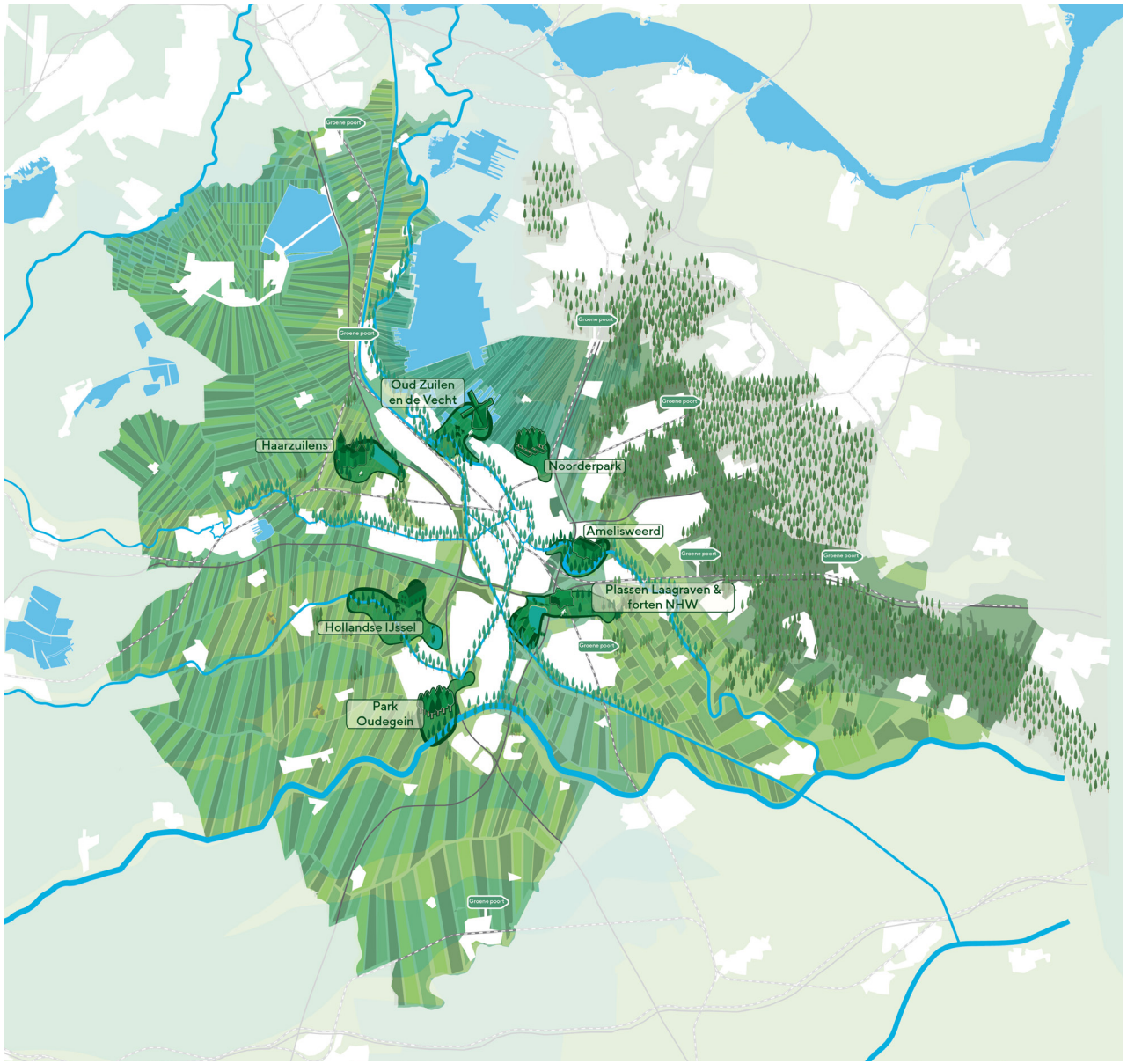


8. Ruimte voor gezonde groei – aanzet voor een programma

Het Ontwikkelperspectief schetst een mogelijk regionaal toekomstbeeld waarin de opgaven voor landschap, wonen, werken en bereikbaarheid bij elkaar zijn gebracht. In dit hoofdstuk wordt de aard en omvang van de sectorale oplossingen en maatregelen nader uitgewerkt. Omdat het Ontwikkelperspectief niet op uitvoering is gericht is de bandbreedte van mogelijke oplossingen nog groot. Verdere concretisering en verkenning van haalbaarheid, maakbaarheid en wenselijkheid zal plaatsvinden in diverse vervolgprocessen met gemeentelijke, provinciale en nationale partners.

8.1 Landschap

‘Groen groeit mee’ in de MRU. De stedelijke ontwikkeling van de Metropoolregio gaat hand in hand met het versterken van het groen en het landschap. Cruciale schakel in het landschappelijke en recreatieve netwerk is de Grote U. Dit is nu nog een stedelijk tussengebied die de stad Utrecht scheidt van het aantrekkelijke buitengebied. In het Ontwikkelperspectief groeien groen en landschap mee met de verstedelijking naar een meer robuuste structuur van landschappelijke scheggen die tot diep in het stedelijk kerngebied beleefbaar is.[58] De rivieren en waterwegen zijn daarbij de belangrijkste natuurlijke ruimtelijke dragers die mooi aansluiten op de nabijgelegen grotere landschappen



Afbeelding 33 - De mogelijke groenstructuur van de MRU in 2040.

58 Het Ontwikkelperspectief sluit goed aan op de gezamenlijke visie van regio en provincie getiteld ‘Groen groeit mee’. Dit is de uitdagende slogan die duidelijk wil maken dat als de regio of provincie groeit qua inwoneraantal, economie en mobiliteit ook de behoefte aan groene recreatieruimte en natuur groeit. Tel daarbij de noodzakelijke veranderingen op waar de groene ruimte voor staat (meer duurzame landbouw, ruimte voor opwekken van elektriciteit, meer biodiversiteit et cetera) en dan is duidelijk dat een effectieve en daadkrachtige bundeling van krachten dringend noodzakelijk is. Zie daarnaast ook het concept Ringpark, dat is ontwikkeld door de Provinciale Adviseur Ruimtelijke Kwaliteit.

van de regio en tot diep in het hart van de Metropoolregio doordringen:

- De Kromme Rijn legt de verbinding tussen Ledig Erf en de landgoederenzone aan de voet van de Heuvelrug.
- De inundatiekanalen van de Nieuwe Hollandse Waterlinie leggen vanuit Overvecht en Voordorp een vanzelfsprekende verbinding met het Noorderpark en de Heuvelrug.
- De Vecht en Leidsche Rijn verbinden de Oude Gracht en Leidsekade met het open landschap van het Groene Hart.
- En het Merwedekanaal en de Hollandse IJssel verbinden Ledig Erf en Stadshart Nieuwegein met het grote landschap van rivieren en waarden.

Deze landschappelijke scheggen kunnen een bestemming op zichzelf worden en kunnen tegelijkertijd vanzelfsprekende dragers worden voor aantrekkelijke fiets- en wandelroutes naar het landschap. Maar dan moet er wel een aantal maatregelen genomen worden om zowel de routes als de bestemmingen ingrijpend te verbeteren:

- De routes in de scheggen moeten goed aansluiten op een regionaal fiets- en wandelnetwerk dat alle recreatieve bestemmingen met elkaar verbindt.
- Op de kop van iedere landschappelijke scheg liggen bijzondere Groene Parels, de belangrijke stapstenen tussen scheg en landschap. Deze moeten verder versterkt en ontwikkeld worden. Denk bijvoorbeeld aan Landgoed Amelisweerd en de Laagravense plassen, die direct grenzen aan de Grote U.
- Om de regionale landschappen te laten ontwikkelen tot een samenhangend recreatief systeem is de inzet op een fijnmazig dwaalnetwerk van voet- en fietspaden noodzakelijk. Hierdoor spreidt de recreatiedruk en wordt de belevingswaarde vergroot. De ontwikkeling van dit netwerk kan ook gepaard gaan met een verbetering van de landschapsstructuren.
- De landschappen op grotere afstand kunnen beter bereikbaar worden met het openbaar vervoer. Een aantal NS-stations (Abcoude, Breukelen, Den Dolder, Driebergen-Zeist, Hollandsche Rading, Houten Castellum, Leerdam, Maarn en Woerden) kan Groene Poorten worden van waaruit aantrekkelijke wandel- en fietspaden naar het nabijgelegen landschap lopen. En bij het busstation van Vianen ligt er ook een kans om een Groene Poort te realiseren. Een mooi voorbeeld van een Groene Poort is de Linielanding langs de A27 bij Nieuwegein.
- Cruciale voorwaarde voor het succes van alle bovenstaande interventies is het slechten van ruimtelijke barrières, vooral rondom de Groene Parels en Groene Poorten. Dit betreft vooral de kruisingen van weg-, spoor- en waterwegen. Meestal gaat het om de verbetering van een bestaande verbinding, zoals de recreatieve routes over en onder de A12 of de routes vanuit Overvecht naar het Noorderpark. Maar in sommige gevallen

moeten deze nog gerealiseerd worden, denk aan de Groene Verbinding over de A27 ter hoogte van Amelisweerd, die gerealiseerd zal worden met de geplande aanpak van de A27/A28. [59]

8.2 Wonen

Bij het opstellen van het Ontwikkelperspectief is zorgvuldig gekeken naar kansrijke woningbouwlocaties die passen binnen de eerder genoemde zeven principes. Anderzijds is ook goed gekeken of de woonmilieus die op deze locaties gerealiseerd kunnen worden goed aansluiten op de regionale woningbehoefte.

Uitgangspunt voor het MIRT-onderzoek was het realiseren van 104.000 tot 125.000 woningen tot 2040. Daarvan waren er tot 2030 al 67.000 vastgelegd in bestaande plannen. Er zijn echter twee belangrijke redenen om in het Ontwikkelperspectief rekening te houden met hogere woningaantallen:

- Ten eerste is het zeer onwaarschijnlijk dat alle locaties die nu in dit Ontwikkelperspectief zijn meegenomen precies zo worden gerealiseerd als nu wordt aangenomen. In een tijdsbestek van 10 tot 15 jaar kan veel veranderen. Daarom wordt er op voorhand rekening gehouden met mogelijke planuitval in de periode tot 2030. Dit betekent dat in het Ontwikkelperspectief tot 2030 een hogere plancapaciteit nodig is om eventuele tegenvallers in de realisatie op te kunnen vangen. [60]
- Ten tweede is er een grote kans dat de groei ook na 2040 zal doorzetten. Dus het is verstandig om bij de planning van woningbouwlocaties al rekening te houden met een mogelijke doorgroei op langere termijn die vergelijkbaar is met de periode 2030-2040. Dit betekent dat er ook na 2040 mogelijk opnieuw ruimte gevonden moet worden voor een groot aantal woningen.

Daarom is er in dit Ontwikkelperspectief rekening gehouden met een bandbreedte van plancapaciteit voor woningbouw. De eerder vastgestelde behoefte van 104.000 woningen is de ondergrens. Maar om tegemoet te komen aan bovenstaande inzichten is er rekening mee gehouden dat er tot 2040 ruimte moet zijn om 125.000 woningen te kunnen realiseren, waarbij er volgens afspraak getreefd wordt naar 75.000 woningen voor 2030. Om dit te kunnen halen is er minimaal een plancapaciteit nodig van 87.100 tot 97.500 woningen tot 2030.

In het Ontwikkelperspectief is ruim voldoende potentieel laadvermogen om aan de bovenstaande plancapaciteit te kunnen voldoen. In het meest optimistische scenario is er tot 2040 ruimte voor ongeveer 179.000 woningen. Er valt dus nog wat te kiezen. Er kan gekozen worden voor lagere woningdichtheden waardoor er per locatie minder gebouwd wordt. Er kan gekozen worden voor een fasering waarbij een aantal locaties tot 2040 niet

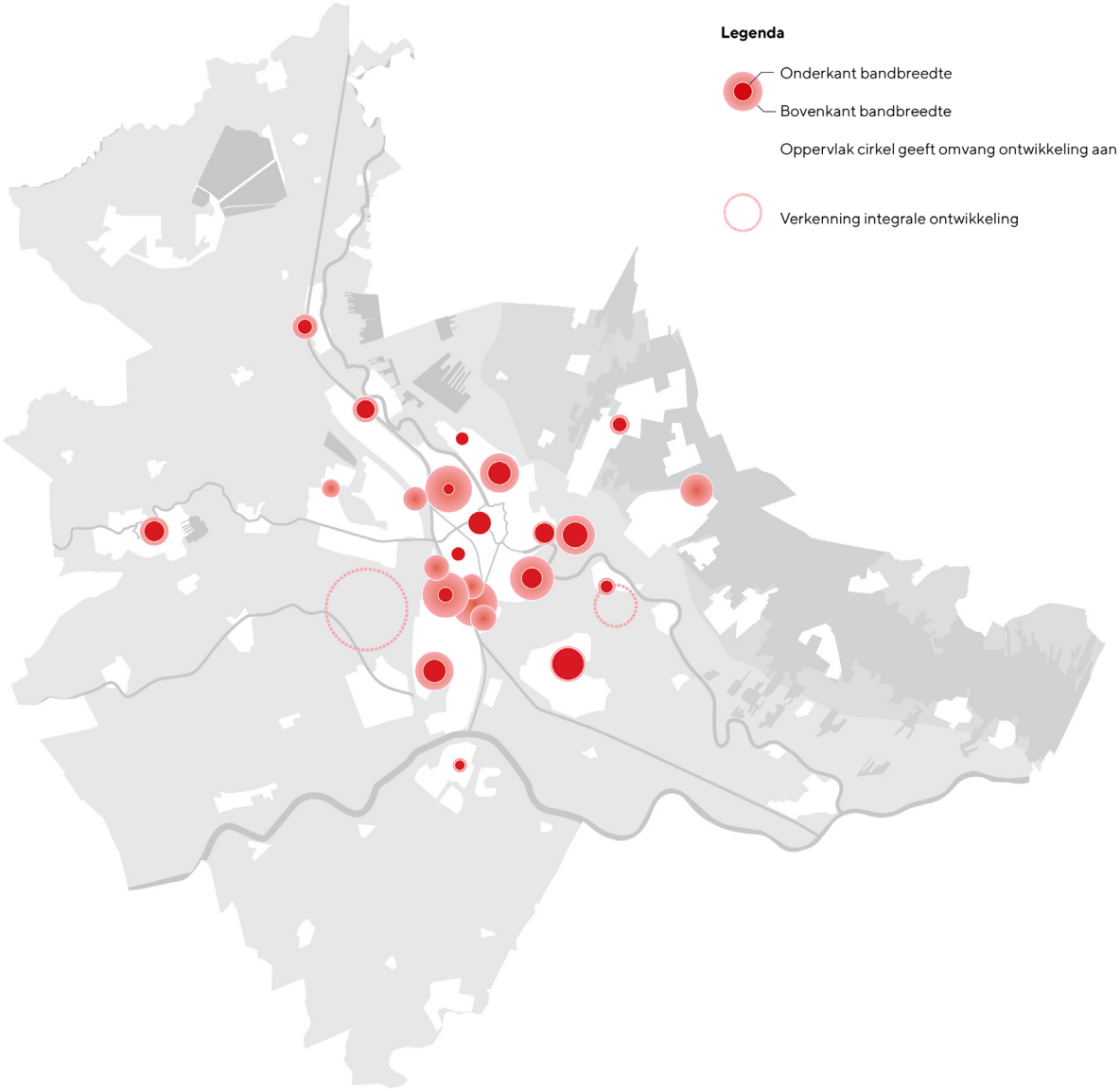
59 Deze Groene Verbinding maakt deel uit van het project Ring Utrecht. In het Ontwikkelperspectief wordt verondersteld dat dit project voor 2030 is gerealiseerd.

60 Om eventuele planuitval te compenseren is er gerekend met 130 procent van het daadwerkelijk te realiseren aantal woningen.

ontwikkeld worden, zodat ze ingezet kunnen worden voor de groeiopgave na 2040. Er kan gekozen worden om andere bestemmingen voorrang te geven. Denk aan energiewinning, meer ruimte behouden voor bedrijventerreinen of meer ruimte maken voor groen en recreatie. En natuurlijk is het voorstelbaar om te kiezen voor de locaties die de beste balans hebben tussen kosten en baten. Al deze keuzes zijn nog niet gemaakt in het Ontwikkelperspectief. Deze moeten in nadere gebiedsuitwerkingen verder onderzocht worden.

8.2.1 Wonen in de Grote U en het stedelijk kerngebied

De Grote U biedt kansen om aantrekkelijke stedelijke gemengde woonmilieus te realiseren met ook veel ruimte voor werken en voorzieningen. Deze woonmilieus sluiten goed aan op de behoefte.[61] De nabijheid van de binnenstad van Utrecht is een enorme kwaliteit. Maar minstens zo belangrijk is de nabijheid van bestaande andere voorzieningen, woonwijken en



Afbeelding 34 - Mogelijke woonlocaties 2030 tot 2040 (exclusief vitale kernen).

61 Kwalitatieve woningmarktanalyse U16, Companen, 2020.

werklocaties en de goede (boven)regionale verbindingen. Alle woningbouwlocaties die ontwikkeld kunnen worden grenzen direct aan bestaande wijken en werkgebieden. Als er wordt ingezet op transformatie en verdichting van de kansrijke locaties in de Grote U, is er tot 2040 nog ruimte voor 11.000 tot 68.000 woningen, boven op de reeds vastgestelde plannen. Daarmee biedt de Grote U ruim voldoende potentieel laadvermogen om de regionale binnenstedelijke woningbouwopgave van 2030 tot 2040 een plek te geven.[62] Maar dan moet er wel voldaan kunnen worden aan een groot aantal randvoorwaarden en condities op het gebied van leefbaarheid en bereikbaarheid.

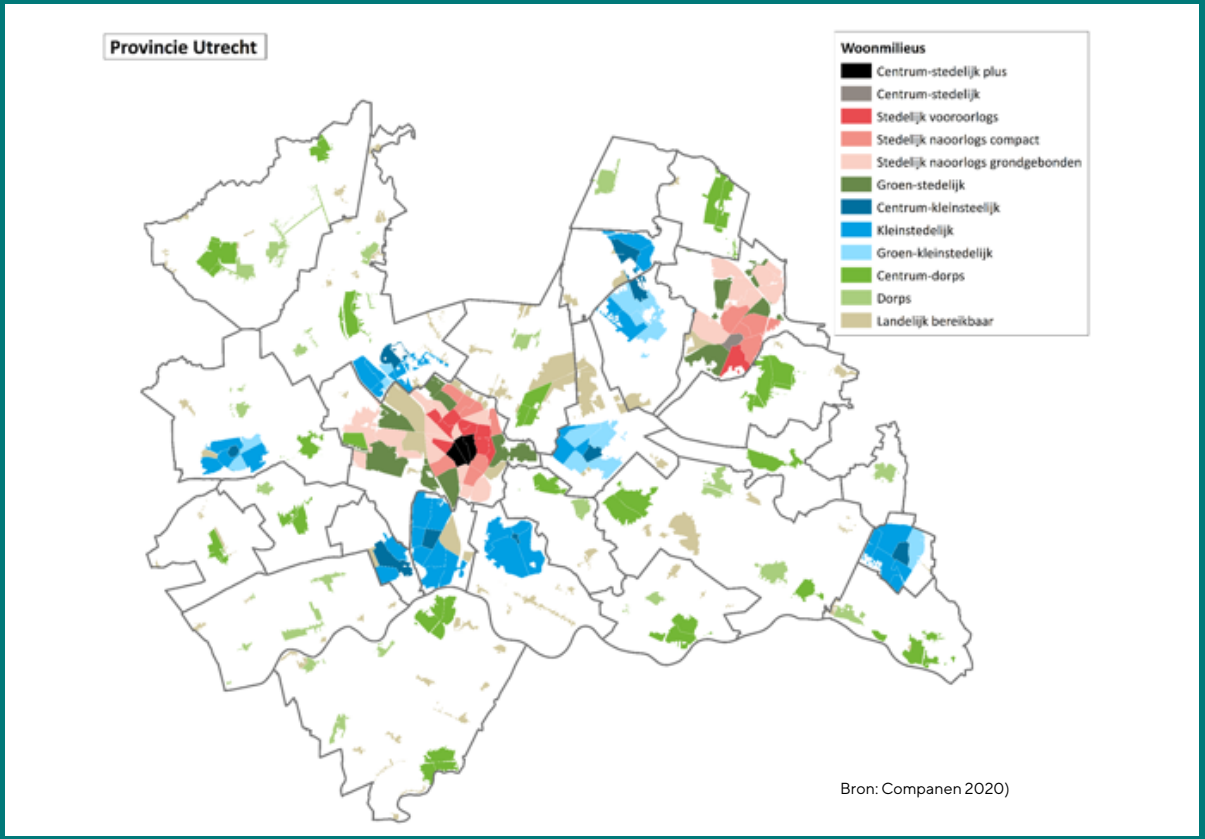
Cruciale voorwaarde voor een succesvolle ontwikkeling van deze kansrijke locaties is het slechten van fysieke barrières. De

62 Dit potentieel laadvermogen is exclusief 8.000 tot 14.000 woningen die op andere stedelijke verdichtingslocaties buiten de Grote U gerealiseerd kunnen worden in het stedelijk kerngebied. In deze verkenningen is er rekening mee gehouden dat Lage Weide grotendeels gehandhaafd blijft als bedrijventerrein, bedrijvigheid in delen van de A12-zone gemengd kan worden met wonen en het erfgoed van de Nieuwe Hollandse Waterlinie gerespecteerd wordt.

Kader 4- Woonmilieus in Utrecht

De MRU kent een grote diversiteit aan woonmilieus. Op de onderstaande kaart is goed te zien dat het centrum van Utrecht een unieke kwaliteit heeft met een groot aanbod van zeer stedelijke woonmilieus. En juist deze woonmilieus zijn de komende decennia heel erg in trek.

In dit MIRT-onderzoek zijn de bestaande woonmilieus als vertrekpunt genomen voor de mogelijke ontwikkeling van nieuwe woonmilieus. Daarbij is steeds het uitgangspunt geweest dat het mogelijk is om maximaal een stap stedelijker/compacter te bouwen dan de huidige situatie. Tenzij een locatie volledig vernieuwd gaat worden en/of een volledig andere bereikbaarheid krijgt.



Bron: Companen 2020)

Grote U valt op veel plekken samen met de gebieden die door grootschalige rijkswegen, kanalen en spoorlijnen een grote mentale afstand hebben. De realisatie van een fijnmazig fietsnetwerk met aantrekkelijke en sociaal veilige onderdoorgangen, oversteken of ondertunneling is daarom essentieel. Denk aan het enorme effect van de Dafne Schippersbrug op de nabijheid van Leidsche Rijn vanuit Oog in Al, Lombok en Kanaleneiland.

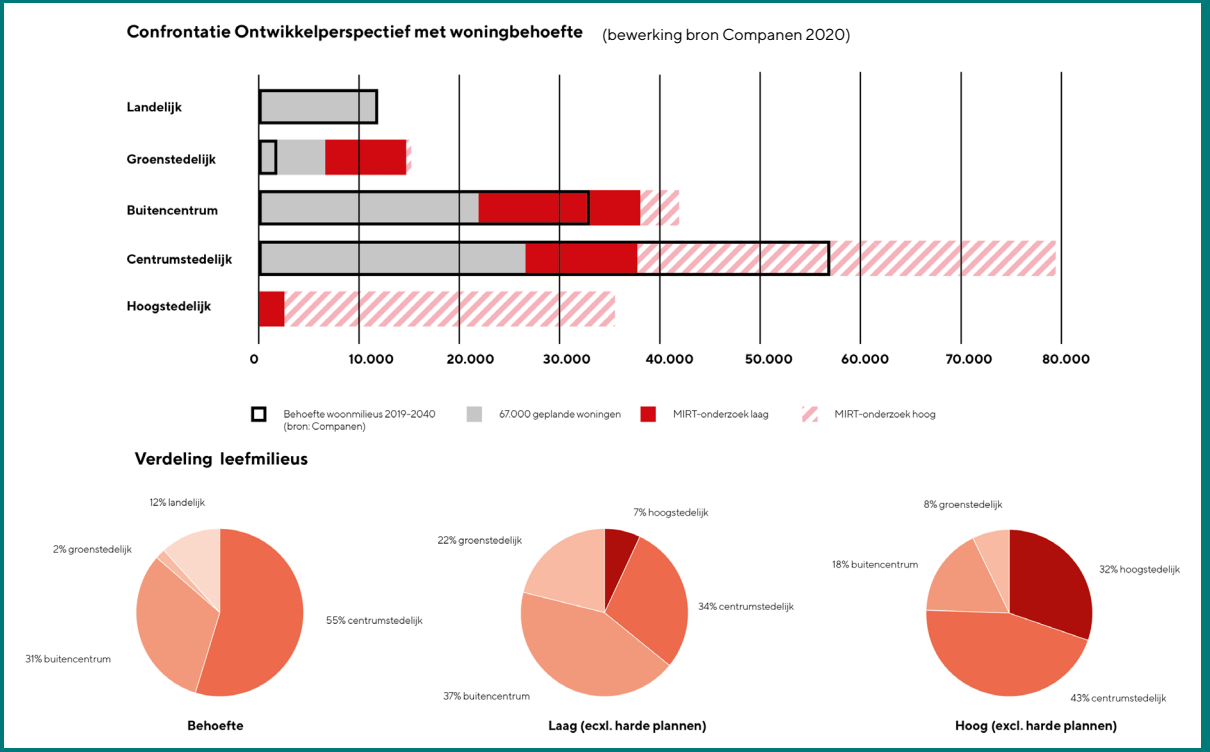
Een tweede belangrijke voorwaarde voor de ontwikkeling van nieuwe stedelijke woonmilieus is de aanpak van geluidshinder en emissie van fijnstof. Uit de effectanalyse blijkt dat maximaal 39 procent van de nieuwe woningen in de geluidscategorieën redelijk tot (zeer) goed ligt. Dit betekent dus dat voor meer dan 60 procent van de woningen structurele oplossingen gerealiseerd moeten worden.[63] Denk daar-

63 De opgave is fors. IenW verwacht groei van (met name stedelijke) mobiliteit en wil de effecten van mobiliteit terugdringen. Daarom wordt duurzaamheid en gezondheid integraal meegenomen. Hierover is een rapportage opgesteld die de impact van mobiliteit op CO2 en gezondheid in beeld brengt. Meer informatie hierover in het rapport: *Analyse duurzame en gezonde mobiliteit,* juli 2020.

Kader 5 - Woonmilieus in het MIRT-onderzoek in relatie tot woonmilieubehoefte

Voor de verkenning van de woningcapaciteit is per locatie gekeken welke dichtheid maximaal gerealiseerd kan worden, zowel bij een laag als bij een hoog ambitieniveau. De ligging en ov-bereikbaarheid zijn daarvoor maatgevend geweest. Deze verkenning leidt tot een mogelijk woningaantal met een mogelijke differentiatie van woonmilieus. Die is vervolgens vergeleken met de regionale woonmilieubehoefte die door Companen is onderzocht. Het lage en het hoge scenario sluiten redelijk goed aan op de behoefte.

Wat opvalt is dat er een substantieel aanbod van hoogstedelijke leefmilieus mogelijk is, maar dat is niet onderzocht in het behoefteonderzoek van Companen. De bandbreedte tussen het lage en hoge scenario biedt echter voldoende ruimte om op zoek te gaan naar een optimale mix tussen buitencentrum, centrumstedelijk en hoogstedelijk. De woningdichtheid en de menging met andere stedelijke functies zijn daarbij de belangrijkste variabelen waarmee geschoven kan worden.



bij aan de afscherming van snelwegen en spoorlijnen, maar ook het terugdringen van de geluidshinder van lokale wegen en bedrijvigheid. Deze noodzakelijke verbetering van de leefkwaliteit zorgt er ook voor dat de leefkwaliteit in alle bestaande aangrenzende wijken aanzienlijk verbetert, waarmee het gezond leven in een stedelijke regio daadwerkelijk voor heel veel meer mensen gerealiseerd kan worden.

Door te bouwen in hoge stedelijke dichtheden is het mogelijk om met lage parkeernormen te werken en slimme mobiliteitsconcepten, zoals nu al het geval is bij de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Maar dan moeten er wel goede alternatieven zijn. Goede fietsverbindingen, HOV en betere bediening van bestaande en eventueel nieuwe treinstations is voorwaarde om het woningaantal ook daadwerkelijk gerealiseerd te krijgen.
Ten slotte is het op een aantal locaties noodzakelijk om bestaande extensieve functies uit te plaatsen of te integreren in de herontwikkeling. Extensieve bedrijven-

Tabel 8 - bandbreedte woningaantallen 2030-2040

	Indicatie woonmilieu onderkant bandbreedte*	Indicatie woonmilieu bovenkant bandbreedte*	Onderkant bandbreedte (indicatief) | Bovenkant bandbreedte (indicatief)
Grote U			
Lage Weide			- | -
Leidsche Rijn/ 4e kwadrant		HS	- | 2.700
Zuilen (werkspoorkwartier)	CS	HS	600 | 10.300
Papendorp	CS	CS	- | 3.000
Galecopper zoom	BC	CS	1.000 | 10.000
Bedrijvengebied Kanaleneiland		CS	- | 2.800
Westraven (incl. tramremise)		CS	- | 10.000
Laagraven /Liesbosch		CS	- | 3.100
Lunetten Koningsweg (incl. deel Maarschalkerweerd)	CS	HS	2.000 | 9.100
Rijnsweerd	CS	HS	1.900 | 2.800
USP	CS	HS	3.000 | 7.400
Overvecht	CS	CS	2.500 | 7.300
subtotaal			***11.000 | 68.500***
Overig Stedelijk Kerngebied			
Centraal station	HS	HS	2.500 | 2.500
Kanaleneiland	CS	CS	900 | 1.000
Maarssen	BC	BC	1.700 | 3.200
Nieuwegein	BC	CS	2.500 | 4.500
Overvecht Noord	BC	BC	800 | 1.000
Vleuten	BC	BC	- | 1.600
subtotaal			***8.400 | 13.800***
Regionale poorten			
Bilthoven/ De Bilt	BC	BC	1.000 | 2.000
Breukelen	BC	BC	1.000 | 3.000
Bunnik	BC	CS	800 | 1.900
Houten	BC	CS	5.000 | 6.100
Vianen	GS	GS	500 | 1.000
Woerden	BC	BC	2.000 | 4.000
Zeist-Noord		BC	- | 5.000
subtotaal			***10.300 | 23.000***
Vitale Kernen			
Eventuele bovengrens te bepalen obv regionaal programma			7.400 | ntb
Overig			
Woningen in lopende plannen	GS	GS	67.000 | 67.000
TOTAAL Utrecht Nabij			**104.100 | 179.700**
Doorgroei uitleglocaties			
Bunnik-Zuid			- | 5.000
Rijnenburg			- | 30.000

* Afkortingen woonmilieus: Hoogstedelijk (HS), Centrumstedelijk (CS), Buitencentrum (BC), Groenstedelijk (GS)

complexen moeten bijvoorbeeld geïntensiveerd of verplaatst worden om ruimte voor ontwikkeling te maken.

Naast de woningbouw in de Grote U liggen er ook nog een aantal andere kansen om binnen het stedelijk kerngebied te verdichten. Rondom Utrecht Centraal is ook na 2030 nog ruimte om woningen te realiseren, net als bijvoorbeeld in Maarssen, Nieuwegein en Overvecht. In totaal is er naar schatting ruimte voor 8.000 tot 14.000 woningen.

8.2.2 Wonen in de Regiopoorten

De ontwikkeling van de Grote U voorziet in de grote behoefte aan centrum-stedelijke woonmilieus. De Regiopoorten (De Bilt-Bilthoven, Breukelen, Bunnik, Houten, Vianen, Woerden en Zeist) bedienen een andere grote woningbehoefte: de compactere woonmilieus in de directe nabijheid van stads- en dorpscentra buiten het stedelijk kerngebied.[64] Het gaat om woningbouwlocaties die zeer goed met het ov bereikbaar zijn (vaak bij een station) en met het stads- of dorpscentrum op fietsafstand.

Het Ontwikkelperspectief biedt ruimte om 10.000 tot 23.000 woningen te bouwen in de zeven Regiopoorten, boven op de al bestaande plancapaciteit. Op sommige locaties kan gebruik gemaakt worden van nog beschikbare ruimte. Op andere locaties kunnen alleen woningen gerealiseerd worden door de herstructurering van bestaande functies of een integrale gebiedsontwikkeling met forse investeringen in leefbaarheid en bereikbaarheid.

Net als bij de locaties in de Grote U wordt er ingezet op nabijheid en compacte, gemengde woonmilieus, zodat de groei van de automobiliteit als gevolg van de ontwikkeling van deze locaties zo klein mogelijk blijft. Dit betekent wel dat er maximaal moet worden ingezet op een goede bediening met het ov, zodat andere centra en werklocaties in de MRU en de omliggende regio's goed bereikbaar blijven.

8.2.3 Wonen in de vitale kernen

In dit Ontwikkelperspectief wordt ervan uitgegaan dat er tussen 2030 en 2040 ongeveer 7.400 woningen in en nabij de vitale kernen worden gebouwd. Dit is een ondergrens. Er zijn geen locaties aangewezen, omdat dit onderdeel is van de regionale afspraken die tussen provincie Utrecht en U10 gemaakt worden in het kader van het regionaal programmeren.

8.2.4 Nieuwe uitleglocaties

Rijnenburg

Een Ontwikkelperpectief voor de Metropoolregio Utrecht kan niet zonder een visie op de ontwikkeling van Rijnenburg. Dit is immers een grote potentiële woningbouwlocatie die al meer dan tien jaar in beeld is. Tot 2035-2040 is Rijnenburg echter waarschijnlijk niet nodig om de woningaantallen en werklocaties te halen. Bovendien is auto- en ov-ontsluiting van het gebied complex en kostbaar.

Dit Ontwikkelperspectief geeft prioriteit aan verstedelijking rondom knooppunten

64 Kwalitatieve woningmarktanalyse U16, Companen, 2020.

en in de Grote U, passend in het concept Wiel met Spaken, omdat dit beter aansluit bij de uitgangspunten van gezonde verstedelijking. Op deze plekken is voldoende potentieel laadvermogen om op lange termijn te voorzien in de regionale woningbehoefte op locaties waar mensen (conform de onderzochte woonmilieuvoorkeuren) ook willen wonen, namelijk gemengde (hoog)stedelijke woonmilieus in de nabijheid van de binnenstad van Utrecht en compacte stedelijke woonmilieus direct buiten het centrum van kleinere steden en grote dorpen. Ook werklocaties zijn op lange termijn in voldoende aantallen en diversiteit voor handen rondom knooppunten, in de Grote U en de regio. Tegelijk biedt Rijnenburg ruimte voor andere stedelijke functies zoals energie, recreatie, sport, water en groen.

Rijnenburg is wel een potentiële locatie om binnen de MRU na 2035-2040 door te kunnen groeien. Als de A12-zone en Papendorp tussen 2030-2040 levendige grootstedelijke en goed bereikbare stadsdelen zijn geworden is de fysieke en mentale afstand tot Rijnenburg een stuk kleiner. Met de ontwikkeling van de Grote U, met alle bijbehorende maatregelen op het gebied van landschapsstructuren, HOV, fietsnetwerken en ontsluitingswegen, wordt de ontwikkeling van Rijnenburg beter inpasbaar dan nu het geval is.

Mocht de planontwikkeling op andere locaties in de Metropoolregio tegenvallen, of de woningbehoefte sneller groeien dan nu geraamd, dan kan een besluit over mogelijke ontwikkeling van deze locatie vervroegd worden. De gemeente Utrecht onderzoekt dan ook samen met U Ned-partners verder op de vraag onder welke condities Rijnenburg een functie kan hebben in de verstedelijkingsopgave na 2035-2040. Belangrijke condities zijn een goede wegontsluiting en een goede ov-bereikbaarheid middels realisatie van het Wiel met Spaken. Bij eerdere ontwikkelingen in de grote U is het dus van groot belang om rekening te houden met mogelijke doorgroei naar Rijnenburg.

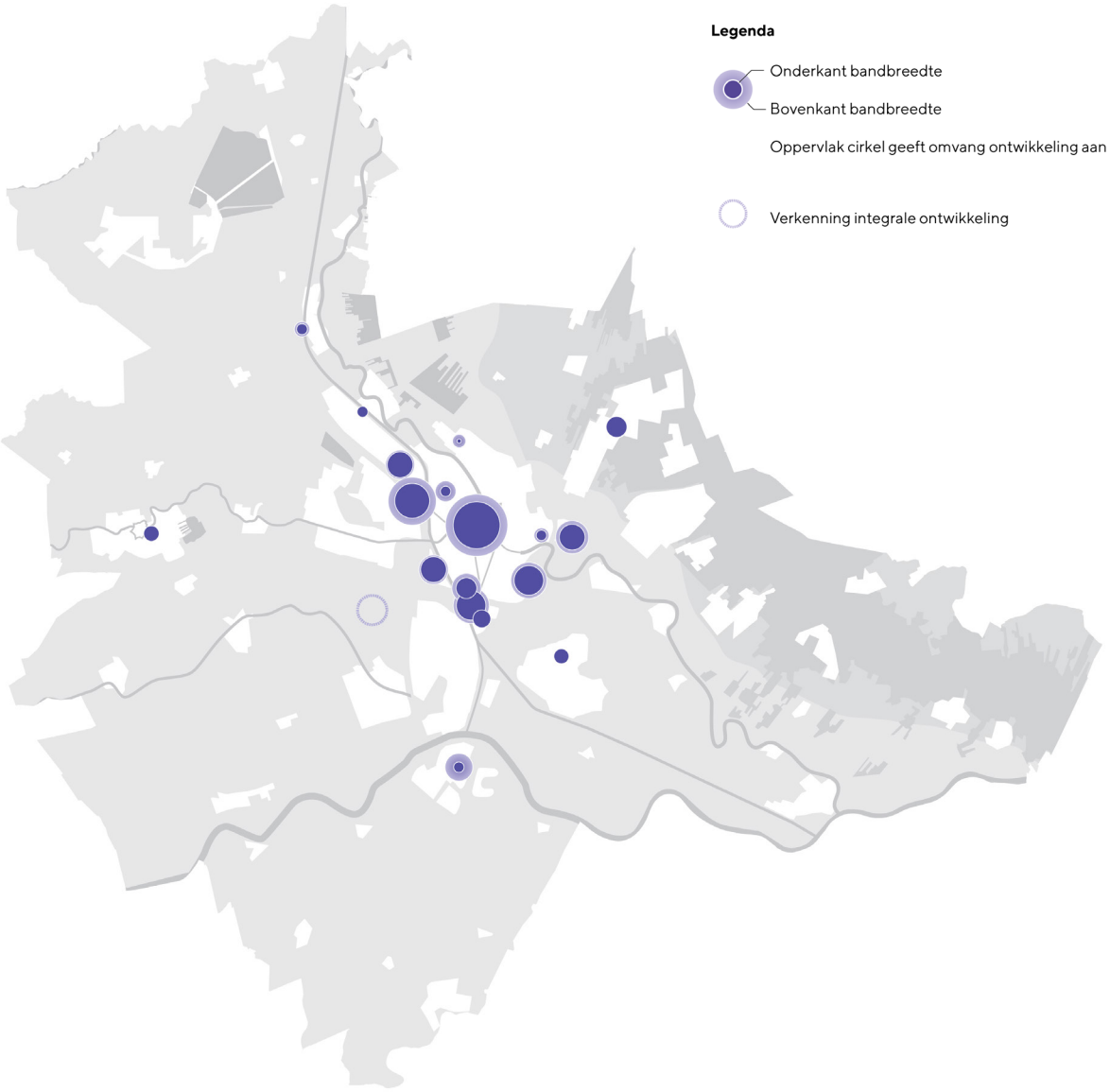
Bunnik-Zuid

Aan de zuidkant van Bunnik is mogelijk ruimte voor doorgroei, maar alleen als deze opgave deel uitmaakt van een grotere integrale ontwikkeling. Het kansrijkst is de ontwikkeling binnen de invloedssfeer van het knooppunt. Zowel de landschappelijke afwegingen als de bereikbaarheidsproblematiek zullen door de regio ter hand worden genomen in de uitvoering van de Omgevingsvisie Provincie Utrecht en het REP (gezamenlijk regionaal programmeren) en in vervolgonderzoek binnen U Ned. Uitgangspunt is dat de verkenning van de eventuele toekomstige verstedelijking ten zuiden van de A12 plaatsvindt in samenhang met de andere verstedelijkingslocaties in de Kromme Rijnstreek, zodat in dit waardevolle gebied de gewenste kwaliteit voor wonen, mobiliteit en landschap gerealiseerd kan worden.

8.3 Werk

Werkgelegenheid is een belangrijke motor voor het succes van de Metropoolregio Utrecht. Als de regio groeit moet er dus ook voldoende ruimte gevonden worden om de economische groei te accommoderen. Een belangrijk deel van de groei van arbeidsplaatsen zal plaatsvinden in de kenniseconomie en de dienstverlening, beide sectoren zijn sterk aangewezen op stedelijke interactiemilieus. De transitie naar een circulaire economie en de groei van opslag en distributie zullen in de Metropoolregio ook tot veel veranderingen leiden, maar door automatisering zal de groei van het aantal arbeidsplaatsen in deze sectoren beperkt zijn. Wel vragen deze sectoren veel ruimte, terwijl bestaande bedrijventerreinen steeds minder plaats hebben en er tot 2030 nauwelijks nieuwe bedrijventerreinen gepland staan.

Onderzoek heeft aangetoond dat er 80.000 arbeidsplaatsen extra moeten worden gerealiseerd tot 2040. Deze behoefte is verdeeld over kantooromgevin-



Afbeelding 35 - Mogelijke werklocaties tot 2040 (exclusief vitale kernen).

gen (28.000), bedrijventerreinen (13.000), wetenschap (5.000), winkels (3.000) en overige bedrijfsruimte (werken vanuit huis, overheid en zorg, gemengde bedrijvigheid in de wijk).[65] In het Ontwikkelperspectief wordt uitgegaan van 80.000 arbeidsplaatsen, conform de vastgestelde uitgangspunten voor het MIRT-onderzoek. Daarvan worden waarschijnlijk 65.000 arbeidsplaatsen reeds gerealiseerd in lopende plannen tot 2030, waarvan 59.000 in de stad Utrecht en 6.000 in de andere delen van de Metropoolregio. De restopgave is dus 21.000 arbeidsplaatsen. Een groot deel van deze groei kan gerealiseerd in stedelijke gemengde milieus. Maar voor de hindergevende bedrijvigheid is nog 149 hectare nieuwe bedrijventerreinen nodig, boven op de bestaande planvoorraad van 60 hectare.

In het Ontwikkelperspectief is voldoende potentieel laadvermogen om aan de bovenstaande opgave te kunnen voldoen.

65 *Naar toekomstbestendige werklocaties in de regio U16,* Stec groep, mei 2020.

Tabel 9 - bandbreedte arbeidsplaatsen 2020-2040

	Onderkant bandbreedte (indicatief)	Bovenkant bandbreedte (indicatief)
Grote U		
Lage Weide	3.000	3.800
Leidsche Rijn/ 4e kwadrant	5.600	10.500
Zuilen	500	2.000
Papendorp	3.000	4.000
Galecopper zoom	ntb	ntb
Bedrijvengebied Kanaleneiland	2.000	4.000
Westraven (incl. tramremise)	4.000	6.000
Laagraven / Liesbosch	1.500	1.600
Lunetten Koningsweg (incl. deel Maarschalkerweerd)	4.000	6.000
Rijnsweerd	500	1.000
USP	3.000	5.000
Overvecht	-	-
subtotaal	***27.100***	***43.900***
Overig Stedelijk Kerngebied		
Centraal station	10.000	18.000
Kanaleneiland	-	-
Maarssen	540	540
Nieuwegein	-	-
Overvecht Noord	90	790
Vleuten	-	-
subtotaal	***10.630***	***19.330***
Regionale poorten		
Bilthoven/ De Bilt	2.000	2.200
Breukelen	550	1050
Bunnik	ntb	ntb
Houten	1.100	1.100
Vianen	500	3.500
Woerden	1.100	1.100
Zeist-Noord	ntb	ntb
subtotaal	***5.150***	***8.950***
Vitale Kernen	ntb	ntb
Overig		
Werk in woonwijken en aan huis	20.000	30.000
TOTAAL Utrecht Nabij	**62.880**	**102.180**
Doorgroei uitleglocaties		
Bunnik-Zuid	-	-
Rijnenburg	-	4.000

In het meest optimistische scenario is er tot 2040 ruimte voor ongeveer 102.000 arbeidsplaatsen. Maar dan wordt er wel uitgegaan van een forse verschuiving naar werkgelegenheid die goed mengbaar is met wonen en die relatief weinig oppervlak kost: kantoren, en onderzoek en innovatie. Als er rekening wordt gehouden met meer ruimte voor maakindustrie en logistiek en distributie, dan kunnen er aanzienlijk minder arbeidsplaatsen gerealiseerd worden.

Het is ingewikkeld om werkgelegenheid te sturen. Er kunnen condities gecreëerd worden die aantrekkelijk zijn voor bepaalde bedrijven, maar het is altijd maar de vraag of deze zich ook daadwerkelijk zullen vestigen. Daarom is het in het aanbod van locaties bijvoorbeeld erg belangrijk om een zekere schaarste te creëren zodat bedrijven gemotiveerd worden zich te vestigen op de gewenste locaties en bereid zijn om zuinig om te gaan met de beschikbare ruimte in de MRU.

Om ruimte te maken voor een gezonde groei van werkgelegenheid worden in het Ontwikkelperspectief de navolgende keuzes gemaakt:

- Zoveel mogelijk mengen, werk moet nabij zijn zodat de pendel zoveel als mogelijk beperkt blijft.
- Verdichten en intensiveren om de schaarse ruimte maximaal te benutten, vooral op locaties met milieuhindercontouren.
- Kantoren alleen op multifunctionele HOV-knopen, bij voorkeur met een treinstation op loopafstand.
- Versterken circulaire ketens door bedrijven te clusteren.
- Clustering van regionale distributiecentra en het uitsluiten van nieuwe nationale distributiecentra.
- Versterken van connectiviteit van innovatie- en onderzoeklocaties vanuit economisch perspectief door het programmeren van groeigebieden voor R&D, zoals satellietlocaties en laboratoriumruimte.

De Grote U speelt een belangrijke rol voor de werkgelegenheid, zowel nu als in 2040. Op dit moment is een groot deel van de Grote U al ingericht als een zeer divers werkgebied, van kantorenlocaties tot watergebonden industriële bedrijven. Het is een belangrijke zone met terreinen voor bedrijven die zich moeilijk laten mengen met een binnenstedelijk leefklimaat. Dit is een schaars goed in een Metropoolregio waar de ruimte onder druk staat. In het Ontwikkelperspectief wordt ervan uitgegaan dat er in de Grote U voldoende ruimte beschikbaar moet zijn om tot 2040 meer dan 11.000 arbeidsplaatsen te kunnen realiseren, boven op de reeds geplande arbeidsplaatsen. Daarbij is rekening gehouden met voldoende ruimte voor meer extensieve bedrijven met minder werknemers per vierkante meter. Daarnaast is er rekening mee gehouden dat er bedrijven uit andere delen van de MRU naar de Grote U worden verplaatst omdat ze moeilijk gemengd kunnen worden met woningbouwontwikkeling.

De resterende 10.000 arbeidsplaatsen zijn nodig voor de groeiende beroepsbevolking in de omliggende gemeenten van de MRU. Deze arbeidsplaatsen zijn te realiseren door het ontwikkelen van kleine kantoren bij stations, meer formele bedrijfsruimte (bedrijventerreinen), woningbouw (want toename werken vanuit huis), en voor een klein deel toename zorg en onderwijs.
De Regiopoorten kunnen met ongeveer 5.000 tot 9.000 arbeidsplaatsen een substantiële bijdrage leveren aan de groei van de werkgelegenheid binnen de MRU tussen 2030 en 2040. De gemengde milieus rondom ov-knopen bieden aantrekkelijke vestigingscondities voor kleinere kantoren, onderwijs, detailhandel en bedrijfsruimte aan huis. Deze locaties zijn immers goed met het ov verbonden, met de economische structuren van de MRU en de omliggende regio's. Daarnaast hebben een aantal Regiopoorten ook nog substantiële bedrijventerreinen die geïntensiveerd en op een aantal locaties uitgebreid kunnen worden. De resterende arbeidsplaatsen worden gerealiseerd in de kleinere vitale kernen van de MRU. Doel is om werk voor iedereen te kunnen blijven bieden, op de juiste plekken, met de juiste voorzieningen en bereikbaarheidsprofielen.

8.3.1 Onderzoek en innovatie

Onderzoek en innovatie is gebaat bij clusters van onderwijs- en kennisinstellingen en samenwerking met bedrijfsleven en overheid. De lifesciences vormen in deze regio het belangrijkste cluster. Het bestaat uit een ecologie van bedrijven, instellingen en opleidingen die op verschillende plekken aan de oostkant van de regio gevestigd zijn. Daarbij speelt ieder onderdeel van het cluster een eigen rol. Het USP is de harde kern waar alles om draait, maar de groeiruimte is hier beperkt. Meer hoogstedelijke functies kunnen een goede plek vinden aan de westkant van de A27, waardoor de barrière van de A27 geslecht kan worden. In De Bilt ontstaat schuifruimte omdat het RIVM verhuist. Hier is ruimte voor campusachtige milieus in een ontspannen omgeving. Zeist is de plek voor de ngo's en de conferentiecentra, goed bereikbaar via station Driebergen-Zeist. Bunnik is de plek waar meer extensieve bedrijven en start-ups zich vestigen, omdat de prijzen er lager zijn, het dicht bij het USP is en goed bereikbaar. Lunetten is een mogelijke nieuwe knoop in het lifesciences-cluster. De recreatieve en cultuurhistorische waarden van het landschap vormen een belangrijke basis voor het vestigingsklimaat in dit economische cluster en dienen dus ook gekoesterd en versterkt te worden. Om de bereikbaarheid van het USP te verbeteren is het in ieder geval noodzakelijk om fors te investeren in de internationale en regionale connectiviteit. Denk aan goede HOV-verbindingen en hoogfrequente en snelle aansluiting op het nationale spoorwegennet. Dit betekent dat de verbetering van de bereikbaarheid van de Oostkant van de stad ook altijd positieve effecten zal hebben op de verbetering van de bereikbaarheid op andere plekken in de MRU.

8.3.2 Maakindustrie

De maakindustrie staat aan de vooravond van grote veranderingen door de energietransitie en de transitie naar een circulaire economie. De precieze toekomstige ruimtebehoefte voor circulaire economie is nog onbekend, maar het is wel al duidelijk dat het zal gaan om substantiële oppervlakken in de nabijheid van grote stedelijke regio's die vanwege de milieuhinder moeilijk ingepast kunnen worden in gemengde stedelijke gebieden. De regio Utrecht moet er dus rekening mee houden dat er voldoende ruimte is om deze transities mogelijk te maken. Het bedrijventerrein Lage Weide speelt samen met negen andere locaties aan de oost- en zuidkant van de MRU een essentiële rol in dit cluster. Lage Weide is dankzij de centrale ligging, multimodale ontsluiting en directe aansluiting op de A2 een aantrekkelijk bedrijventerrein. Maar het belangrijkste is dat dit terrein gezoneerd is, waardoor bedrijven en functies die geluidshinder veroorzaken een plek kunnen vinden. Dit is een uniek profiel, op nationale schaal. Er zijn nauwelijks nog binnenstedelijke bedrijventerreinen die zowel over de weg als het water als per spoor zo goed bereikbaar zijn. En bovendien is er in de omliggende wijken een groot praktisch opgeleid arbeidspotentieel dat op de fiets naar het werk kan komen. Minstens zo belangrijk is de rol van Lage Weide in de regionale ruimtelijke schuifpuzzel. Op meerdere plekken in het stedelijk kerngebied wordt ingezet op menging van wonen en werken. Er zijn echter bedrijven die vanwege milieueisen moeilijk met wonen gemengd kunnen worden. Lage Weide is dan een aantrekkelijke alternatieve locatie. Dit betekent wel dat er gestuurd moet worden op veel intensiever ruimtegebruik en dat de kostbare ruimte niet te snel weggegeven moet worden aan laagwaardige functies die op iedere andere plek in de regio hadden kunnen zitten. Bijkomend voordeel van het verder intensiveren van Lage Weide is dat er daardoor veel meer kansen ontstaan voor synergie in de energievoorziening (restwarmte) en circulaire stromen.

8.3.3 Kantoorlocaties

De grootste groei van arbeidsplaatsen zit in kantoorlocaties. Maar er is geen behoefte meer aan nieuwe solitaire kantoorlocaties die vooral goed bereikbaar zijn vanaf de snelweg. De gewilde toekomstige locaties liggen ingebed in een aantrekkelijk stedelijk interactiemilieu, optimaal bereikbaar met fiets en openbaar vervoer. De Utrechtse binnenstad en vooral de directe omgeving van Utrecht Centraal bieden daarom het aantrekkelijkste vestigingsklimaat. Al dreigt het gebied wel te druk te worden en zitten de prijzen in het topsegment.

Kantoorlocaties die op loopafstand van een goed bereikbaar station liggen genieten een belangrijke voorkeur. Daarnaast moet er substantiële ruimte zijn om voldoende kritische massa te kunnen realiseren voor een stedelijk interactiemilieu. Ten slotte moet er een humuslaag aanwezig zijn waarop deze nieuwe kantorenlocaties geënt kunnen worden. In het Ontwikkelperspectief voor MRU voldoen twee Me-

tropoolpoorten aan deze criteria. Metropoolpoort West ligt zeer strategisch ten opzichte van de corridor naar Amsterdam en benut alle investeringen die de afgelopen decennia zijn gedaan. Er is al een humuslaag van kantoren, voorzieningen en woningen, die alleen maar sterker kan worden. Zeker als er tussen stations Leidsche Rijn en Zuilen goede fiets- en ov-verbindingen gerealiseerd worden, zal de verbinding met Amsterdam (Zuidas) aanzienlijk verbeteren en het ontwikkelpotentieel een flinke extra impuls krijgen. Metropoolpoort Oost kan verder ontwikkeld worden. De mate waarin is erg afhankelijk van de uitkomsten van de MIRT-verkenning OV en Wonen in de MRU. Het huidige station Lunetten wordt goed bediend en is via Utrecht Centraal ook bovenregionaal verbonden. Mocht er een HOV-verbinding tussen Westraven en USP komen, dan raakt Lunetten regionaal beter verbonden, en met een dubbelstation Lunetten Koningsweg ontstaan er ook kansen om daarnaast directe verbindingen richting Arnhem en Eindhoven te realiseren. De Nieuwe Hollandse Waterlinie geeft deze Metropoolpoort een unieke identiteit die goed past bij het profiel van een kantorenlocatie in het even verderop gelegen USP.

8.3.4 Distributie

Distributie is in rap tempo aan het veranderen. Daarbij kunnen twee schaalniveaus onderscheiden worden.
Op nationale schaal vindt een forse schaalvergroting van logistieke centra plaats. Bedrijven centraliseren de logistieke processen in steeds grotere, zeer goed bereikbare distributiecentra. Vanwege de centrale ligging in Nederland heeft de regio Utrecht een aantal van dit soort grote logistieke centra. De ruimte is echter te schaars om dit soort extensieve functies nog op zo'n centrale plek in de regio een plek te bieden. In het stedelijk kerngebied is daarom waarschijnlijk geen ruimte meer om nieuwe nationaal georiënteerde distributiecentra te realiseren.
Ook op regionale schaal groeit de distributie. Dit heeft enerzijds met de schaalvergroting op nationale schaal te maken. Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties zijn te groot om nog de bebouwde kom in te rijden en hebben regionale overslagpunten nodig. Bovendien neemt het onlinewinkelen en thuisbezorgen een grote vlucht. Omdat deze logistiek steeds schoner en stiller moet worden, groeit de distributie met kleine elektrische voertuigen en bakfietsen explosief. Deze hebben echter een kleine actieradius, dus de distributiecentra moeten dicht bij de klant zitten. Vooral de bedrijventerreinen in de A12-zone zijn daarom ideale locaties van waaruit het merendeel van de adressen in de MRU snel bereikbaar zijn. Het voordeel van deze kleiner distributiecentra is overigens dat ze relatief goed gemengd kunnen worden met andere stedelijke functies.

8.4 Transitie naar een samenhangend en multimodaal mobiliteitssysteem

De ruimtelijke ontwikkeling van de regio Utrecht vraagt om een multimodale mobiliteitstransitie. Het gaat om zowel een tran-

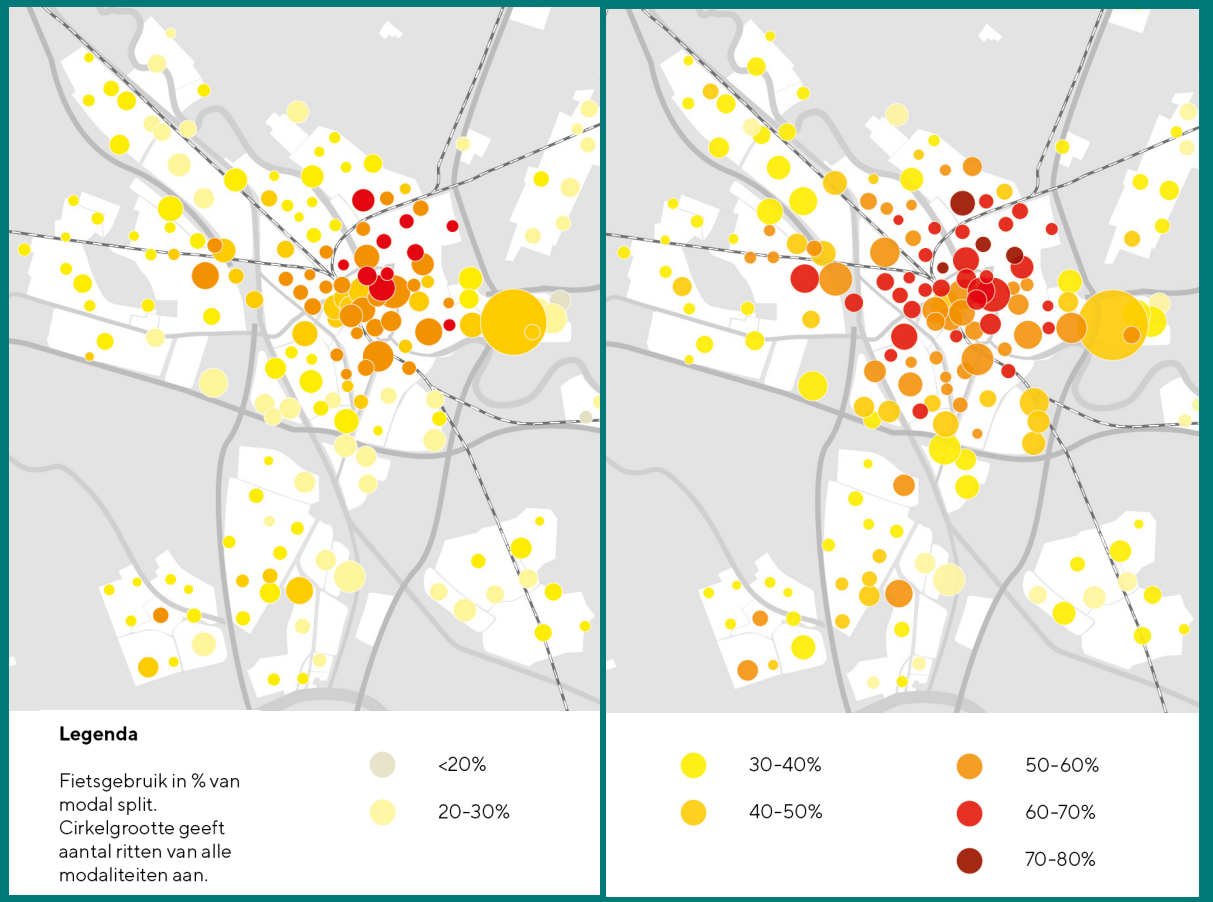
sitie qua mobiliteitsaanpak als qua reisgedrag. De mobiliteitsopgave richting 2040 is voor de regio Utrecht fors en vraagt om een samenhangende aanpak van lokale, regionale en nationale interventies. Daarvoor zijn drie onderdelen leidend: het verminderen van de autoafhankelijkheid en het stimuleren van actieve mobiliteit, een samenhangend netwerk van ov-verbindingen, en tot slot een wegennet dat optimaal wordt benut en robuust is opgebouwd. In deze driedeling staat dat hieronder uitgewerkt.

8.4.1 Verminderen autoafhankelijkheid

De toename van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen leidt, ook bij een lage parkeernorm voor de nieuwe woonlocaties, tot een toename van het aantal autoverplaatsingen. Ook is er normaliter sprake van een autonome groei van het autoverkeer voor de bestaande woon- en werklocaties. Deze evenredige toename van het aantal autoverplaatsingen moet zoveel mogelijk voorkomen worden door de autoafhankelijkheid te verminderen.

Kader 6 - Nabijheid draagt bij aan minder autogebruik en meer fietsgebruik

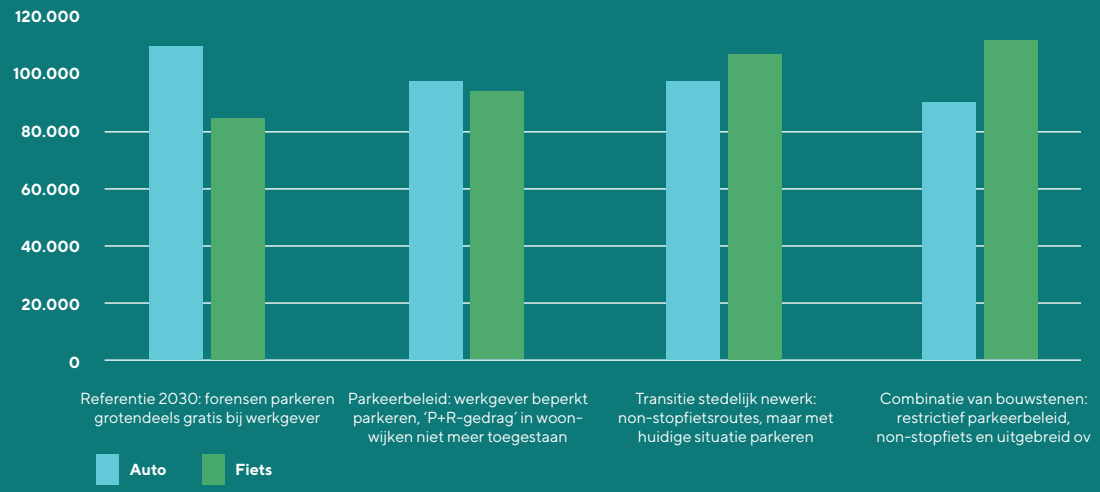
In het centrum van Utrecht is nu al sprake van nabijheid. Mede hierdoor heeft de auto in dit gebied een laag aandeel in de modal split. Het verdichten van het stedelijk kerngebied, en daarmee vergroten van de nabijheid van voorzieningen, is dus vanuit mobiliteit bezien een logische keuze; het aandeel vervoersbewegingen met de auto neemt af. Onderstaande afbeelding toont het aandeel verplaatsingen met de fiets in de ochtendspits. Links de autonome situatie in 2030, rechts het effect van het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij 2040.



Hiertoe wordt ingezet op:

- **Nabijheid** van wonen, werken, voorzieningen en groen, waardoor de mobiliteitseffecten van de demografische en economische groei zo klein mogelijk blijven. De noodzaak voor verplaatsingen wordt zo klein mogelijk door een mix van functies in hoge dichtheid te bouwen in de directe nabijheid van bestaande voorzieningen. Hierdoor ontstaat er een regio van korte afstanden, die uitnodigt om zoveel mogelijk te lopen en te fietsen.
- De realisatie van een fijnmazig **non-stopfietsnetwerk** zorgt ervoor dat de fiets vanzelfsprekend de eerste keuze wordt voor afstanden tot maximaal 15 km. Deze strategie betekent wel dat fietsers op de meeste kruispunten comfortabel moeten kunnen oversteken, dat er voldoende ruimte is in de straatprofielen om aantrekkelijke en veilige fietsroutes te maken en dat er fors wordt ingezet op het slechten van ruimtelijke en mentale barrières, vooral in de Grote U (denk aan spoorlijnen, kanalen en rijkswegen).
- De introductie van regionale **P+R-locaties** op grotere afstand van de Ring Utrecht, die het bovenregionale autoverkeer met een bestemming in het stedelijk kerngebied afvangen met passend voor- en natransport via het ov-netwerk, fiets en bedrijfsvervoer. Via een regionale structuur van P+R-locaties (de voorstoppers) kunnen reizigers comfortabel reizen naar de belangrijkste bestemmingen in het stedelijk kerngebied. Zo wordt het (boven)regionale autoverkeer met een bestemming in het stedelijk kerngebied een aantrekkelijk en betaalbaar alternatief geboden, waardoor de overbelasting van de Ring Utrecht aanzienlijk verminderd kan worden.
- **Stimulerings- en ontmoedigingsbeleid** (bijvoorbeeld beperken van het aantal parkeerplaatsen, betaald parkeren en/of betalen naar gebruik) om zoveel mogelijk mensen aan te moedigen te

Tabel 10 - Aantal (deel)ritten in de keten op weg naar werkgevers in de MRU (ochtendspitsuur)



gaan fietsen, gebruik te maken van het openbaar vervoer of thuis te werken. Dit is dubbel gezond. Inwoners gaan meer bewegen en bovendien leidt minder autoverkeer tot minder fijnstofemissie en geluidshinder. De schaarse openbare ruimte wordt vooral benut om een prettig (klimaatadaptief) leefklimaat te realiseren gericht op de voetganger en fietser. Ruimte voor parkeerplaatsen wordt tot een minimum beperkt.

- Er wordt ingezet op slimme, gezonde en veilige mobiliteit, ook voor goederentransport. Dat zijn belangrijke uitgangspunten voor **stadsdistributie** en daarbij zijn lichtere en schonere voertuigen van groot belang. Ook concepten als smart city en last mile delivery dragen daaraan bij. Dit ook in relatie tot verdere verstedelijking en transformatie van bedrijventerreinen waar logistiek een belangrijke rol speelt.

Door bovengenoemde strategie ontstaat ruimte voor autoverkeer op het hoofdwegennet en daarmee tot een verbetering van de nationale draaischijf.[66] Datzelfde geldt voor het stedelijk wegennet, waardoor lokaal verkeer minder wordt afgewikkeld via het hoofdwegennet. Ook dat geeft ruimte op het hoofdwegennet.

Bovenstaande wordt nader uitgewerkt tot een pakket regiobrede mobiliteitsmaatregelen dat al op korte tot middellange

Kader 7 - Transitie van stedelijke netwerken voor non-stop fietsen

Gegeven het grote aandeel korte autoritten is de fiets veruit het meest kansrijke alternatief voor de auto. Op dit moment ervaart de fietser nog veel vertraging onderweg. Als stip op de horizon is gesteld dat deze vertraging voor fietsers zeer sterk wordt teruggebracht zodat de fietser een non-stopkwaliteit krijgt. De ontwikkeling van de fietsen, zoals elektrische fietsen en de speed pedelec, maken fietsen bovendien een steeds interessanter alternatief voor de iets langere autoritten. Daarom is het zinvol in te zetten op fietsvoorzieningen. Hierbij maken we onderscheid in de transitie van het stedelijk netwerk dat moet leiden tot de non-stopbeleving en het aanleggen van snelfietsroutes in de regio.

Idee achter de transitie van het stedelijk netwerk is het inrichten van dit stedelijk wegennet via het principe Langzaam Rijden Gaat Sneller. De stedelijke ontsluitingswegen worden ingericht met het (voor de verkeersafwikkeling) belangrijk kenmerk dat op de kruispunten de rijstroken van het verkeer in de voorrangsrichting van elkaar zijn gescheiden met middenbermen zodat het oversteken en invoegen vanuit de zijwegen stapsgewijs kan plaatsvinden. Dankzij een goede vormgeving ontstaat er een situatie waarbij de auto gestaag kan doorstromen. De traagste auto bepaalt het tempo waardoor er hiaten ontstaan in de stroom voertuigen. Deze hiaten zijn goed bruikbaar voor overstekend verkeer. Verkeerslichten zijn dus niet meer (overal) nodig om deze hiaten te regelen. De wachttijden bij de kruispunten zijn zo sterk gereduceerd dat de fietser niet meer het ongemak ervaart van het moeten afstappen en wachten totdat alle autoverkeer is gepasseerd.
De lage rijsnelheid van het autoverkeer heeft een belangrijk positief effect op de verkeersveiligheid. De nieuwe kruispuntvormen vragen minder asfalt; er is geen opstelruimte meer nodig voor wachtende auto's wat ten goede komt aan de ruimtelijke kwaliteit (groen, waterberging).

66 Het MIRT-onderzoek toont aan dat de combinatie van P+R op afstand in combinatie met hoogwaardig openbaar vervoer, goede regionale wegontsluiting en flankerend parkeerbeleid leidt tot een substantiële afname (tot 20 procent) van de verkeersbelasting op de HWN-Ring (A2, A12, A27 en A28). Daarbij moet wel opgemerkt worden dat een effectieve benutting van het P+R-systeem alleen mogelijk is als het parkeren op de bestemming ontmoedigd wordt.

termijn kan zorgen voor ontlasting. Doel is deze strategie de komende jaren te realiseren en daarvoor wordt de komende tijd een plan van aanpak uitgewerkt.

Ook al wordt ingezet op actieve mobiliteit en het verminderen van autoafhankelijkheid, het is tevens duidelijk dat dit de groeiende mobiliteitsbehoefte niet voldoende zal faciliteren. Er is meer nodig. Daarom is de inzet tegelijkertijd om tot een meer samenhangend, robuust en multimodaal mobiliteitssysteem voor ov (8.4.2), weg (8.4.3) en fiets te komen.

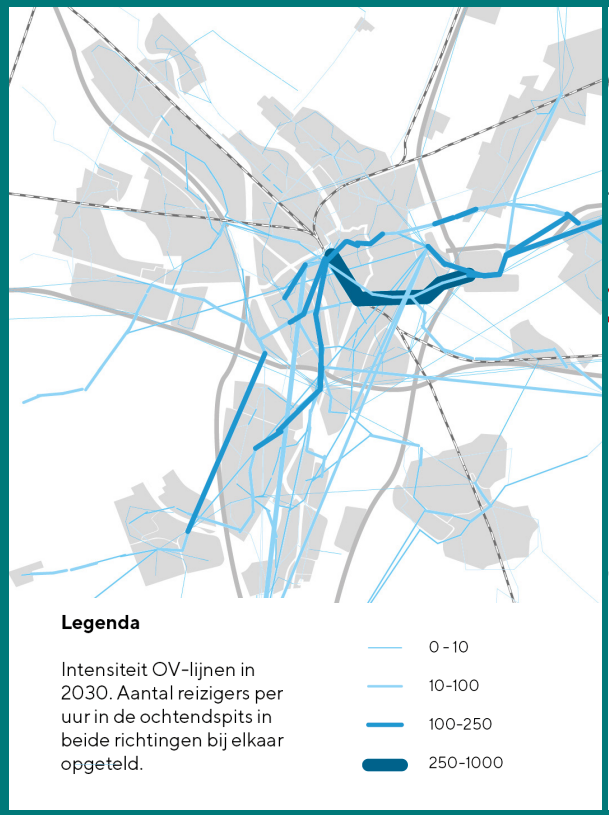
8.4.2 Samenhangend netwerk van ov-verbindingen.

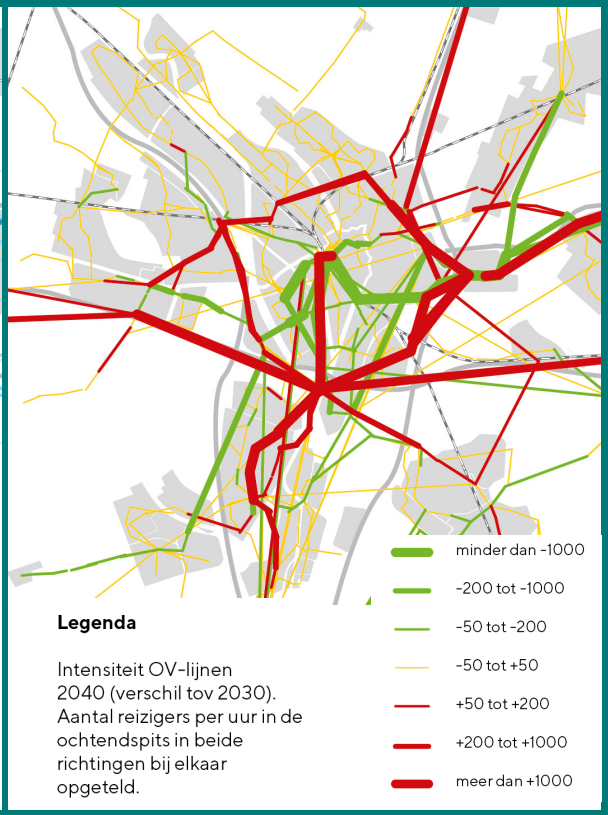
De ambitie is een duurzaam bereikbaar en polycentrische MRU[67] te ontwikkelen waar mensen voor lokale en regionale verplaatsingen concurrerende alternatieven hebben voor de auto, waar ze zoveel mogelijk gebruikmaken van actieve mobiliteit, en als dat niet mogelijk is kiezen voor het ov.

67 De ontwikkeling van een polycentrisch stedelijk kerngebied sluit goed aan op de uitgangspunten die in het concept Ruimtelijke Strategie Utrecht zijn geformuleerd.

Kader 8 - Mobiliteitseffecten van het Wiel met Spaken

Onderstaande figuren tonen de toe- en afname van reizigers in tram en bus door de realisatie van het Wiel met Spaken, in een scenario met Lunetten Koningsweg als tweede hoofdknoop in het ov-netwerk. Links de autonome situatie van tram en bus in 2030. De overbelasting van de Uithoflijn is duidelijk zichtbaar. Rechts het effect van de realisatie van het Wiel met Spaken. Er vindt een grote verschuiving in het ov-gebruik plaats. De Uithoflijn wordt aanzienlijk ontlast, evenals Utrecht CS. Alleen de versnelde SUNIJ-lijn groeit aanzienlijk. Dit komt omdat deze in het verkeersmodel 'gevoed' wordt met reizigers die, via P+R -locaties langs de A12, met deze lijn naar de binnenstad van Utrecht reizen. Hiervoor zijn ook alternatieve oplossingen denkbaar. Een belangrijke kanttekening is dat het pakket met generieke mobiliteitsmaatregelen essentieel is. Het toevoegen van extra ov-verbindingen zonder ondersteunende, generieke maatregelen, is onvoldoende effectief.





Naast het pakket van mobiliteitsmaatregelen vraagt dit om een schaalsprong in het regionale ov-netwerk. Daarnaast dient het Multimodale Knooppunt Utrecht Centraal in de toekomst verder ontlast te worden. Alle ov-lijnen komen hier momenteel samen, dat zorgt voor een piekbelasting in overstapbewegingen.
Daarom is de inzet een samenhangend netwerk van HOV-verbindingen te realiseren dat de centra en knooppunten in en buiten de MRU met elkaar verbindt, middels het ov-concept Wiel met Spaken. Dat maakt Utrecht Science Park beter bereikbaar, zorgt voor een verbetering van de bereikbaarheid binnen de regio, de doorstroming op het hoofdwegen, het ontlast het regionale ov-verkeer van en naar Utrecht Centraal en maakt verdere binnenstedelijke verstedelijking mogelijk. Het concept Wiel met Spaken wordt ondersteund door de principes en uitkomsten van het MIRT-onderzoek. Delen van het Wiel met Spaken worden al uitgewerkt in de MIRT-verkenning OV en Wonen. In het vervolg wordt het Wiel verder uitgewerkt (in tijd en qua uitvoering), in samenhang met verstedelijking en het gehele mobiliteitssysteem. In de uitwerking wordt bijvoorbeeld gekeken welke functie de knopen (waar het Wiel de Spaken kruist) krijgen in het nationale én regionale systeem. Zijn er knopen bij die bijvoorbeeld een tweede knooppunt worden?

8.4.3 Balans in een samenhangend wegennet

Voor het autoverkeer is het van belang een balans te vinden op lokaal, regionaal en (inter)nationaal niveau, om op die manier te zorgen voor een goede doorstroming op het netwerk en een goede bereikbaarheid van de woonwerkcentra. Dit is een complexe opgave omdat de netwerkniveaus met elkaar verweven zijn en automobilisten kiezen voor de voor hen meest logische route. Lokaal verkeer gebruikt daarom ook het nationale wegennet. Ontvlechten van die stromen is niet zinvol door het diffuse patroon van herkomsten en bestemmingen. Het uitgangspunt is dat het hoofdwegennet er is om optimaal gebruikt te worden door verkeer dat geen alternatief voor de auto heeft. Dat verkeer is welkom. Dat geldt ook voor lokaal en regionaal verkeer totdat er een afwikkelingsprobleem dreigt. Op dat moment vindt sturing via onder andere verkeersmanagement plaats, waarbij het nationaal belang van de draaischijf wordt geborgd. Om te voorkomen dat bij een dergelijke strategie het lokale verkeer te vaak een probleem krijgt, benadrukt de visie dat er voor de lokale, regionale en bovenregionale stromen goede vervoersalternatieven moeten zijn. Voor korte autoritten is dat vooral de fiets. Voor (boven)regionale autoritten is dat de combinatie van fiets (of auto naar P+R) met openbaar vervoer. En voor de bovenregionale en nationale autoritten komen ook mobiliteitsalternatieven buiten de regio Utrecht in beeld.

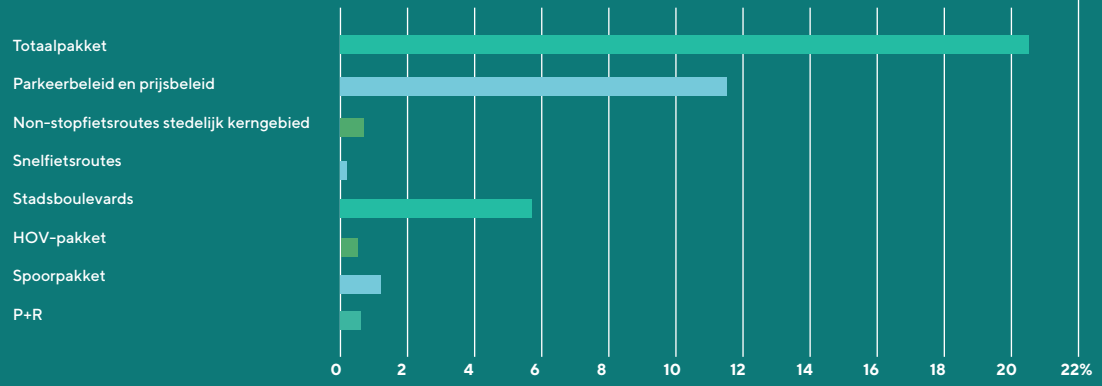
Als mogelijke uitwerking voor het behalen van de reductie van het verkeer op de HWN-ring kan gedacht worden aan de transitie van het stedelijk netwerk door het inrichten van zogenoemde stadsbou-

levards. Het gaat hier om het inrichten van kruispunten volgens het concept van Langzaam Rijden gaat Sneller.

Behalve in te zetten op alternatieven wordt ook gewerkt aan het vergroten van de robuustheid van het wegennetwerk. Een relatief klein incident kan leiden tot een grote verstoring in alle netwerken en heeft daarmee impact op de leefbaarheid in de MRU en de draaischijffunctie van de Ring en Utrecht Centraal. Er wordt daarom gezocht naar maatregelen die de robuustheid vergroten bij incidenten. Het gaat daarbij in de regio Utrecht primair om maatregelen die bij incidenten sturen op het benutten van het totale netwerk, zowel voor het hoofd- als het onderliggend wegennetwerk. Ook kleinschalige infrastructuuraanpassingen, zoals het volledig maken van knooppunt Everdingen behoort tot de mogelijkheden.

Daar waar bovenstaande stappen onvoldoende zijn, kan gedacht worden aan uitbreiding van het wegennet in en buiten

Tabel 11 - Reductie van auto's op HWN-ring



de regio Utrecht en aan herbezinning op de hoofdfunctie van delen van het wegennet. Dat lijkt in ieder geval aan de orde te zijn om het toekomstige knelpunt (2030) aan de zuidkant van de Ring Utrecht (A12/A2) te voorkomen. Een kansrijke oplossingsrichting lijkt een parallelle regionale ontsluitingsweg ten zuiden van de A12. Deze zal in het vervolg nader onderzocht worden, ook in relatie met de verdere verstedelijking van de Merwedekanaalzone en de brede A12-zone. In het vervolgonderzoek moet worden uitgezocht hoe om te gaan met de aanzuigende werking en latente onderliggende vraag die dergelijke maatregelen met zich meebrengen. Ook de toekomstvastheid van de functie van de A2 rond de Leidsche Rijntunnel zal nader worden onderzocht. Als het zwaartepunt van de verstedelijking ten zuiden en zuidoosten van Utrecht komt te liggen, wordt hier namelijk rond 2040 een complex knelpunt voorzien. Dat vraagt dan om een structurele oplossing voor knelpunten op de A2.

Het is ook belangrijk een balans te vinden tussen het wegennet binnen de Metropoolregio Utrecht en ontwikkelingen in de andere metropolitane gebieden in Ne-

derland. De daily urban systems van met name MRA en MRU overlappen richting 2040 steeds meer. Multimodale investeringen in de netwerken elders hebben ook effect op het Utrechtse netwerk: meer doorstroming daar kan leiden tot capaciteitsproblemen in Utrecht. Van belang is die investeringen in samenhang te bekijken en ook in te zetten op alternatieven van en naar die gebieden.

Kader 9 - Conclusie beoordelingskader

Uit de beoordeling blijkt dat Utrecht Nabij positief bijdraagt aan de maatschappelijke doelstellingen zoals die zijn vastgelegd in het beoordelingskader. Burgers en bedrijven hechten waarde aan een gevarieerde, gezonde en aantrekkelijke leefomgeving. Aantrekkelijkheid schuilt in de stedelijke voorzieningen, in een aantrekkelijk buitengebied, een goede bereikbaarheid en de kans op een goede baan voor iedereen.

Doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid vragen nu al om extra maatregelen. Veel van de onderzochte mobiliteitsmaatregelen zijn nodig om de mobiliteitstransitie te faciliteren. Over de onderzochte combinatie van ruimtelijke ontwikkeling en het mobiliteitspakket tot 2040 constateren we dat mobiliteitsknelpunten dan nog steeds onvoldoende worden opgelost. Problemen op HWN-ring en het onderliggend wegennet blijven bestaan. De groei van woningen en arbeidsplaatsen heeft daarnaast een negatief effect op al bestaande knelpunten in het openbaar vervoer. Doelstellingen op het gebied van luchtkwaliteit, CO2-uitstoot en geluid worden niet behaald. Deze doelstellingen komen nog verder onder druk te staan als er meer woningen worden toegevoegd. Nadere analyse moet uitwijzen hoe doelen wel kunnen worden gehaald.

Een aandachtspunt is dat bij de verstedelijking rond knopen relatief veel bedrijventerrein wordt getransformeerd. Hier zitten bijvoorbeeld logistieke functies die van belang zijn voor het functioneren van stad en regio. Ook zijn er op deze locaties relatief veel banen voor lager geschoolde arbeidskrachten. Behoud van deze functies en arbeidsplaatsen is een serieus aandachtspunt, het intensiveren van bedrijventerreinen een noodzaak.

Utrecht Nabij scoort goed op het gebied van maatschappelijke baten, maar scoort minder goed op 'haalbaarheid, kosten en opbrengsten'. In feite wordt hier de rekening betaald om de maatschappelijke baten – de positieve scores op de maatschappelijke doelen – te verzilveren. Dit zijn waarden die zich niet in euro's laten uitbetalen, maar die wel in euro's kunnen worden gewaardeerd, zoals dat onder meer gebeurt in maatschappelijke kosten-batenanalyses.

Zie voor meer informatie de bijlage 'Beoordeling verstedelijking Utrecht Nabij', oktober 2020

9. Route naar de toekomst – het Ontwikkelpad

De druk op de Metropoolregio Utrecht is geen keuze. Steeds meer mensen willen in de MRU wonen, werken en verblijven. Hoe betrokken overheden en andere partijen met deze druk willen omgaan vergt wel keuzes. Keuzes die de regio en het Rijk samen maken, uiteraard in samenspraak met de samenleving. Er is regionaal draagvlak om de woningbehoefte en werkgelegenheid te faciliteren en om de draaischijffunctie binnen Nederland te versterken. Regio en Rijk delen de ambitie om 'gezond stedelijk leven voor iedereen' te bewerkstelligen. En de kwaliteiten van waardevolle landschappen als het Groene Hart, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Utrechtse Heuvelrug te verzilveren. Ook de ambitie om de sterke economische positie op het gebied van Life Sciences & Health uit te bouwen, wordt breed gedeeld.

Dé belangrijkste gezamenlijke keuze is om de groei van wonen en werken te concentreren en altijd te combineren met de opgaven op gebied van bereikbaarheid, klimaatadaptatie, energietransitie en gezondheid. Randvoorwaarde voor de groei van wonen en werken is een goede bereikbaarheid – van de regio in het algemeen en in het bijzonder van het stadscentrum, de drie Metropoolpoorten en de Regiopoorten. Het ligt in de verwachting dat die gebieden de dragers van de polycentrische ontwikkeling zullen zijn. Voor het openbaar vervoer is het Wiel met Spaken het perspectief dat invulling zou kunnen geven aan de bereikbaarheidsopgave. Daarnaast zal een effectieve multimodale mobiliteitstransitie worden ingezet om aantrekkelijke alternatieven te bieden voor de autoritten in de regio, zoals inzetten op actieve mobiliteit en regionale parkeerstrategie met parkeren op afstand. Naar verwachting is er daarnaast nog meer nodig om de regio op termijn bereikbaar te houden. Een randvoorwaarde voor de groei is ook dat het groen meegroeit met de verstedelijking. Partijen zetten erop in om het groen in en om de stad te versterken en beter toegankelijk te maken.

Het Ontwikkelperspectief schetst een toekomstbeeld van de Metropoolregio Utrecht tot 2040 met een doorkijk naar 2050. De bestuurders van de betrokken partijen verbinden zich aan het perspectief en spannen zich gezamenlijk en maximaal in om de visie en het Ontwikkelpad de basis te laten zijn voor verdere uitwerking en verankering in hun eigen beleidsproducten (denk daarbij aan NOVI, provinciale omgevingsvisie, U16/REP, gemeentelijke omgevingsvisies, en ook vervolg BOL/BO MIRT-afspraken), ieder vanuit zijn eigen verantwoordelijkheid en bevoegdheid. Het Ontwikkelperspectief is een visie, geen vastomlijnd plan. In 2021 wordt de visie in vervolgstappen nader uitgewerkt en zal er een blijvend interactief gesprek met alle betrokken partijen plaatsvinden. Het Ontwikkelpad wordt periodiek geijkt en bijgesteld, gezamenlijk vervolgonderzoek kan aanleiding geven tot bijsturing en aanscherping op het Ontwikkelperspectief en Ontwikkelpad. Partijen hebben een titel om elkaar aan te spreken indien beslissingen genomen zouden worden die niet rijmen met het pad. Naar verwachting zal dit een solide basis geven aan de regionale samenwerking om antwoord te geven aan de uitdagingen bij de ruimtelijke en mobiliteitsontwikkelingen.

In het Ontwikkelperspectief zijn de verschillende ontwikkelingen en maatregelen op het gebied van wonen, werken, landschap en bereikbaarheid beschreven. Om tot een keuze te kunnen komen wat wanneer gerealiseerd moet worden is het echter noodzakelijk om de verschillende locaties en opgaven samen te brengen in een logisch Ontwikkelpad waarin duidelijk wordt wat de afhankelijkheden zijn, welke volgorde van realisatie wenselijk en/of mogelijk is en met welke omslagpunten rekening moet worden gehouden. Een dergelijk Ontwikkelpad dient periodiek herijkt te worden aan relevante ontwikkelingen (denk aan beleidswijzigingen of

opgeleverde projecten, maar ook woning- en arbeidsmarktontwikkelingen). Het Ontwikkelpad moet adaptief zijn.

9.1 Adaptief ontwikkelen

Het Ontwikkelpad laat de afhankelijkheden tussen verdere verstedelijking, mobiliteit en leefbaarheid zien. Hoe verder reikend een bepaald gebied wordt ontwikkeld, hoe eerder bepaalde infrastructurele maatregelen nodig zijn en er passende schaalsprongen voor het landschap moeten worden mee ontwikkeld. En andersom ook: de wijze waarop het multimodale netwerk zich ontwikkelt heeft direct invloed op de wijze van verstedelijken.

9.1.1 Grenzen aan mogelijkheden

Voor wat betreft mobiliteit en het Ontwikkelperspectief wordt op alles ingezet. Het gaat om én fiets én openbaar vervoer én weg én generiek beleid om mensen te motiveren de fiets of het openbaar vervoer te nemen, vaker thuis te werken of te parkeren op afstand. En tegelijkertijd leeft het besef dat er bij blijvende binnenstedelijke verdichting op termijn tegen de grenzen van het mobiliteitssysteem aangelopen zal worden. Ook de mobiliteitstransitie van ontmoedigen van het autogebruik en stimuleren van de alternatieven kan op een gegeven moment de groei van de stad niet meer aan en dan zal ook de auto op bepaalde plekken meer ruimte moeten krijgen. Daarvoor moeten maatregelen achter de hand worden gehouden, die de druk op het netwerksysteem opvangen.

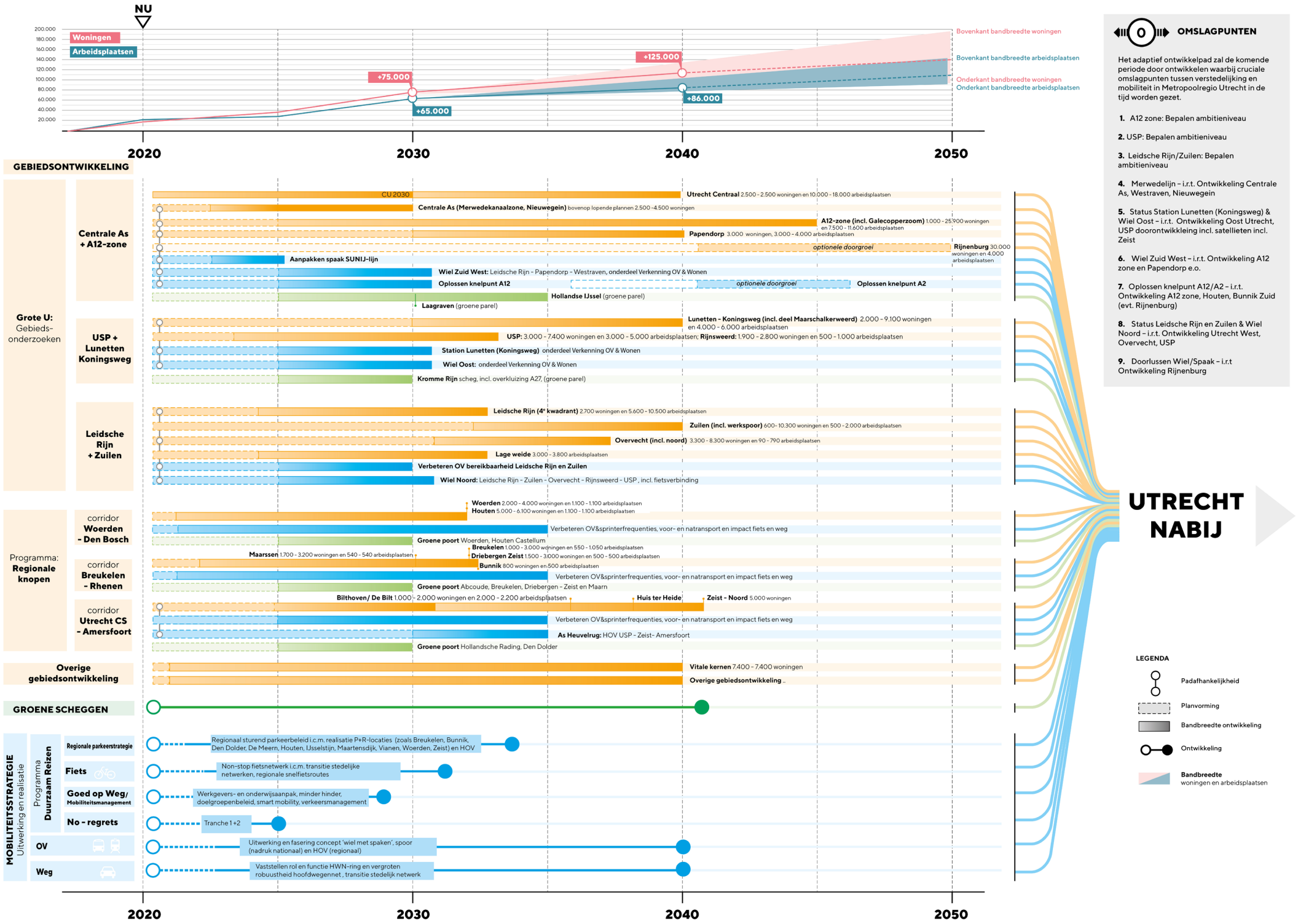
Ook de verstedelijking zelf (binnen de Grote U en de regionale ov-knopen) kent grenzen, fysiek en maatschappelijk. Er komt een moment in de toekomst dat ook elders meer ruimte voor verstedelijking nodig is. Daarom is het van belang locaties achter de hand te houden om die woonwerkopgave te kunnen faciliteren. Het is de verantwoordelijkheid van regionale en nationale bestuurders om te anticiperen en in te spelen op nieuwe ontwikkelingen en daar – in samenspraak met de samenleving – op te reageren. Met dit Ontwikkelpad wordt een basis gelegd voor adaptief denken en ontwikkelen in deze regio.

9.2 Leeswijzer

Het adaptief Ontwikkelpad is een visualisatie van de mogelijke instrumenten die ingezet kunnen worden om aan de gestelde doelen te gaan voldoen. Boven in de visualisatie, op de volgende pagina, staan de bandbreedtes van de woonwerkopgave benoemd. Om deze opgave te halen zijn er nog veel verschillende locaties waar op ingezet kan worden. Door periodieke monitoring en actualisatie ontstaat er een praatplaat voor betrokken partijen om te bezien of de gewenste doelen behaald worden, en/of bijsturing nodig is.

9.2.1 Verbeelding van het Ontwikkelpad

In de visualisatie van het adaptief Ontwikkelpad staan de grootste potentiële woonwerkontwikkellocaties genoemd (oranje) met bandbreedtes van ontwikkeling, en wordt de relatie gelegd met de daarbij behorende mobiliteitsknelpunten die moeten worden opgelost (blauw), en welke directe relatie deze hebben met de


NU
Woningen
Arbeidsplaatsen
200.000
180.000
160.000
140.000
120.000
100.000
80.000
60.000
40.000
20.000
+75.000
+65.000
+125.000
+86.000
Bovenkant bandbreedte woningen
Bovenkant bandbreedte arbeidsplaatsen
Onderkant bandbreedte woningen
Onderkant bandbreedte arbeidsplaatsen
2020
2030
2040
2050
GEBIEDSONTWIKKELING
Grote U: Gebieds-onderzoeken
Centrale As + A12-zone
CU 2030
Utrecht Centraal 2.500 - 2.500 woningen en 10.000 - 18.000 arbeidsplaatsen
Centrale As (Merwedekanaalzone, Nieuwegein) bovenop lopende plannen 2.500 -4.500 woningen
A12-zone (incl. Galecopperzoom) 1.000 - 25.900 woningen en 7.500 - 11.600 arbeidsplaatsen
Papendorp 3.000 woningen, 3.000 - 4.000 arbeidsplaatsen
optionele doorgroei
Rijnenburg 30.000 woningen en 4.000 arbeidsplaatsen
Aanpakken spaak SUNIJ-lijn
Wiel Zuid West: Leidsche Rijn - Papendorp - Westraven, onderdeel Verkenning OV & Wonen
Oplossen knelpunt A12
optionele doorgroei
Oplossen knelpunt A2
Hollandse IJssel (groene parel)
Laagraven (groene parel)
USP + Lunetten Koningsweg
Lunetten - Koningsweg (incl. deel Maarschalkerweerd) 2.000 - 9.100 woningen en 4.000 - 6.000 arbeidsplaatsen
USP: 3.000 - 7.400 woningen en 3.000 - 5.000 arbeidsplaatsen; Rijnsweerd: 1.900 - 2.800 woningen en 500 - 1.000 arbeidsplaatsen
Station Lunetten (Koningsweg) onderdeel Verkenning OV & Wonen
Wiel Oost: onderdeel Verkenning OV & Wonen
Kromme Rijn scheg, incl. overkluizing A27, (groene parel)
Leidsche Rijn + Zuilen
Leidsche Rijn (4e kwadrant) 2.700 woningen en 5.600 - 10.500 arbeidsplaatsen
Zuilen (incl. werkspoor) 600- 10.300 woningen en 500 - 2.000 arbeidsplaatsen
Overvecht (incl. noord) 3.300 - 8.300 woningen en 90 - 790 arbeidsplaatsen
Lage weide 3.000 - 3.800 arbeidsplaatsen
Verbeteren OV bereikbaarheid Leidsche Rijn en Zuilen
Wiel Noord: Leidsche Rijn - Zuilen - Overvecht - Rijnsweerd - USP , incl. fietsverbinding
Programma: Regionale knopen
corridor Woerden - Den Bosch
Woerden 2.000 - 4.000 woningen en 1.100 - 1.100 arbeidsplaatsen
Houten 5.000 - 6.100 woningen en 1.100 - 1.100 arbeidsplaatsen
Verbeteren OV&sprinterfrequenties, voor- en natransport en impact fiets en weg
Groene poort Woerden, Houten Castellum
corridor Breukelen - Rhenen
Breukelen 1.000 - 3.000 woningen en 550 - 1.050 arbeidsplaatsen
Maarssen 1.700 - 3.200 woningen en 540 - 540 arbeidsplaatsen
Driebergen Zeist 1.500 - 3.000 woningen en 500 - 500 arbeidsplaatsen
Bunnik 800 woningen en 500 arbeidsplaatsen
Verbeteren OV&sprinterfrequenties, voor- en natransport en impact fiets en weg
Groene poort Abcoude, Breukelen, Driebergen - Zeist en Maarn
corridor Utrecht CS - Amersfoort
Bilthoven/ De Bilt 1.000 - 2.000 woningen en 2.000 - 2.200 arbeidsplaatsen
Huis ter Heide
Zeist - Noord 5.000 woningen
Verbeteren OV&sprinterfrequenties, voor- en natransport en impact fiets en weg
As Heuvelrug: HOV USP - Zeist- Amersfoort
Groene poort Hollandsche Rading, Den Dolder
Overige gebiedsontwikkeling
Vitale kernen 7.400 - 7.400 woningen
Overige gebiedsontwikkeling ..
GROENE SCHEGGEN
MOBILITEITSSTRATEGIE Uitwerking en realisatie
Programma Duurzaam Reizen
Regionale parkeerstrategie
Regionaal sturend parkeerbeleid i.c.m. realisatie P+R-locaties (zoals Breukelen, Bunnik, Den Dolder, De Meern, Houten, IJsselstijn, Maartensdijk, Vianen, Woerden, Zeist) en HOV
Fiets
Non-stop fietsnetwerk i.c.m. transitie stedelijke netwerken, regionale snelfietsroutes
Goed op Weg/ Mobiliteitsmanagement
Werkgevers- en onderwijsaanpak, minder hinder, doelgroepenbeleid, smart mobility, verkeersmanagement
No - regrets
Tranche 1+2
OV
Uitwerking en fasering concept 'wiel met spaken', spoor (nadruk nationaal) en HOV (regionaal)
Weg
Vaststellen rol en functie HWN-ring en vergroten robuustheid hoofdwegennet , transitie stedelijk netwerk
2020
2030
2040
2050
UTRECHT NABIJ
OMSLAGPUNTEN
Het adaptief ontwikkelpad zal de komende periode door ontwikkelen waarbij cruciale omslagpunten tussen verstedelijking en mobiliteit in Metropoolregio Utrecht in de tijd worden gezet.
1. A12 zone: Bepalen ambitieniveau
2. USP: Bepalen ambitieniveau
3. Leidsche Rijn/Zuilen: Bepalen ambitieniveau
4. Merwedelijn - i.r.t. Ontwikkeling Centrale As, Westraven, Nieuwegein
5. Status Station Lunetten (Koningsweg) & Wiel Oost - i.r.t. Ontwikkeling Oost Utrecht, USP doorontwikkleing incl. satellieten incl. Zeist
6. Wiel Zuid West - i.r.t. Ontwikkeling A12 zone en Papendorp e.o.
7. Oplossen knelpunt A12/A2 - i.r.t. Ontwikkeling A12 zone, Houten, Bunnik Zuid (evt. Rijnenburg)
8. Status Leidsche Rijn en Zuilen & Wiel Noord - i.r.t. Ontwikkeling Utrecht West, Overvecht, USP
9. Doorlussen Wiel/Spaak - i.r.t Ontwikkeling Rijnenburg
LEGENDA
Padafhankelijkheid
Planvorming
Bandbreedte ontwikkeling
Ontwikkeling
Bandbreedte woningen en arbeidsplaatsen

groenontwikkeling (groen).
Naast de locatiespecifieke verstedelijkingskansen in de Metropoolpoorten hebben de bereikbaarheidsmaatregelen effect op het regionale en bovenregionale systeem. Deze samenhang is weergegeven door enerzijds de mobiliteitsknelpunten te relateren aan de gebieden en anderzijds de regiobrede opgaven te benoemen. Ook deze opgave dient verder geconcretiseerd te worden om de keuzes te kunnen maken die op hun beurt effect hebben op het verstedelijkingspotentieel in de gebieden.

In de komende periode worden én de woonwerklocaties verder uitgewerkt in bijvoorbeeld het Knooppuntenprogramma én de gebiedsonderzoeken en regionale programmering (zie hieronder), dan worden de bandbreedtes verder aangescherpt. Daarnaast wordt er gewerkt aan een strategie voor de mobiliteit. Op gezette tijden wordt deze kennis uitgewisseld en wordt het adaptieve pad aangevuld, zo kunnen er kansen ontstaan. Het oplossen van een autonoom bereikbaarheidsknelpunt kan bijvoorbeeld goed gekoppeld worden aan gebiedsontwikkeling waardoor een logische fasering ontstaat.

9.2.2 Fasering van het Ontwikkelpad

In de legenda zijn ook een aantal omslagpunten benoemd. Dit zijn momenten in de tijd waar naar verwachting besluiten genomen moeten worden. Het adaptief Ontwikkelpad is immers niet in beton gegoten, het is gemaakt op basis van de huidige inzichten. In de komende periode worden deze omslagpunten en de fasering wanneer besluiten genomen moeten worden verder uitgewerkt.

Het Ontwikkelpad begint niet op nul, veel van de planvoorraad tot 2030 is al 'hard' en zal komende jaren rondom ov-knopen en binnenstedelijk worden gebouwd. De grootste binnenstedelijke transformatie vindt nu bijvoorbeeld plaats op de 'centrale as', de hoogstedelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, van noord (Jaarbeurs) tot wellicht ver in het zuiden (richting Nieuwegein). Met de startbeslissing van de MIRT-verkenning OV en Wonen wordt er door ov-ontwikkeling een impuls gegeven aan deze verstedelijking aan de zuidkant van de stad Utrecht tot 2030. Ook zijn het beter bereikbaar maken van USP, het ontlasten van het verwacht NM-CA-knelpunt Utrecht Centraal, en de ontsluiting van nieuwe woon- en werklocaties, opgaven van de verkenning. Daarnaast is er afgelopen jaar gewerkt aan een pakket van binnenstedelijke infrastructurele maatregelen die op kortere termijn verstedelijking mogelijk maken: no-regret-maatregelen. In het vervolg wordt verdere fasering van het adaptief Ontwikkelpad ingevuld, mede op basis van de resultaten van de MIRT-verkenning.

9.3 Vervolgstappen

Het gedeelde eindbeeld dat Utrecht Nabij schetst behoort tot de eerste stappen, nu is het zaak de komende periode in samenhang concrete vervolgstappen te zetten. Hieronder volgen daarbij een aantal aanbevelingen.

9.3.1 Ontwikkelpad inclusief monitoring

De bijlage bij dit Ontwikkelperspectief is een eerste aanzet tot een Ontwikkelpad. Op basis van ervaring opgedaan in andere grootstedelijke programma's kan ook in U Ned het Ontwikkelpad verder worden uitgewerkt. De bestuurders van de betrokken partijen committeren zich aan het perspectief en laten de visie en het Ontwikkelpad doorwerken in hun eigen beleidsproducten. Ze spreken daarnaast af om het Ontwikkelpad periodiek te ijken en bij te stellen. Partijen hebben dan ook een titel om elkaar aan te spreken indien beslissingen genomen zouden worden die niet rijmen met het pad. Naar verwachting zal dat een solidere basis geven aan de regionale samenwerking om antwoord te geven op de uitdagingen bij de ruimtelijke- en mobiliteitsontwikkelingen.
In de uitwerking van het Ontwikkelpad kunnen onder andere de mobiliteitsprogrammadoelen kwantitatiever worden gemaakt (onder andere output netwerkstrategie). Bij de doorontwikkeling van het Ontwikkelpad hoort ook een voorstel om periodiek te bezien of de programmadoelen gehaald worden en of bijsturing nodig is. Daarvoor is een monitoringsprogramma aan te bevelen.

9.3.2 Concrete mobiliteitsaanpak van de verstedelijking

Het onderzoek voor dit verstedelijkingsperspectief heeft duidelijk gemaakt dat woningbouwplannen tot 2030 weliswaar zijn vastgesteld, maar dat nog lang niet alles is geregeld om deze gerealiseerd te krijgen. Randvoorwaarden voor 2020-2030 zijn nog niet op orde, met name op het gebied van bereikbaarheid.
Doorrekeningen laten zien dat maatregelen nodig zijn om de regio bereikbaar te houden, de mobiliteitstransitie verder op gang te helpen én verstedelijking mogelijk te maken. Daartoe verdient het aanbeveling toe te werken naar een concreter en breed pakket van (kleinere) infrastructurele en gedragsmaatregelen.
De aanbeveling is om dit te beleggen in een programmalijn Mobiliteitsaanpak 2030 / Duurzaam Reizen onder het U Ned-programma. Deze nieuwe programmalijn bundelt de krachten met het bestaande programma Goed Op Weg. Doel is om in de periode tot 2030 een pakket aan stimulerings- en ontmoedigingsmaatregelen op het gebied van mobiliteit neer te zetten: non-stopfiets, regionaal sturend parkeerbeleid, werkgevers-/onderwijsaanpak en openbaar vervoer. De al eerder geïdentificeerde no-regretmaatregelen worden ook hierin geïntegreerd en de verwachte werkzaamheden aan onder meer de A12 worden ingezet als katalysator; zo kan ook de minder-hinderaanpak in dit programma geborgd worden.

9.3.3 Regiopoorten en Groene Poorten

Om verstedelijking rondom Regiopoorten mogelijk te maken en voort te bouwen op de mobiliteitspotentie, die gecreëerd is met de realisatie van Randstadspoor, is het een aanbeveling om in de volgende fase de verstedelijking rondom de knopen op de ov-corridors concreter te maken, en te bezien welke verstedelijkings- en bereikbaarheidsopgaven randvoorwaarde

zijn om hierover wederkerige afspraken te maken tussen Rijk, spoorsector en regio. In het stedelijk gebied van Zuid-Holland is een vergelijkbare opgave opgepakt in het ontwikkelingsprogramma Stedenbaan. De aanbeveling is om in een programmalijn Knooppuntenprogramma onder de U Ned-koepel de opgave op te pakken om bij de Regiopoorten door beter voor- en natransport, door optimalisatie van het ov-product en door intensiever grondgebruik in de omgeving van stations, de gecreëerde potentie van Randstadspoor verder te benutten en zo invulling te geven aan (een deel van) de Spaken uit het concept Wiel met Spaken. Ook de Groene Poorten moeten in dit programma worden uitgewerkt, om de noodzakelijke betere en snellere verbindingen naar groen en landschap vanuit het verdichte stedelijke gebied mogelijk te maken.

9.3.4 Mobiliteitsstrategie

Utrecht Nabij schetst een visie voor mobiliteit voor deze regio. Aanbeveling is deze visie komende periode verder uit te werken naar een mobiliteitsstrategie. Deze strategie moet inzicht geven in hoe de verstedelijkingskeuzes uit de visie zich verhouden tot de systeemopgaven voor de verschillende modaliteiten (weg, spoor, ov/HOV, fiets) op zowel lokaal, metropolitaan en regionaal alsook (inter)nationaal niveau. Daarnaast zou zich uit deze strategie een voorkeursnetwerk tot 2040 kunnen ontwikkelen, inclusief afspraken over het beoogde oplossend vermogen van bijvoorbeeld eerder af te spreken generieke maatregelenpakketten, (weg)infra-aanpassingen en uitwerking van het ov-concept Wiel met Spaken. Het gaat daarbij niet alleen over realisatie van het netwerk, maar ook over exploitatie ervan (met name ov). De uitgewerkte mobiliteitsstrategie zal ontwikkeld moeten worden in nauwe samenhang met de verdiepende gebiedsonderzoeken van de Metropoolpoorten (zie het volgende punt).

9.3.5 Metropoolpoorten en verstedelijking Grote U

Om de binnenstedelijke verdichting binnen de Grote U mogelijk te maken is een samenhangende ontwikkelingsstrategie nodig. De materie is te veelomvattend om dat in één onderzoek te kunnen doen. Om dat op hanteerbare wijze te doen is het nodig nu door te gaan met drie verdiepende gebiedsonderzoeken én een mobiliteitsstrategie voor het geheel van de Metropoolregio. In de onderzoeken worden de bandbreedtes en knelpunten van gebiedsontwikkeling scherper in beeld gebracht. De onderzoeken leggen de noodzakelijke keuzes voor investeringen, inbedding in het mobiliteitsnetwerk, toegankelijkheid tot groen en landschap, de potenties voor de energietransitie, fasering en inpassingsmaatregelen helder op tafel. Zo wordt gerichte besluitvorming door regio en Rijk over deze gebieden mogelijk.

De drie gebieden zijn de Metropoolpoorten West (Leidsche Rijn – Zuilen), Oost (Lunetten Koningsweg –USP) en Zuid (A12-zone). De aanbeveling is om in 2021 drie verdiepende gebiedsonderzoeken te starten. Zo snel mogelijk dient van elk

van de drie gebieden de (geografische) afbakening vastgesteld te worden, waarbij ook naar aanpalende gebieden (zoals Overvecht) gekeken zal worden. Een plan van aanpak moet worden opgesteld zodat idealiter, maar niet tegen elke prijs, bij het BO MIRT 2021 een resultaat kan worden opgeleverd.

9.3.6 Groenopgave

Gezond stedelijk leven is het motto van deze Metropoolregio, dit betekent dat het in de vervolgstappen essentieel is om een plan te ontwikkelen hoe de handvatten die op het gebied van groen geboden worden, in de visie verder uit te werken, zodat ook de groenopgave gelijktijdig met de verstedelijking doorontwikkelt. Bezien zal moeten worden welke partijen dit samen uitwerken en hoe financiering ervan georganiseerd kan worden. Daarbij wordt aangesloten op het programma 'Groen groeit mee' dat door regio en provincie is geïnitieerd.

COLOFON

Projectmanagement
Hannah Cremers, Adriaan van Doorn, Debby Zandbergen, Pascalle Albers.

Projectgroep/werkgroepen

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat:	Ireen Röling, Pieter Moorrees, Lisanne van der Weijden, Puck Jeekel, Alwin Nijhuis, Annelies Heidekamp.
Ministerie van Binnenlandse Zaken:	Elien Wierenga, Anton Poelarends, Edo Kort, Jaap Bernhard.
Ministerie van Economische Zaken:	Kristel Wattel-Meijers, Paul Levelink.
Provincie Utrecht:	Bjorn Hondelink, Michiel van Dongen, Erwin van Dijk, Erik van Hoogstraten, Jacqueline Sellink, Marieke Theeuwen, Martijn van Veelen, Ellen Vrielink.
U16:	Sanneke Lisman, Raymond Bijen, Bastian Jansen, Dionne Baaré, Anthoinette Koops.
Gemeente Utrecht:	Aldert de Vries, Kees Verschoor, Leon de Graaf, Robert Hoenselaar, Joost van Faassen, Joric van der Kolk, Trudy Maas, Ruud Nijveld.
RWS:	Theun Schaaf, Hans Degenaar, Jan van Kempen, Marc Koolwijk.
ProRail:	Heri Broekroelofs.
NS:	Patricia van Wachtendonk, Robbert Jan van Rooijen, Marcel Slotema.

Uitvoerende adviesbureaus

MUST:	Wouter Veldhuis, Onno de Vries, Josje Staal, Freek van Riet, Luuk Koote, Vera Götze.
TwynstraGudde:	Pieter Arends, Edgar Wever, Henk Hoogmoed, Martin Stout, Jesse Wermelink.
MOVE Mobility:	Henk Tromp, Dirk Bussche, Ruxandra Aelenei.
Decisio:	Niels Hoefsloot, Daan van Gent, Sibren Vegter.
Sweco:	Rob van Hout, Stijn Altena, Niels Heeres.

Tekst en eindredactie
Wouter Veldhuis, Tijs van den Boomen.

Utrecht Nabij
Ontwikkelperspectief verstedelijking en bereikbaarheid 2040, met een doorkijk naar 2050.

Deze rapportage is het resultaat van het MIRT-onderzoek Metropoolregio Utrecht dat is verricht in opdracht van het programma U Ned, een samenwerking tussen de ministeries van IenW, BZK en EZK, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en de U16.

Zie voor meer informatie over programma U Ned: www. programma-uned.nl

U Ned maakt gezonde groei bereikbaar