

Metropoolpoorten Utrecht Nabij

Gebiedsonderzoeken Metropoolregio Utrecht 2040



Kerndocument

Oktober 2022



POSAD MAXWAN
strategy x design



ARCADIS Design & Consultancy
for natural and
built assets

Inleiding

Door de hoge kwaliteit van leven, duurzame leefomgeving en innovatieve economie is de regio Utrecht een aantrekkelijk gebied om te wonen, werken en recreëren. De regio is de afgelopen decennia snel gegroeid en naar verwachting zet de groei de komende decennia door. Om gezonde en duurzame groei te accommoderen moet ruimte gemaakt worden voor alles wat met deze verstedelijkingsopgave samenhangt. De grote uitdagingen waar Rijk en regio voor staan zijn: voldoende woningen en diverse werkgelegenheid, van kantoren tot maakindustrie, kwantitatief en kwalitatief goede stedelijke voorzieningen, behoud van een goede bereikbaarheid, een robuust en toekomstbestendig energiesysteem, kwalitatief hoogwaardige en goed bereikbare groenblauwe landschappen en een voortvarende aanpak van de leefbaarheids-, klimaat- en milieupogaven.

Het ontwikkelperspectief voor de metropoolregio Utrecht (Utrecht Nabij, 2020) schetst hoe Rijk en regio de komende 20 jaar ruimte willen maken voor 104.000 tot 125.000 nieuwe woningen en locaties voor ruim 80.000 arbeidsplaatsen. Hierbij is de keuze gemaakt om eerst zoveel mogelijk binnenstedelijk en nabij bestaande knooppunten te bouwen in gemengde milieus van wonen en werken. Een belangrijk deel van de groei na 2030 kan volgens Utrecht Nabij én deze Gebiedsonderzoeken worden geconcentreerd in de Grote U: de binnenstedelijke tussenruimte tussen het stedelijk kerngebied van Utrecht en omliggende wijken of regiokernen. Uit Utrecht Nabij: "Concentratie van functies, economische clustering en ruimtelijke ontwikkelingen op plekken waar al veel mensen wonen en/of werken is van belang voor de duurzame groei van de regio waarbij de waardevolle groene landschappen om het stedelijk gebied behouden blijven. 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." De noodzaak tot verplaatsen wordt zo klein mogelijk gemaakt door verschillende functies gemengd te bouwen, in hoge dichtheid en in de directe nabijheid van voorzieningen.

Binnen de Grote U worden drie gebieden onderscheiden die zich verder kunnen ontwikkelen tot nieuwe stedelijke centra (metropoolpoorten):

- A12-zone met doorkijk naar Rijnenburg,
- Utrecht Science Park(USP) - Lunetten/Koningsweg(LKW)
- Leidsche Rijn-Zuilen met focus op Lage Weide en in samenhang met Overvecht.

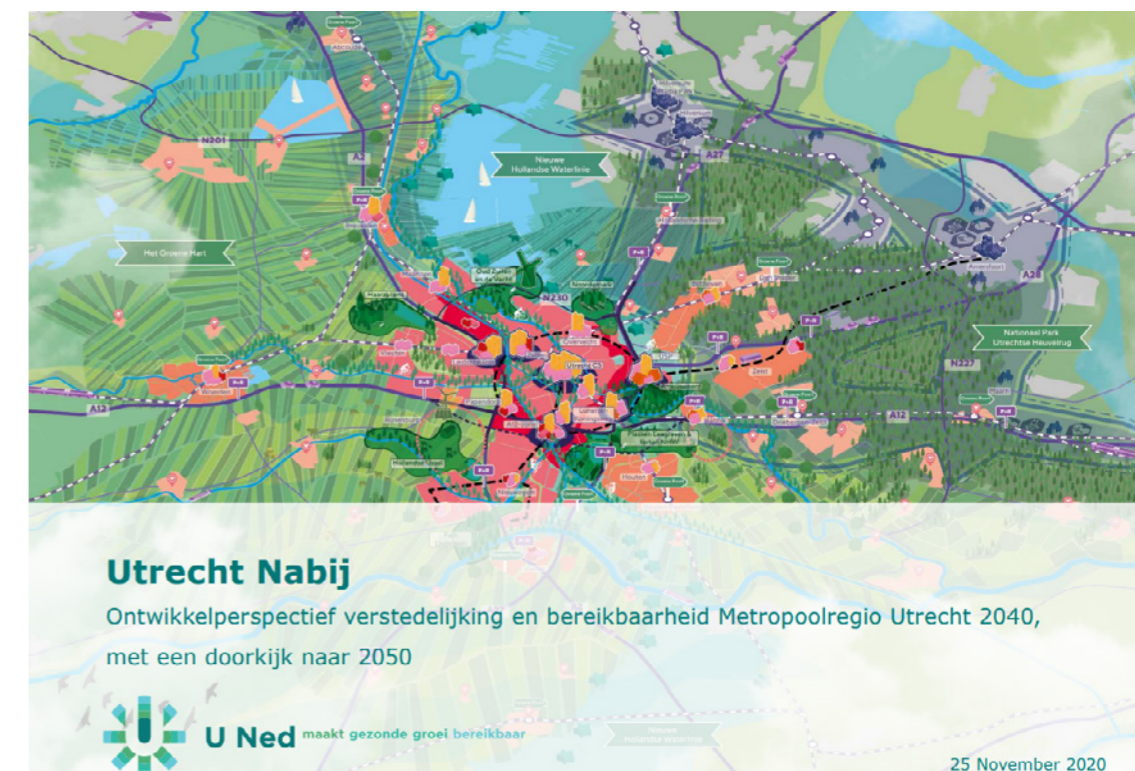
Bij de vaststelling van ontwikkelperspectief Utrecht Nabij hebben Rijk en regio afgesproken de ontwikkelmogelijkheden van de metropoolpoorten nader uit te werken in Gebiedsonderzoeken. De Gebiedsonderzoeken vormen één van de programmalijnen van het programma U Ned, waarin Rijk en regio samen aan de toekomst van de metropoolregio Utrecht werken. Rijnenburg heeft in dit document een andere status dan de andere gebieden. In Utrecht Nabij is uitgegaan van ontwikkeling van Rijnenburg volgend op de ontwikkeling van de Grote U. Om de ruimtelijke en programmatische samenhang van de Grote U met Rijnenburg te onderzoeken, is in dit onderzoek voor Rijnenburg de gemeentelijke ontwerpstudie naar Rijnenburg als uitgangspunt genomen (scenario Klein Rijnenburg, februari 2022).

In de gebiedsonderzoeken werken we toe naar ruimtelijk-programmatische ingrediënten voor een integraal toekomstperspectief voor de verdere verstedelijking in en rond de Grote U na 2030. Het is nadrukkelijk een onderzoek; geen blauwdruk voor de toekomst. In de gebiedsonderzoeken zijn de potentie en condities voor verstedelijking in de verschillende gebieden onderzocht, op basis waarvan Rijk en regio afspraken kunnen maken over (de nadere uitwerking van) de verstedelijkingsopgave in de Grote U. De verstedelijking in de regio landt naast de metropoolpoorten ook in de regiopoorten en vitale kernen. Zij vormen samen een stedelijk-landschappelijk netwerk in het hart van Nederland en kennen grote ruimtelijke en programmatische samenhang.

De tijdsscope van dit traject betreft de periode 2030-2040 met een doorkijk naar 2050 en een inventarisatie van de (mogelijke) ontwikkelingen tot 2030. De 'situatie 2030' is geen vaststaand feit maar kent ook enige investeringsonzekerheden uit andere programmalijnen en investeringsprogramma's van zowel Rijk als regio. Om de ontwikkelingen in de periode 2030-2040 mogelijk te maken, moet een deel van de besluiten en investeringen in de periode tot 2030 plaatsvinden.

Uit de Gebiedsonderzoeken blijkt dat de ontwikkeling van de drie metropoolpoorten grote kansen biedt. De drie poorten vormen de sleutel tot verdere ontwikkeling van stad, regio en land. De geschetste ontwikkeling biedt een wenkend perspectief voor een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare leefomgeving. Kortom: *gezond stedelijk leven voor iedereen.*

Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij (2020)



Doel

De Gebiedsonderzoeken geven kwalitatief én kwantitatief invulling aan de ambities van Rijk en regio in de Grote U. Hierbij koppelen we expliciet nationale opgaven op het gebied van wonen, werken, mobiliteit, energie, klimaatadaptatie en nationaal erfgoed aan regionale opgaven en ambities voor een gezonde en duurzame invulling van de regio. We benoemen de benodigde condities, afhankelijkheden en samenhang met de stad en regio. Met als doel om in het BO MIRT 2022 afspraken te maken over de potentie en condities voor ontwikkeling en fasering van de Grote U en de benodigde vervolgstappen. Om de potentie, condities, en fasering te vertalen naar concrete voorstellen voor de invulling van gebieden, die ter besluitvorming kunnen worden voorgelegd aan de betreffende besluitvormingsorganen (zoals gemeenteraad en Provinciale Staten), is verdiepend onderzoek nodig na het BO MIRT 2022.

De besluitvorming over de Grote U hangt samen met de besluitvorming over mobiliteit en de regiopoorten, op basis van informatie uit de andere programmalijnen. De Gebiedsonderzoeken hebben een grote samenhang met de Mobiliteitsstrategie. Bij oplevering van de Gebiedsonderzoeken was de Mobiliteitsstrategie nog niet volledig afgerond. De uitkomsten van de Mobiliteitsstrategie kunnen leiden tot aanvullende inzichten in de potentie van de Grote U, die worden meegenomen in het vervolg.

Het versterken en bewaken van de ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk uitgangspunt van de Gebiedsonderzoeken. Hiervoor is een integrale blik nodig waarin alle thema's ruimtelijk in beeld worden gebracht. Elke ambitie heeft een ruimteclaim en alleen in gezamenlijkheid kunnen deze ten opzichte van elkaar worden afgewogen. Uitgangspunt is dat niet alleen de aantallen voor wonen en werken een plek krijgen, maar ook alle andere functies in de 'barcode' (buurt- en wijkgroen, sport, water, infrastructuur, maatschappelijke voorzieningen, energie en bovenstedelijk groen) worden meegenomen in de afweging. De Gebiedsonderzoeken verkennen mogelijkheden (ontwerpen), verdiepen (door thematische voeding) en verifiëren (door review binnen betrokken partijen) de inhoud en de beoogde strategische keuzes.

Om voldoende informatie te verzamelen om besluitvorming over de Grote U te voeden kijken we naar de volgende vragen:

- **Wat:** mogelijke gebiedsprofielen van de deelgebieden in de Grote U m.b.t. woon- en werkmilieus, groen, mobiliteit, energie, water, sport en overige voorzieningen;
- **Conditie:** overzicht van condities die randvoorwaardelijk zijn om verstedelijking in de Grote U mogelijk te maken, de

afhankelijkheden tussen de condities, het waarborgen van kwaliteiten, beleidsmatige ingrepen en de kosten;

- **Waar:** ruimtelijk-programmatische varianten op het schaalniveau van de Grote U voor verdeling van woningen en arbeidsplaatsen (type werklocaties) over de verschillende deelgebieden;
- **Hoeveel:** verfijning van de bandbreedtes voor wonen en werken in de Grote U uit Utrecht Nabij;
- **Effecten:** inzicht in effecten van verstedelijking in de Grote U op stedelijk, regionaal en nationaal niveau en onderzoeksvragen voor het vervolg;
- **Wanneer:** voorstellen voor mogelijke fasering van verstedelijking, volgordelijkheid van de (deel)gebieden en volgordelijkheid van condities in relatie tot ontwikkelingen.

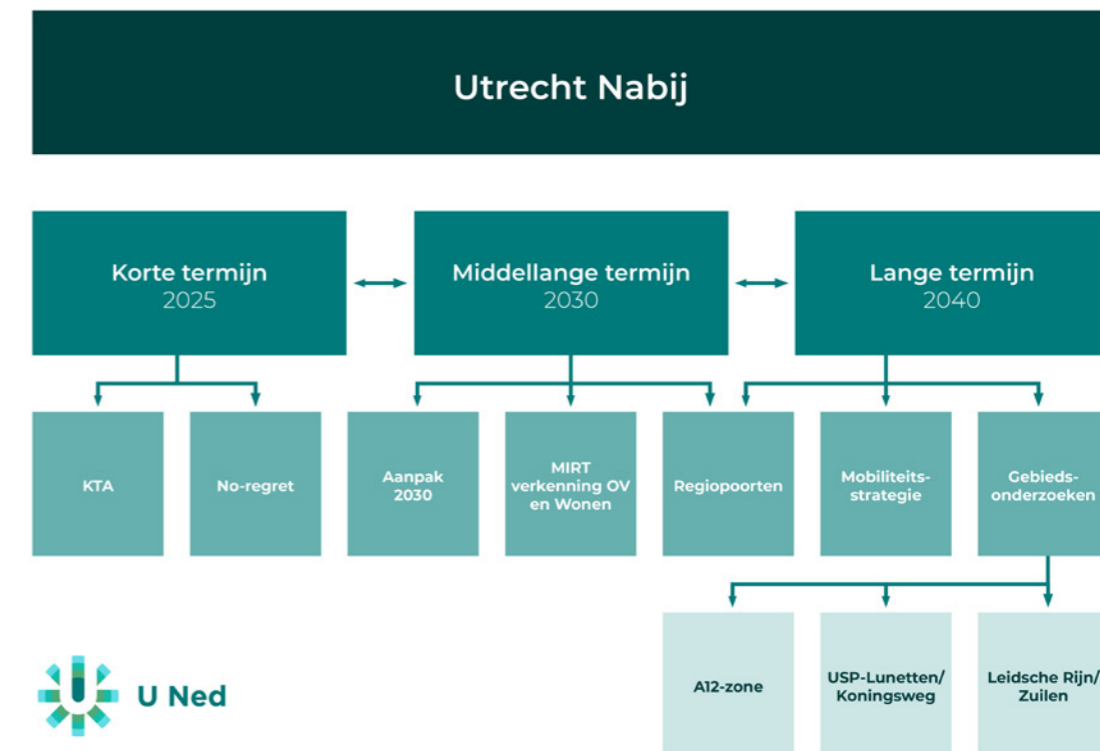
Het antwoord op deze vragen is gevat in dit kerndocument en het achterliggende onderzoeksrapport van de gebiedsonderzoeken. Met deze antwoorden is een mogelijke richting gegeven aan de ruimtelijk-programmatische koers van deze stedelijke regio na 2030 en met een doorkijk naar 2050. Het onderzoekende karakter van deze studie laat nog vragen onbeantwoord, roept nieuwe vragen op en vraagt om verdere verdieping, afstemming (bijvoorbeeld ten aanzien van mobiliteit) en nader onderzoek.

Synergie programmalijnen

De Gebiedsonderzoeken als programmalijn van U Ned omvatten het ruimtelijke en programmatische domein waarin de overige programmalijnen (Mobiliteitsstrategie, MIRT-verkenning OV en Wonen, Regiopoorten, Aanpak 2030) voor een groot deel in samenhang worden bekeken. Hierbij wordt door de schalen heen gewerkt: van (bouw)typologieën, deelgebieden, de Grote U, stedelijk gebied Utrecht en de regio tot nationaal perspectief.

Dit onderzoek geeft programmatisch richting aan de mobiliteitsonderzoeken. In de fasering bouwt het voort op de programmalijnen met een kortere tijdshorizon binnen U Ned waaronder Aanpak 2030 en MIRT-verkenning OV en Wonen. Ook vindt interactie plaats met de bestaande stad en de stedelijke kernen rondom Utrecht (de regiopoorten). Gezien de gedeelde tijdshorizon is o.a. de uitwisseling met de Mobiliteitsstrategie en de Regiopoorten van belang. Eerste inhoudelijke afstemming heeft plaatsgevonden. Verdere invulling, afstemming en uitwerking van de programmalijnen is wenselijk. Overkoepelend over alle U Ned programmalijnen landen de belangrijkste resultaten in een synergiedocument. Het synergiedocument brengt de verschillende programmalijnen samen.

Programmalijnen U Ned



Toekomstbeeld

Metropoolpoorten in 2040

In het Utrecht van de toekomst,
Fiets ik graag een stukje rond
Via één van de groene scheggen
Waar ik pas een mooie route vond

Ik stapte op de fiets,
Langs de Limes en de Vecht zo krom
Op pad richting Amelisweerd,
In de verte de toren van de dom

Door bossen en langs plassen,
Waar menigeen verpoosd
Gelegen op het hellend vlak
Gekanteld van West naar Oost,

Ten zuiden is Utrecht nu verenigd
Van rug aan rug naar één geheel
Stad en ommeland herenigd
Via de spaken en een stukje wiel

De campus USP is vol contrasten
Zoemend en bruisend, maar soms een rustig oord
Vol kennis, ontwikkelingen en nieuwe labs
Connecties naar de Bilt en richting Amersfoort

In het westen ligt het maker district
Productie nodig voor de stad, focus op circulariteit
Gelegen aan het spoor, het water en de haven
Waarlangs door het groen een fietser rijdt

In het noorden bereik je het grote landschap
Via een groen raamwerk in de wijk
De barrière van de rondweg is kleiner
En het groen door diversiteit van functies verrijkt

Fietsend door regio Utrecht
Waar het ooit met de Limes begon
Zie ik nu een nieuwe metropool
Waarover ik eerst alleen maar dromen kon

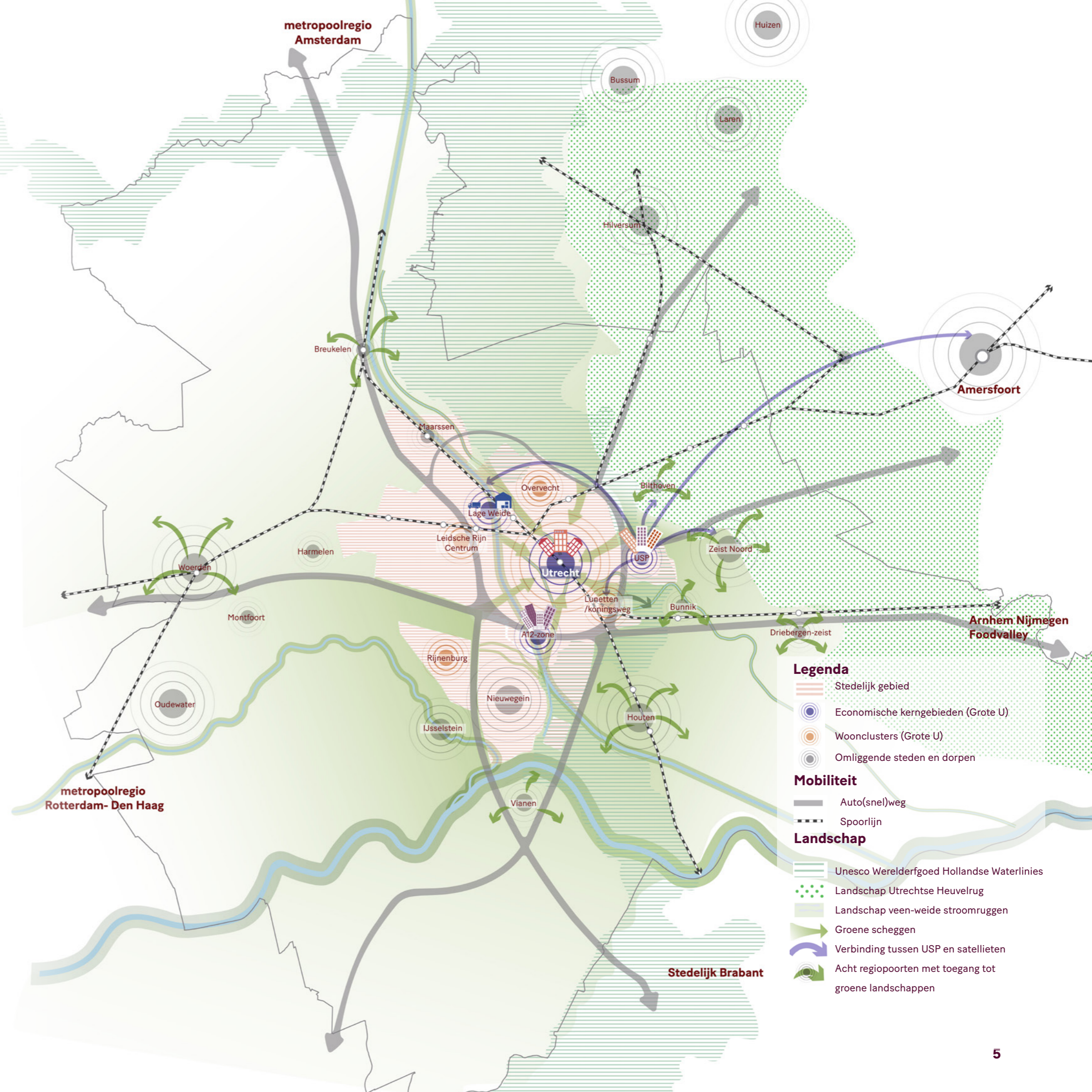


Wenkend perspectief

Metropoolregio Utrecht

Utrecht is gestart met een grote transformatie. De opgaven van de stad en de regio zijn groot, de beschikbare ruimte beperkt. Als centrum van Nederland kent het zowel de lusten als de lasten van deze centrale ligging: zeer aantrekkelijk als woon- en werklocatie in een bijzondere landschappelijke omgeving en tegelijkertijd draaischijf van alles dat over de weg, het spoor en het water het land door wil. Het 'wenkend perspectief' gaat uit van sterke verdichtingsmogelijkheden in de Grote U, grote kwaliteitsimpulsen in groen, landschap en voorzieningen en forse investeringen in infrastructuur voor het openbaar vervoer, de auto en de fiets. Dit is hard nodig om de agglomeratie Utrecht aaneen te smeden, het bijzondere landschap beter bereikbaar te maken en de kansen te verzilveren die de Grote U biedt op nationaal, regionaal en lokaal niveau. Er zijn in de Grote U geen 'eenvoudige' ontwikkellocaties: in elk gebied moet op meerdere fronten worden geïnvesteerd om de verstedelijking gezond, duurzaam en bereikbaar te maken. Niet alleen voor de nieuwe inwoners en ondernemers, maar vooral ook voor de bestaande stad en de stedelijke kernen rondom Utrecht.

Door te kiezen voor verstedelijking op slimme en goed bereikbare locaties en de ontvlechting van lokaal en doorgaand verkeer wordt de druk op het nationale wegennet zo beperkt mogelijk gehouden zodat de 'draaischijf Utrecht' kan blijven draaien. Verstedelijking in of in nabijheid van de bestaande stad en al haar kwaliteiten zorgt voor een waardevolle verdichting om draagvlak voor bestaande voorzieningen te verbeteren, het vestigingsklimaat te versterken en nieuwe voorzieningen voor de stad en regio te bieden. Door een kwaliteitsimpuls in de al aanwezige groenstructuren en scheggen (Linie landschap, Utrechtse Heuvelrug, Groene Hart) in de regio profiteren niet alleen de nieuwe en bestaande inwoners rondom de verstedelijkingslocaties maar ook alle omliggende regiopoorten en kernen. De hiermee gepaard gaande versterking van fietsnetwerken verbetert de leefbaarheid en bereikbaarheid in de regio tussen kernen onderling en de groene landschappen daartussen. Het verbeteren, intensiveren en verbinden van de economische toplocaties in de regio met de rest van Nederland versterkt de agglomeratiekracht van de metropoolregio als geheel.



Let op: geabstraheerde weergave, dit is geen geografische exacte weergave

Wenkend perspectief

Metropoolpoorten Grote U

De omvang van de groeiopgave vraagt om focus op strategische keuzes in de tijd en in de gebieden. Hiervoor zijn in de gebieden grote en kleine ingrepen in samenhangende pakketten met gebiedsontwikkeling gevat. De gebieden verschillen onderling van programma, structuur en gebiedsprofiel. De kern van dit wenkend perspectief ligt in het verbinden, ontwikkelen en verbeteren van de kwaliteit van deze gebieden. Hierbij zien we verschillen in aard maar ook in tempo van de ontwikkeling (fasering) in relatie tot belangrijke voorwaarden of condities. Zo zien we bijvoorbeeld dat beperkte groei van Overvecht minder afhankelijk is van grote infrastructuur-ingrepen dan de ontwikkeling van de A12-zone (en Rijnenburg) of Lunetten/Koningsweg en dat Lage Weide als werkgebied op lange termijn van groot economische belang blijft voor de stad (en regio).

De focus, vooral in tijd, richt zich op de zuidwestzijde en oostzijde van de stad. Daar liggen grote opgaven én grote kansen voor zowel het Rijk als de regio. Rijk en regio hebben een gezamenlijk belang bij de ontwikkeling van deze gebieden. Om deze stadsranden te ontwikkelen tot aantrekkelijke woon-werkgebieden en de stedelijke agglomeratie aaneen te hechten. In nabijheid van kwalitatief hoogwaardig groen en stedelijke voorzieningen (barcode) waar tegelijkertijd grote infrastructurele ingrepen ten behoeve van het OV-systeem, het hoofdwegennet en fietsnetwerken nodig zijn.

De A12-zone en het knooppunt Westraven is hierbij het eerste puzzelstuk. Voortbouwend op de inspanningen voor de Merwedekanaalzone, het Beurskwartier en de Merwedelijn is deze transformatie de opmaat naar ontwikkeling van de Galecopperzoom, Tramremise, Liesbosch-West, en op langere termijn: Rijnenburg. Vervolgens is de bereikbaarheid en ontwikkeling van het USP en Lunetten/Koningsweg van belang, waarbij versterking van het kenniscluster USP (Life Sciences & Health) als economische toplocatie vooropstaat. Door verbeterde OV- en fietsverbindingen met zowel de binnenstad van Utrecht en Nieuwegein als van de op termijn te ontwikkelen knoop Lunetten/Koningsweg met Westraven kan dit gebied verder ontwikkelen tot een gezond stedelijk gebied, genesteld in nabijheid van één van de meest bijzondere landschappen in Nederland. De OV-bereikbaarheid van USP en Lunetten/Koningsweg behoeven nog nader onderzoek, in samenhang met elkaar en het OV-systeem als geheel.

Op de volgende pagina's wordt per gebied een beeld geschetst welke kwalitatieve invulling deze gebieden kunnen krijgen, inclusief de maatregelen die dit mogelijk maken.

* FSI (floor space index) geeft de dichtheid per grondoppervlak aan.
MXI (Mixed Use Index) geeft de verhouding tussen wonen en werken aan.



Gebieden Grote U

A12-zone (Westraven/Woonboulevard/Tramremise/Galecopperzoom/Papendorp/Liesbosch)

Het sleutelgebied Westraven maakt kwalitatieve ontwikkelingen van de A12-zone en op termijn Rijnenburg mogelijk. Het gebied kent grote opgaven op het gebied van (auto)bereikbaarheid, milieucondities en leefkwaliteit. Door de ontwikkeling van Westraven worden Utrecht en Nieuwegein ruimtelijk én programmatisch veel beter met elkaar verbonden. Omliggende ontwikkelingen sluiten hierdoor fysiek (via OV, auto en fietsverbindingen) in programma en leefkwaliteit beter op elkaar aan. Het gebied karakteriseert zich door een mix van wonen en werken: zakelijke dienstverlening, kantoren, detailhandel en voorzieningen. Ontwikkeling van de A12-zone bouwt verder op bestaande ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone en de aanleg van de Merwedelijn. Een snelle Merwedelijn is nodig om de geplande woningen tot 2030 mogelijk te maken en programma in de A12-zone toe te voegen met een sterke OV-as als drager van het gebied. Westraven kan met een hoge dichtheid worden ontwikkeld vanwege de knoopwaarde in het OV-netwerk. Het gebied zal de verbinder worden van de groenstructuren aan de oostkant (Laagraven) en de westkant (Rijnenburg), waarbij de kanalen als groenblauwe dragers de scheg richting het centrum van Utrecht en de Nieuwe Hollandse Waterlinie vormen.

Op termijn maakt ontwikkeling van de A12-zone een ontwikkeling van Rijnenburg mogelijk. Rijnenburg kan zich als nieuw stuk stad complementair aan de A12-zone ontwikkelen met nadruk op stedelijk wonen en maatschappelijke voorzieningen. Belangrijkste ruimtelijke randvoorwaarde vanuit de A12-zone voor Rijnenburg is het doorlopen van de groenblauwe structuur inclusief langzaam verkeer verbindingen vanuit Galecopperzoom richting Rijnenburg waardoor een groene recreatieve verbinding met Hollandse IJssel ontstaat en ruimte voor waterberging. Andersom heeft Rijnenburg van de A12-zone nodig dat de OV-bereikbaarheid op orde is (doortrekken van de Merwedelijn lijkt kansrijk maar moet nog bevestigd worden in het vervolg op de Mobiliteitsstrategie). De ruimtelijke en programmatische samenhang tussen Rijnenburg en A12-zone, inclusief de rol van auto(infrastructuur) en effecten op nationale en regionale ontsluiting, is nader te onderzoeken.

Conditie voor ontwikkeling van de A12-zone:

1. Verzachten of slechten barrièrewerking A12: toevoegen van (minimaal 4) goede verbindingen onder de A12 door voor langzaam verkeer, ecologie en recreatie;
2. Parkeren op afstand voor Papendorp en Westraven (P+R);
3. Verminderen gezondheidseffecten A12: overkappen, geluidschermen of inpakken met gebouwen (bufferen). Met name geluid en luchtkwaliteit zijn maatgevend;
4. Het weghalen van de aansluiting A12 Westraven biedt ruimtelijk



de beste kansen voor de ontwikkeling van Westraven tot hoogstedelijke OV-knoop. Dit heeft gevolgen voor de economische structuur en bereikbaarheid van Utrecht Zuidwest, o.a. woonboulevard, en de verkeersafwikkeling op de naastgelegen aansluitingen en het onderliggend wegennet. Nader onderzoek is nodig om tot een afweging te komen over de afrit Westraven, ook in relatie tot de autobereikbaarheidsopgave;

5. OV-hub van kruispunt Merwedelijn tussen Nieuwegein en Utrecht CS (mogelijke aftakking naar Rijnenburg nader te onderzoeken), regionale buslijnen naar o.a. Vianen en OV-wiel tussen Leidsche Rijn en USP (mogelijk via LKW);
6. Realiseren groenblauw raamwerk (oost-west en noord-zuidverbindingen) inclusief landschapspark Laagraven

en verbinding naar Hollandsche IJssel in combinatie met sportcomplexen;

7. Oplossen opgave autobereikbaarheid, o.a. door ontvlechting regionaal/lokaal/doorgaand verkeer, inpassing regionale ontsluiting binnen de bundel van A12-corridor (voorkeursoptie van de regio vanuit ruimtelijke ontwikkeling A12-zone) en gebiedsontsluiting;
8. Combineren of herontwikkeling van tramremise met andere functies (wonen/werken/voorzieningen). Voorwaarde hiervoor is een oplossing voor de functie van de tramremise die de OV-exploitatie niet schaadt.
9. Uitplaatsen bedrijvigheid met milieucontouren die woningbouw onmogelijk maken. Gezien de beperkte ruimte in de regio voor bedrijven met milieucontouren ligt hier een opgave.

Gebieden Grote U

USP-Lunetten/Koningsweg (Utrecht Science Park XL, Lunetten/Koningsweg, Maarschalkerweerd, Rijnsweerd)

De metropoolpoort USP-Lunetten/Koningsweg is een Life Sciences & Health cluster van internationaal niveau, met het hart in het USP, direct gerelateerd aan omliggende gebieden (Galgenwaard, Rijnsweerd, Kromhout en satellieten Bilthoven, Zeist en Bunnik). In dit gebied ligt de focus op de bijzondere landschappelijke kwaliteiten, op werken in de campuszone, maar ook toevoegen van wonen voor campusgebruikers en het versterken van de OV-bereikbaarheid van het USP. Het biedt kansen tot een (nog) sterker economisch perspectief als USP met Lunetten/Koningsweg als aantrekkelijk werkgebied onderling sterker verbonden wordt met de A12-zone, het centrum van Utrecht en Lage Weide om. Daarnaast is dit gebied een belangrijk punt in het energiesysteem, ook rondom geothermie en mogelijk een energiehub.

De grootste variabele is de invulling van knooppunt Lunetten-Koningsweg, waarvan de potentie sterk samenhangt met nog te maken keuzes over de bediening en ligging van stations Lunetten en/of Koningsweg in relatie tot een eventuele binnenstadsas, en de besluitvorming over de Ring Utrecht. Bij een IC-station Koningsweg of dubbel Sprinterstation is een hoogstedelijke invulling met werken en wonen mogelijk. Voor een succesvol werkmilieu is een IC-status noodzakelijk. Dit heeft gevolgen voor ingrepen in omliggende gebieden (spoor/A27) en de verbinding met de A12-zone (tracé en type HOV), de binnenstadsas richting Utrecht CS en de regionale rol als knooppunt op een 'spaaak' in het OV-netwerk. De invulling als barcodelocatie, waarbij er enkel ten zuiden van het huidige station Lunetten wonen en werken bijkomt en de rest van de knoop voor barcodefuncties wordt benut, is mogelijk als pauzeland met tijdelijke invulling(en), in afwachting van de keuze voor een IC-station op langere termijn.

Conditie voor ontwikkeling van USP-Lunetten/Koningsweg:

1. Verminderen van problematiek autobereikbaarheid in het USP door o.a. parkeren op afstand, wijzigen parkeernormen, sterker verbinden met OV (binnenstad en LKW/A12-zone), functiemenging en versterken langzaam verkeer verbindingen;
2. Verminderen barrièrewerking aanwezige (spoor/A27) en nieuwe infrastructuur en milieuhinder voor ontwikkeling Lunetten/Koningsweg. Mate en schaal van ontwikkeling bepalend voor mogelijke spanning met erfgoedstatus NHW;
3. Groene raamwerk versterken met waardering voor erfgoedstatus, hiervoor ter hoogte van Lunetten/Koningsweg (minimaal) een econduct (ook voor mensen) en mogelijk grotere groene overkapping (waarvan de technische haalbaarheid onderzocht moet worden in samenhang met nog te maken keuzes over de Ring Utrecht);
4. Investeren in groene scheg van Kromme Rijn Oeverpark, Maarschalkerweerd, Lunettenpark, Sportcampus (behoud en uitbreiden sportgebieden) en Amelisweerd in groenkwaliteiten en bereikbaarheid;
5. Vergroten omvang en toegankelijkheid van de landgoederenzone Amelisweerd vanuit USP en Lunetten/Koningsweg.



Gebieden Grote U

Lage Weide e.o. (Zuilen/Werkspoor/Leidsche Rijn Centrum Vierde Kwadrant)

Lage Weide en omgeving is één van de economische 'hotspots' in de stad ten behoeve van maakindustrie, circulaire economie, zware milieucontouren, last-mile stadslogistiek en nutsvoorzieningen. Lage Weide is een strategisch economische werklocatie voor de lange termijn in de regio. Dit vraagt ook om eventueel uitplaatsen van andersoortige werkgelegenheid (terugdringen verdozing) en werven van woonfuncties. Intensivering op Lage Weide kan schuifruimte bieden voor uitplaatsing bedrijvigheid elders in de Grote U om daar ruimte te creëren voor woningbouw. In dit gebied is ook ruimte voor watergebonden bedrijvigheid, MBO-onderwijs en duurzame energieopwekking op locaties waar dit niet conflicteert met de aanwezige bedrijvigheid. Het Vierde Kwadrant van Leidsche Rijn Centrum is een interessante locatie voor kantoorwerkgelegenheid in hoge dichtheden, onderwijs en horecavoorzieningen vanwege de nabijheid van OV-knoop Leidsche Rijn. Werkspoorkwartier kent een focus op maakindustrie en creatieve industrie met maximaal milieucategorie 2. Langs het Amsterdam-Rijnkanaal is een groene verbinding met ruimte voor fietsers en voetgangers voorzien om het gebied beter te verbinden.

Conditie voor ontwikkeling van Lage Weide e.o.:

1. Verminderen van problematiek rondom autobereikbaarheid Lage Weide door parkeren op afstand, parkeernormen, opheffen knelpunten op aansluitingen A2 en NRU;
2. Sterker verbinden met langzaam verkeersnetwerken en OV door onder andere het slechten van barrières en nieuwe fietsverbindingen over het Amsterdam-Rijnkanaal;
3. Schuifruimte creëren voor bedrijvigheid met milieucontouren door te intensiveren en bedrijvigheid zonder milieucontouren waar mogelijk uit te plaatsen;
4. Verbeteren kwaliteit openbare ruimte en groen door verbinden groenstructuren in combinatie met langzaam verkeersverbindingen.



Gebieden Grote U

Overvecht (Noord en Zuid)

Overvecht is een kansrijk gebied voor verstedelijking binnen de bestaande structuur van de wijk. Het stedenbouwkundig en landschappelijk raamwerk biedt ruimte voor verdichting en kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en het groen in de wijk. De focus in dit gebied ligt op verdichting van wonen in combinatie met (sociale) verduurzaming in gemengde en sterk stedelijke dichtheden (FSI 2-3 en MXI 90/10). Het bestaande subcentrum met voorzieningen, zorg en onderwijs kan verder uitgebreid en versterkt worden.

Verdichting moet zorgvuldig en in nauwe samenspraak met de omgeving plaatsvinden en een bijdrage leveren aan de sociaal-maatschappelijke vraagstukken in de wijk. Dit heeft gevolgen voor het tempo en de mate waarin verdichting kan plaatsvinden.

Het huidige mobiliteitsprofiel van de wijk is gericht op de auto. Net als in de andere gebieden is ook in Overvecht een mobiliteitstransitie nodig om verdere verdichting mogelijk te maken en de leefbaarheid in de wijk te verbeteren. Hiervoor zijn investeringen nodig in o.a. het OV-netwerk, de NRU, en verbindingen voor fietsers en voetgangers naar het Noorderpark en omliggende wijken.

Conditie voor ontwikkeling van Overvecht:

1. Verminderen van het probleem rondom autobereikbaarheid door invoeren van parkeren op afstand en lagere parkeernormen, en versterken/uitbreiden langzaam verkeer netwerk;
2. Investeren in herinrichting van de NRU en de oversteekbaarheid richting Noorderpark;
3. Investeren in de kwaliteit van de openbare ruimte en groenstructuren, waaronder het verder versterken van het Noorderpark;
4. Op termijn toevoegen van een sterke OV-lijn. Kantelpunt nader te onderzoeken;
5. Verstedelijking moet gepaard gaan met het oplossen van sociaal-maatschappelijke vraagstukken.



Wat is de potentiële invulling?

Voor een groot deel van de groeiopgave in de metropoolregio (75.000 woningen en 65.000 arbeidsplaatsen) zijn al afspraken en plannen gemaakt, zoals de Merwedekanaalzone, Nieuwegein City, Beurskwartier. In Utrecht Nabij hebben Rijk en regio afgesproken dat een aanzienlijk deel van de resterende verstedelijkingsopgave na 2030 (50.000 woningen en ruim 15.000 arbeidsplaatsen) voor de metropoolregio Utrecht kan landen in de drie metropoolpoorten. In de Gebiedsonderzoeken is de bandbreedte uit Utrecht Nabij voor wonen (8.500 - 58.000 woningen) en werken (21.100 - 50.500 arbeidsplaatsen) in de drie metropoolpoorten verfijnd. De kaarten op de volgende pagina laten zien wat de onderkant en de bovenkant van de bandbreedte is per deelgebied voor wonen en werken.

Gezond stedelijk leven

Rijk en regio streven naar een gezonde groei van de metropoolregio. Dit vraagt om een evenwichtige balans tussen woningen, werklocaties, bereikbaarheid, groen, en opgaven zoals energie, sport, en klimaatadaptatie. Om een kwantitatief beeld te geven van de hoeveelheid ruimte die nodig zou zijn voor een gezonde groei van de stad is de methodiek van de Utrechtse barcode gebruikt. De kaarten op de volgende pagina's geven deze ruimte weer voor zowel de onderkant als de bovenkant van de bandbreedte. Een nadere toelichting hierop is te vinden op pagina 14.

Onderkant bandbreedte

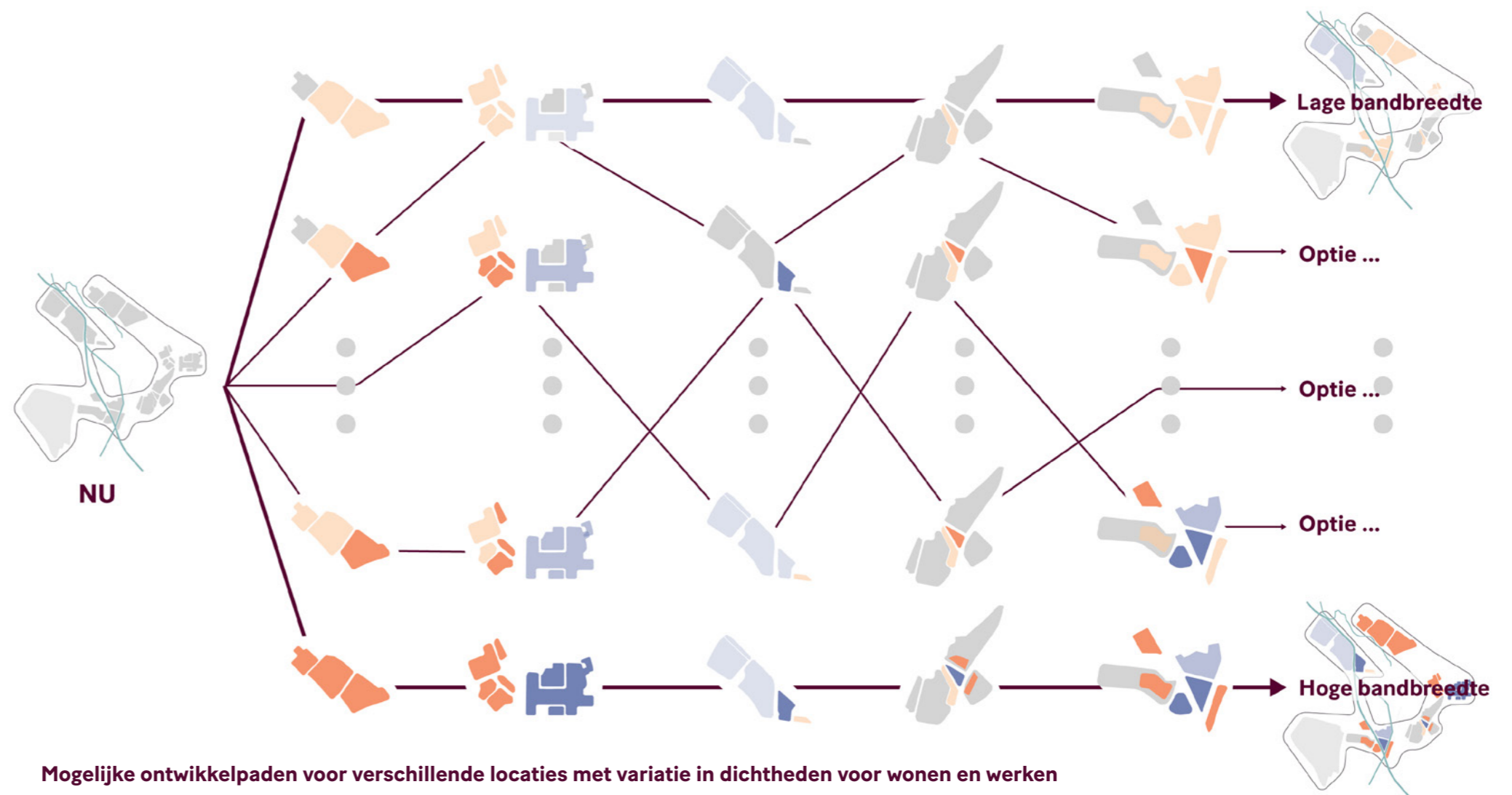
De onderkant van de bandbreedte laat een potentie zien van circa 25.000 woningen en 24.000 arbeidsplaatsen (exclusief Rijnenburg). Met deze aantallen kunnen de drie metropoolpoorten in de helft van de woningbouwopgave van 2030 tot 2040 voor de gehele metropoolregio voorzien. De onderkant van de bandbreedte voor arbeidsplaatsen in de Grote U is groter dan de opgave voor werken na 2030. Het aantal arbeidsplaatsen is berekend aan de hand van een gemiddelde oppervlakte per arbeidsplaats (50m²). In de nadere uitwerking is een uitsplitsing naar type werklocatie nodig. Hierbij moet rekening gehouden worden met de behoefte aan meer ruimte voor bedrijvigheid met zwaardere milieucontouren. Beiden kunnen van invloed zijn op het aantal arbeidsplaatsen.

Bovenkant bandbreedte

De bovenkant van de bandbreedte laat de maximale potentie van de gebieden zien voor wonen en werken, circa 52.000 woningen en 55.000 arbeidsplaatsen (exclusief Rijnenburg). De bovenkant van bandbreedte overstijgt de groeiopgave van 2030 tot 2040 voor de hele metropoolregio, en hoeft daarom (nog) niet overal ten volle benut te worden.

De bandbreedte laat ruimte voor het maken van keuzes: 1) binnen de gebieden tussen dichtheden en de verschillende verstedelijkingsopgaves (wonen, werken, groen, water, energie, sport), 2) tussen de (deel)gebieden, ook in de fasering, 3) tussen de Grote U en de regiopoorten, 4) voor de toekomst.

Er zijn nog vele paden mogelijk naar de metropoolpoorten in 2040 (schematisch weergegeven in de afbeelding hieronder). Om per gebied en voor de hele Grote U definitieve conclusies te kunnen trekken over de verstedelijkingsmogelijkheden, is dan ook meer inzicht nodig welk deel van de barcode in het gebied moet worden gerealiseerd om een prettig en goed leefklimaat te realiseren en hoe de aangrenzende gebieden hiervoor benut worden zonder dat te veel ruimteclaims op elkaar worden gestapeld. In het bijbehorende onderzoeksrapport wordt verder uitleg gegeven bij de aanpak en rekenmethodiek die aan de basis voor de modellen hebben gestaan.



Mogelijke ontwikkelpaden voor verschillende locaties met variatie in dichtheden voor wonen en werken

Wat is de potentiële invulling?

Bandbreedte (laag)

Totaal: 24.800 Woningen en inclusief Rijnenburg 46.800
24.200 Arbeidsplaatsen en inclusief Rijnenburg 36.600

Legenda

Groenblauwe raamwerk

- Ring #1: Binnenstad singel
- Ring #2: Ring door stedelijke wijken heen (19e eeuwse en 20e eeuwse stadsparken en Waterlinie)
- Ring #3: Buitengebied (Amelisweerd, Laagraven, Noorderpark, Werelderfgoed Hollandse Waterlinies, Leidsche Rijn, Vleuten en Haarzuilens, etc.)
- Ring #4: Omliggende landschapstructuur van openheid (Utrechtse Heuvelrug, Groene Hart en Rivierengebied) verbonden door scheggen
- Lokale groene verbindingen
- Sportveld
- Nieuwe barcodeontwikkeling gepland

Verbindingen voor fietsers en voetgangers

- Te versterken fietsverbindingen over en door scheggen en kanalen (#1)
- Te versterken fietsverbindingen in groene raamwerk (ringen en lokale verbindingen)

Energie

- Zonne-energie
- Windenergie

OV-systeem netwerk

- HOV/metro (Merwedelijn)
- HOV/metro volgende stap
- 'Wiel' verbindingen
- 'Wiel' verbindingen (HOV)bus
- Versterken 'spaaik' verbinding
- OV-knooppunt opties
- Regionale ontsluitingsweg

Wonen

- FSI
- | | | | |
|---------|-----------|-----------|-----------|
| 1 - 1,5 | 1,5 - 2,0 | 2,5 - 3,0 | 3,5 - 4,5 |
|---------|-----------|-----------|-----------|
- MXI
- | | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 0,9 | 0,7 | 0,5 | 0,3 |
|-----|-----|-----|-----|

Werken

- FSI
- | | | | |
|-----|-----|-----|---------------------|
| 0,5 | 1,0 | 1,5 | 3,0 (kantoorgebied) |
|-----|-----|-----|---------------------|
- % intensiveren ruimte
- | | | | |
|----|-----|-----|-----|
| 5% | 10% | 30% | 50% |
|----|-----|-----|-----|

Barcode ruimtevraag in hectare

- 1ha
(zie toelichting volgende pagina. Locatie is indicatief maar wel op schaal.)

De verbeeldingen op deze kaart zijn indicatief van aard en vormen in geen geval ontwerpvoorstellen of uitgewerkte plannen.



Rijnenburg
326ha
22.000
12.400
Barcode
128 ha nodig voor resterende barcodefuncties

Lage Weide e.o.
Lage Weide
14,7ha
0
1.500
Barcode
Genoeg ruimte voor de benodigde barcode binnenwijken en bovenwijken

Werkspoorkwartier
-4e kwadrant -Zuilen
48,7ha
0
7.200
Barcode
Genoeg ruimte voor de benodigde barcode binnenwijken en bovenwijken

A12-zone
114ha
15.200
7.900
Barcode
27 ha nodig voor resterende barcodefuncties

Overvecht
4ha (+368,7ha)
4.200
2.200
Barcode
30 ha nodig voor resterende barcodefuncties

USP-LKW

USP	LKW Knoop Barcode
34.6ha	9ha
4.900	500
4.950	450

Barcode
Genoeg ruimte voor de benodigde barcode binnenwijken en bovenwijken

429 ha nodig voor groen rond de stad en energie (voor alle gebieden opgeteld)

12

Wat is de potentiële invulling?

Bandbreedte (hoog)

Totaal: 52.300 Woningen en inclusief Rijnenburg 74.300
55.200 Arbeidsplaatsen en inclusief Rijnenburg 67.600

Legenda

Groenblauwe raamwerk

- Ring #1: Binnenstad singel
- Ring #2: Ring door stedelijke wijken heen (19e eeuwse en 20e eeuwse stadsparken en Waterlinie)
- Ring #3: Buitengebied (Amelisweerd, Laagraven, Noorderpark, Werelderfgoed Hollandse Waterlinies, Leidsche Rijn, Vleuten en Haarzuilens, etc.)
- Ring #4: Omliggende landschapstructuur van openheid (Utrechtse heuvelrug, Groene Hart en Rivierengebied) verbonden door scheggen
- Lokale groene verbindingen
- Sportveld
- Nieuwe barcodeontwikkeling gepland

Verbindingen voor fietsers en voetgangers

- Te versterken fietsverbindingen over en door scheggen en kanalen (#1)
- Te versterken fietsverbindingen in groene raamwerk (ringen en lokale verbindingen)

Energie

- Zonne-energie
- Windenergie

OV-systeem netwerk

- HOV/metro (Merwedelijin)
- HOV/metro metrolijn volgende stap
- 'Wiel' verbindingen
- 'Wiel' verbindingen (HOV)bus
- Versterken 'spaaik' verbinding
- OV-knooppunt opties
- Regionale ontsluitingsweg

Wonen

- FSI
- | | | | |
|---------|-----------|-----------|-----------|
| 1 - 1,5 | 1,5 - 2,0 | 2,5 - 3,0 | 3,5 - 4,5 |
|---------|-----------|-----------|-----------|
- MXI
- | | | | |
|-----|-----|-----|-----|
| 0,9 | 0,7 | 0,5 | 0,3 |
|-----|-----|-----|-----|

Werken

- FSI
- | | | | |
|-----|-----|-----|---------------------|
| 0,5 | 1,0 | 1,5 | 3,0 (kantoorgebied) |
|-----|-----|-----|---------------------|
- % intensiveren ruimte
- | | | | |
|----|-----|-----|-----|
| 5% | 10% | 30% | 50% |
|----|-----|-----|-----|

Barcode ruimtevrage in hectare

- 1ha

(zie toelichting volgende pagina. Locatie is indicatief maar wel op schaal.)

De verbeeldingen op deze kaart zijn indicatief van aard en vormen in geen geval ontwerpvoorstellen of uitgewerkte plannen.

Lage Weide e.o.
Lage Weide Werkspoorkwartier
-4e kwadrant -Zuilen

37,3ha	56,8ha
0	0
1.500	13.600

Barcode
Genoeg ruimte voor de benodigde barcode binnenwijken en bovenwijken

Overvecht
13,3ha (+368,7ha)

9.100
5.100

Barcode
84 ha nodig voor resterende barcodefuncties

Rijnenburg
326ha

22.000
12.400

Barcode
128 ha nodig voor resterende barcodefuncties

A12-zone
135,3ha

26.800
17.000

Barcode
176 ha nodig voor resterende barcodefuncties

USP-LKW

USP	LKW Knoop
34,6ha	70ha
7.000	9.400
7.200	10.800

Barcode
70 ha nodig voor resterende barcodefuncties

851 ha nodig voor groen rond de stad en energie (voor alle gebieden opgeteld)



Wat is de potentiële invulling?

Ruimteclaims barcode

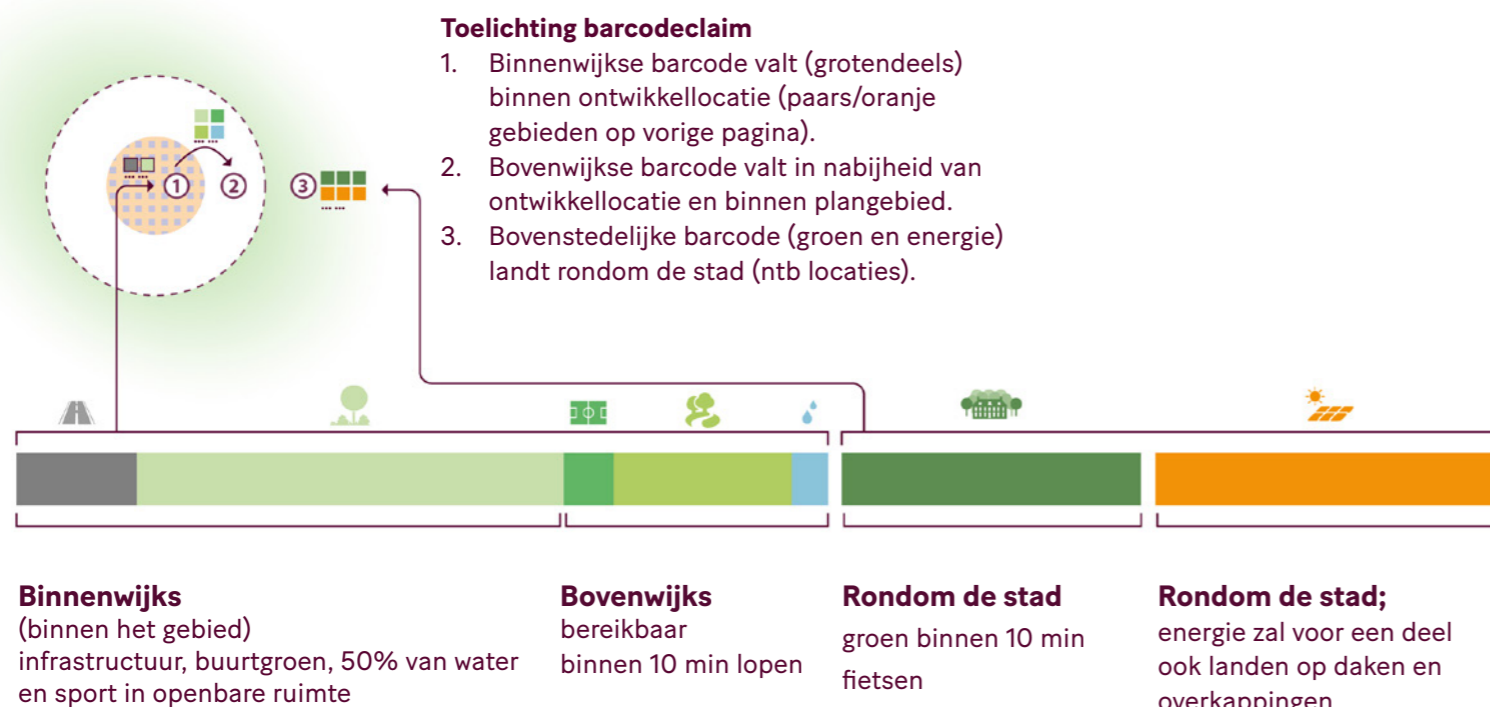
“De Utrechtse barcode voor gezond stedelijk leven voor iedereen geeft schematisch weer wat de ruimteclaim is voor de stad. De barcode is de optelsom van alle (programma) elementen die de stad vormen: groen, wonen, werken, maatschappelijke voorzieningen, sport, energie, water en infrastructuur. Deze elementen staan in een directe afhankelijkheid van elkaar. Meer van het één, betekent vaak ook meer van het ander. De barcode geeft een **kwantitatief** beeld van de hoeveelheid ruimte die nodig zou zijn voor de groei van de stad.” (Bron: Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, Gemeente Utrecht).

Hiernaast is schematisch weergegeven welke ruimteclaim van de barcode in de gebieden overblijft na aftrek van de beschikbare ruimte voor de barcode elementen binnen de gebieden (die paars en oranje zijn weergegeven in de kaarten op de vorige pagina). Op de vorige kaartbeelden is te zien dat een groot deel van de binnenwijkse barcode elementen in de gebieden ingepast kan worden, maar dat er een opgave resteert voor de bovenwijkse barcode elementen en groen rondom de stad en energie. Een essentieel uitgangspunt voor gezond stedelijk leven is nabijheid: het is geen gemakkelijke opgave om de barcode elementen binnen 10 minuten van de gebruikers ruimtelijk te laten landen. Hiervoor moet ruimte gevonden worden in de nabijheid van de te ontwikkelen gebieden, waarbij ook de verstedelijkingsopgave van de regiopoorten meespeelt. Laagraven kan bijvoorbeeld een belangrijke rol spelen als barcodelandschap voor de ontwikkeling van Westraven, maar is dit dichtbij genoeg? Gezien de grote verdichtingsopgave tot 2030, die al een enorme

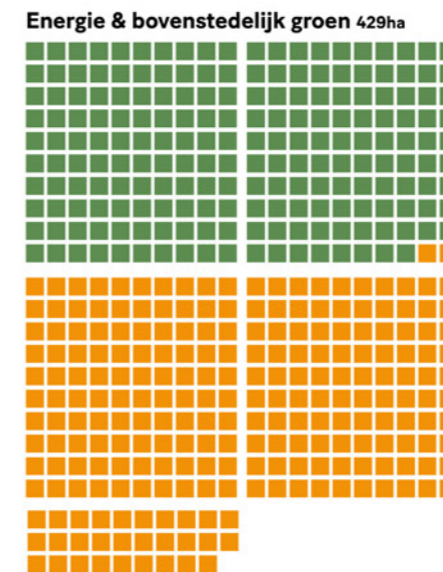
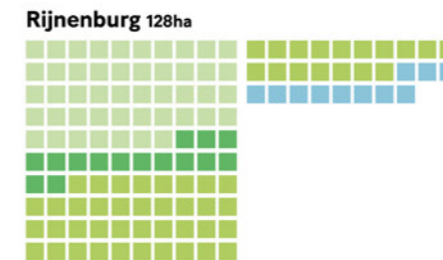
opgave op deze functies met zich meebrengt in en om de stad, is het de vraag in hoeverre dit daadwerkelijk te realiseren is.

In de gebiedsonderzoeken zijn nog geen concrete oplossingsrichtingen uitgewerkt voor de inpassing van de barcode buiten de gebieden. Bij verdere uitwerking moet onderzocht worden of slim combineren van functies of dubbelgebruik een oplossing biedt of dat een deel van deze opgaven kwalitatief in plaats van kwantitatief opgelost kan worden. Dit laatste is van belang omdat de kwaliteit van de stad die gemaakt wordt belangrijker is dan de kwantitatieve (en theoretische) ruimteclaims van de barcode en de achterliggende aantallen woningen en arbeidsplaatsen.

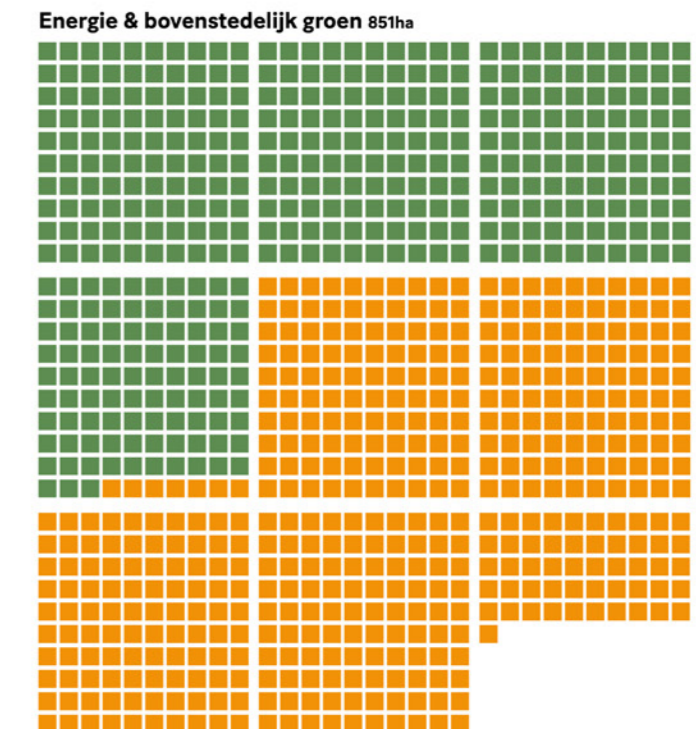
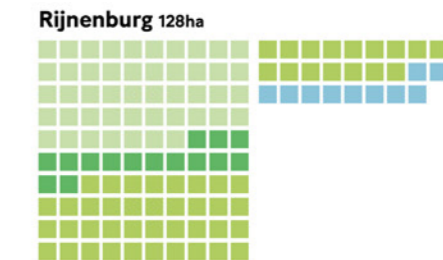
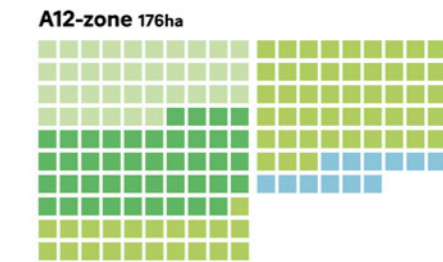
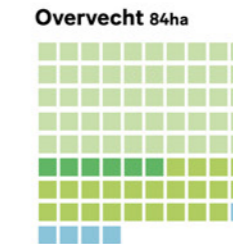
De bandbreedte geeft in relatie tot de opgave keuzeruimte. Deze ruimte is ook nodig omdat uit de analyse blijkt dat de omvangrijke opgave voor de groei in woningen en arbeidsplaatsen nog een grote opgave (kwalitatief en kwantitatief) met zich meebrengt om groen, sport, voorzieningen en energie voldoende mee te laten groeien. Hiervoor speelt ook het omliggende buitengebied en de samenhang met de regiopoorten een belangrijke rol. Hier landen bovenstedelijke opgaven (bv energie) die alleen in gezamenlijkheid kunnen worden uitgewerkt. In dit onderzoek is de specifieke ‘landing’ van barcode functies in het buitengebied niet verder onderzocht, maar wordt met de locatie van de ‘witte blokjes’ op de kaart getoond dat de voor de opgave voor bijvoorbeeld Overvecht het Noorderpark ingezet kan worden.



Barcode claim die niet in ontwikkelingsgebied past **lage bandbreedte (ha)**
1ha



Barcode claim die niet in ontwikkelingsgebied past **hoge bandbreedte (ha)**
USP-LKW 70ha



Ruimtelijk raamwerk

Basis voor groen en verstedelijking

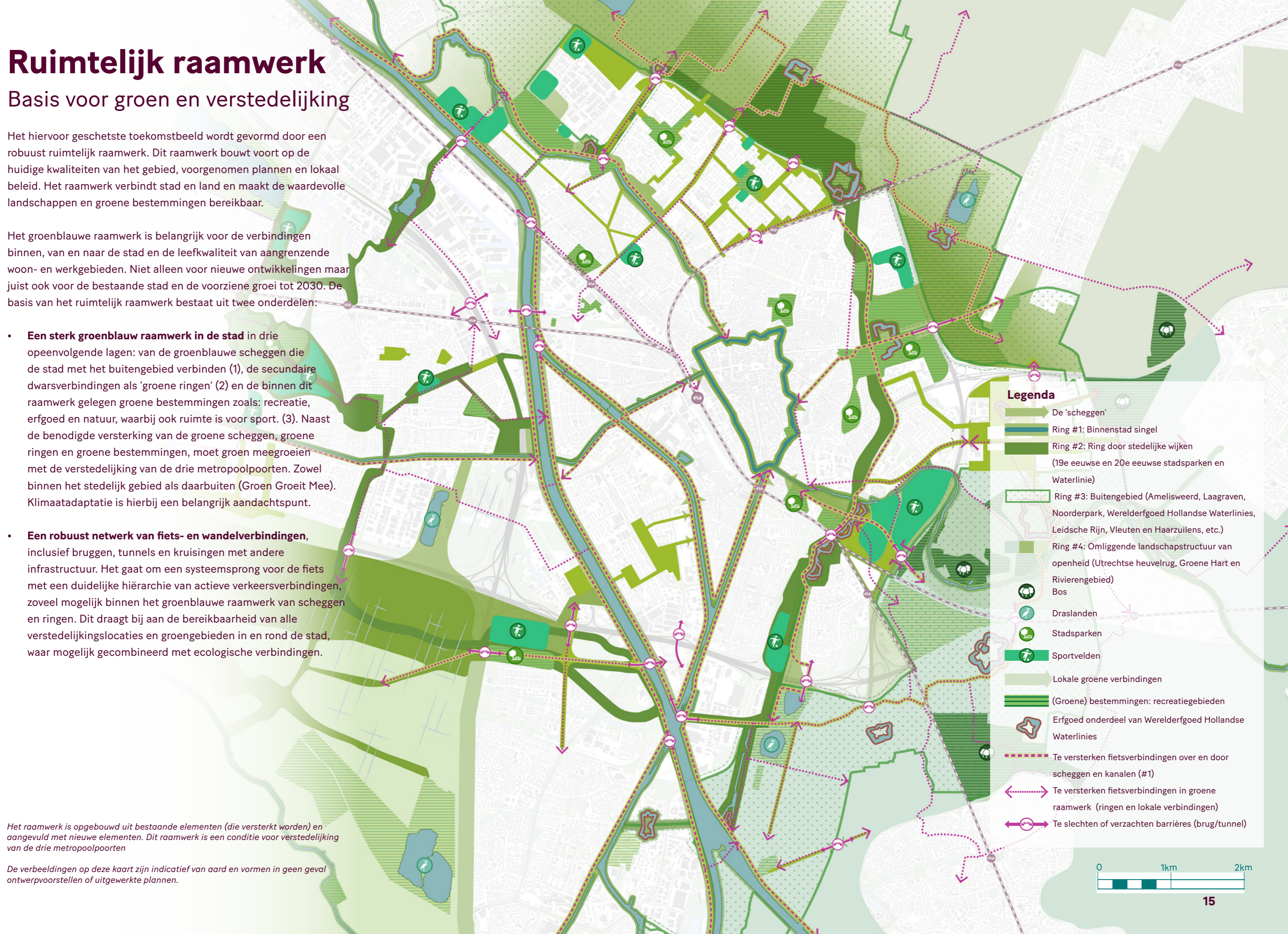
Het hiervoor geschetste toekomstbeeld wordt gevormd door een robuust ruimtelijk raamwerk. Dit raamwerk bouwt voort op de huidige kwaliteiten van het gebied, voorgenomen plannen en lokaal beleid. Het raamwerk verbindt stad en land en maakt de waardevolle landschappen en groene bestemmingen bereikbaar.

Het groenblauwe raamwerk is belangrijk voor de verbindingen binnen, van en naar de stad en de leefkwaliteit van aangrenzende woon- en werkgebieden. Niet alleen voor nieuwe ontwikkelingen maar juist ook voor de bestaande stad en de voorziene groei tot 2030. De basis van het ruimtelijk raamwerk bestaat uit twee onderdelen:

- **Een sterk groenblauw raamwerk in de stad** in drie opeenvolgende lagen: van de groenblauwe scheggen die de stad met het buitengebied verbinden (1), de secundaire dwarsverbindingen als 'groene ringen' (2) en de binnen dit raamwerk gelegen groene bestemmingen zoals: recreatie, erfgoed en natuur, waarbij ook ruimte is voor sport. (3). Naast de benodigde versterking van de groene scheggen, groene ringen en groene bestemmingen, moet groen meegroeien met de verstedelijking van de drie metropoolpoorten. Zowel binnen het stedelijk gebied als daarbuiten (Groen Groeit Mee). Klimaatadaptatie is hierbij een belangrijk aandachtspunt.
- **Een robuust netwerk van fiets- en wandelverbindingen**, inclusief bruggen, tunnels en kruisingen met andere infrastructuur. Het gaat om een systemsprong voor de fiets met een duidelijke hiërarchie van actieve verkeersverbindingen, zoveel mogelijk binnen het groenblauwe raamwerk van scheggen en ringen. Dit draagt bij aan de bereikbaarheid van alle verstedelijkingslocaties en groengebieden in en rond de stad, waar mogelijk gecombineerd met ecologische verbindingen.

Het raamwerk is opgebouwd uit bestaande elementen (die versterkt worden) en aangevuld met nieuwe elementen. Dit raamwerk is een conditie voor verstedelijking van de drie metropoolpoorten

De verbeeldingen op deze kaart zijn indicatief van aard en vormen in geen geval ontwerpvoorstellen of uitgewerkte plannen.



Legenda

- De 'schieggen'
- Ring #1: Binnenstad singel
- Ring #2: Ring door stedelijke wijken (19e eeuwse en 20e eeuwse stadsparken en Waterlinie)
- Ring #3: Buitengebied (Amelisweerd, Laagraven, Noorderpark, Werelderfgoed Hollandse Waterlinies, Leidsche Rijn, Vleuten en Haarzuilens, etc.)
- Ring #4: Omliggende landschapstructuur van openheid (Utrechtse heuvelrug, Groene Hart en Rivierengebied)
- Bos
- Draslanden
- Stadsparken
- Sportvelden
- Lokale groene verbindingen
- (Groene) bestemmingen: recreatiegebieden
- Erfgoed onderdeel van Werelderfgoed Hollandse Waterlinies
- Te versterken fietsverbindingen over en door scheggen en kanalen (#1)
- Te versterken fietsverbindingen in groene raamwerk (ringen en lokale verbindingen)
- Te slechten of verzachten barrières (brug/tunnel)



Ruimtelijk raamwerk

Systemlagen: bodem en energie

De systeemlagen bodem en energie hebben invloed op de mate waarin verdicht, gemengd en gebouwd kan worden. Daarnaast staan de ondergrondse infrastructuur, archeologische vindplaatsen en watersystemen onder druk door nieuwe ontwikkelingen. De schaarse ruimte in de ondergrond kan gevolgen hebben voor de haalbaarheid en maakbaarheid van nieuwe ontwikkelingen, (ondergrondse) infrastructuur en het vergroenen van de openbare ruimte.

- De **bodemenergiepotentie** in de verstedelijkingslocaties is van invloed op de bouwhoogte van de invulling. Dit beperkt de verdichtingspotentie op bepaalde plekken. Dit geldt ook voor de beperkingen in waterinfiltratie en het watervoerende pakket in de ondergrond en de draagkracht van de bodem. In het eerste geval zullen de gebieden gevoelig zijn voor wateroverlast en in het tweede geval gaat het om een technische beperking die het totale gewicht van bebouwing op de draagkrachtige laag bepaalt. Uiteindelijk is dit een technische beperking die het kostbaar maakt om op sommige plekken te bouwen, bijvoorbeeld in delen van Rijnenburg.
- Bestaande en nieuwe **energienetwerken** (warmte en elektriciteit) en eventuele investeringsplannen van netbeheerders hebben invloed op de totale capaciteit aan aansluitingen in een gebied. Dit beïnvloedt (het tijdspad van) de hoeveelheid woningen en bedrijven die in een gebied kunnen landen. Daarnaast zijn er zoekgebieden voor opwek van zonne- en windenergie aangewezen in nabijheid van ontwikkellocaties (energiehubs). In dezelfde gebieden zijn ook andere barcodefuncties voorzien. Niet alles is hiervan te combineren, maar slimme combinaties zijn wel mogelijk.

Voorbeeld: Westraven. Het kan zijn dat door beperkingen in de bodem en de capaciteit in het energienetwerk minder woningen en bedrijven kunnen worden aangesloten. De hoge dichtheden die vanuit ruimtelijk en programmatisch perspectief wenselijk zijn vanwege draagvlak voor OV en voorzieningen moeten dan worden bijgesteld. Dat kan betekenen dat de ontwikkelingen zonder sterke hoogbouw gepaard gaan of dat de dichtheid (FSI) lager wordt. Een belangrijke notie hierbij is dat hoogbouw en dichtheid niet hetzelfde zijn: de Merwedekanaalzone laat zien dat het mogelijk is in hoge dichtheden te bouwen zonder hoogbouw (>70m). De wisselwerking tussen bodem, energie, en verdichting vraagt om een nadere uitwerking in de volgende fase.

Het raamwerk is opgebouwd uit bestaande elementen (die versterkt worden) en aangevuld met nieuwe elementen.

De verbeeldingen op deze kaart zijn indicatief van aard en vormen in geen geval ontwerpvoorstellen of uitgewerkte plannen.

Zoektocht naar strategische grondwatervoorraad drinkwaterwinning (nog geen geografische plek)

Legenda

Energie

- ⚡ 0-50 kV (Tussenspanning station)
- ⚡ 110-220 kV (Hoofdsparing station)
- 0-50 kV leidingen (bestaande en geplande)
- 110-220 kV leidingen (bestaande en geplande)
- ⚡⚡ Voor 2030 al oplossing nodig in capaciteit
- ⚡⚡ Tussen 2030 en 2050 alle scenario's* in capaciteit
- ⚡⚡ Tussen 2030 en 2050 sommige scenario's in capaciteit
- ☀️ Mogelijk zoekgebied zon
- 🌪️ Mogelijk zoekgebied wind

Bodem

- ⊘ Afwijkende kwaliteitscategorie bodem
 - ⊘ Beperking 2^e watervoerende pakket
 - ⊘ Toegang tot 2^e watervoerende pakket
 - ▨ Inbreidingslocaties 15% oppervlaktewater per gebied waarvan min. 5% infiltratie
 - ▨ Uitbreidingslocaties 22,5% oppervlaktewater per gebied waarvan min. 5% infiltratie
 - 🚰 Strategische grondwatervoorraad drinkwaterwinning
 - ⊘ Bodemdalinggevoelig gebied
 - ▨ Doorsnijding grondwaterstromen
- * De netbeheerders hebben de scenario's van de provincie Utrecht doorgerekend



Ruimtelijk raamwerk

Systemlagen: mobiliteit

Naast de fiets- en wandelverbindingen zijn het OV-netwerk en het wegennet van belang voor de mogelijke invulling van gebieden. Dat geldt zowel voor het profiel van een gebied (wonen/werken/groen/voorzieningen) als ook voor de aantallen woningen en arbeidsplaatsen die in een gebied kunnen worden gefaciliteerd. Andersom zijn keuzes over de invulling van verstedelijkingslocaties van invloed op het functioneren van de mobiliteitsnetwerken.

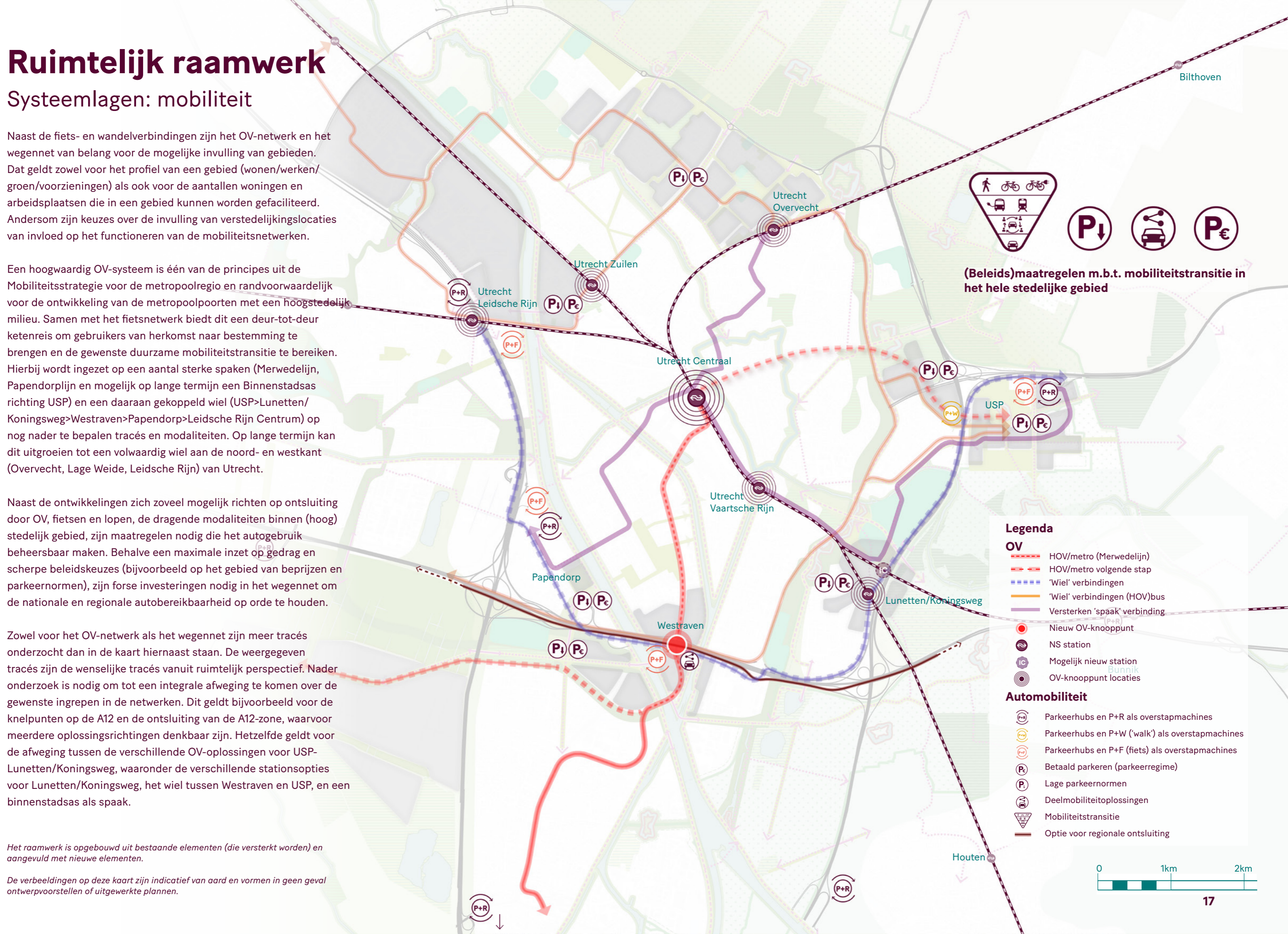
Een hoogwaardig OV-systeem is één van de principes uit de Mobiliteitsstrategie voor de metropoolregio en randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van de metropoolpoorten met een hoogstedelijk milieu. Samen met het fietsnetwerk biedt dit een deur-tot-deur ketenreis om gebruikers van herkomst naar bestemming te brengen en de gewenste duurzame mobiliteitstransitie te bereiken. Hierbij wordt ingezet op een aantal sterke spaken (Merwedelij, Papendorplijn en mogelijk op lange termijn een Binnenstadsas richting USP) en een daaraan gekoppeld wiel (USP>Lunetten/Koningsweg>Westraven>Papendorp>Leidsche Rijn Centrum) op nog nader te bepalen tracés en modaliteiten. Op lange termijn kan dit uitgroeien tot een volwaardig wiel aan de noord- en westkant (Overvecht, Lage Weide, Leidsche Rijn) van Utrecht.

Naast de ontwikkelingen zich zoveel mogelijk richten op ontsluiting door OV, fietsen en lopen, de dragende modaliteiten binnen (hoog) stedelijk gebied, zijn maatregelen nodig die het autogebruik beheersbaar maken. Behalve een maximale inzet op gedrag en scherpe beleidskeuzes (bijvoorbeeld op het gebied van beprijzen en parkeernormen), zijn forse investeringen nodig in het wegennet om de nationale en regionale autobereikbaarheid op orde te houden.

Zowel voor het OV-netwerk als het wegennet zijn meer tracés onderzocht dan in de kaart hiernaast staan. De weergegeven tracés zijn de wenselijke tracés vanuit ruimtelijk perspectief. Nader onderzoek is nodig om tot een integrale afweging te komen over de gewenste ingrepen in de netwerken. Dit geldt bijvoorbeeld voor de knelpunten op de A12 en de ontsluiting van de A12-zone, waarvoor meerdere oplossingsrichtingen denkbaar zijn. Hetzelfde geldt voor de afweging tussen de verschillende OV-oplossingen voor USP-Lunetten/Koningsweg, waaronder de verschillende stationsopties voor Lunetten/Koningsweg, het wiel tussen Westraven en USP, en een binnenstadsas als spaak.

Het raamwerk is opgebouwd uit bestaande elementen (die versterkt worden) en aangevuld met nieuwe elementen.

De verbeeldingen op deze kaart zijn indicatief van aard en vormen in geen geval ontwerpvoorstellen of uitgewerkte plannen.



(Beleids)maatregelen m.b.t. mobiliteitstransitie in het hele stedelijke gebied

Legenda

OV

- HOV/metro (Merwedelij)
- HOV/metro volgende stap
- 'Wiel' verbindingen
- 'Wiel' verbindingen (HOV)bus
- Versterken 'spaan' verbinding

Automobiliteit

- Parkeerhubs en P+R als overstapmachines
- Parkeerhubs en P+W ('walk') als overstapmachines
- Parkeerhubs en P+F (fiets) als overstapmachines
- Betaald parkeren (parkeerregime)
- Lage parkeernormen
- Deelmobilitieoplossingen
- Mobiliteitstransitie
- Optie voor regionale ontsluiting



Ruimtelijk raamwerk

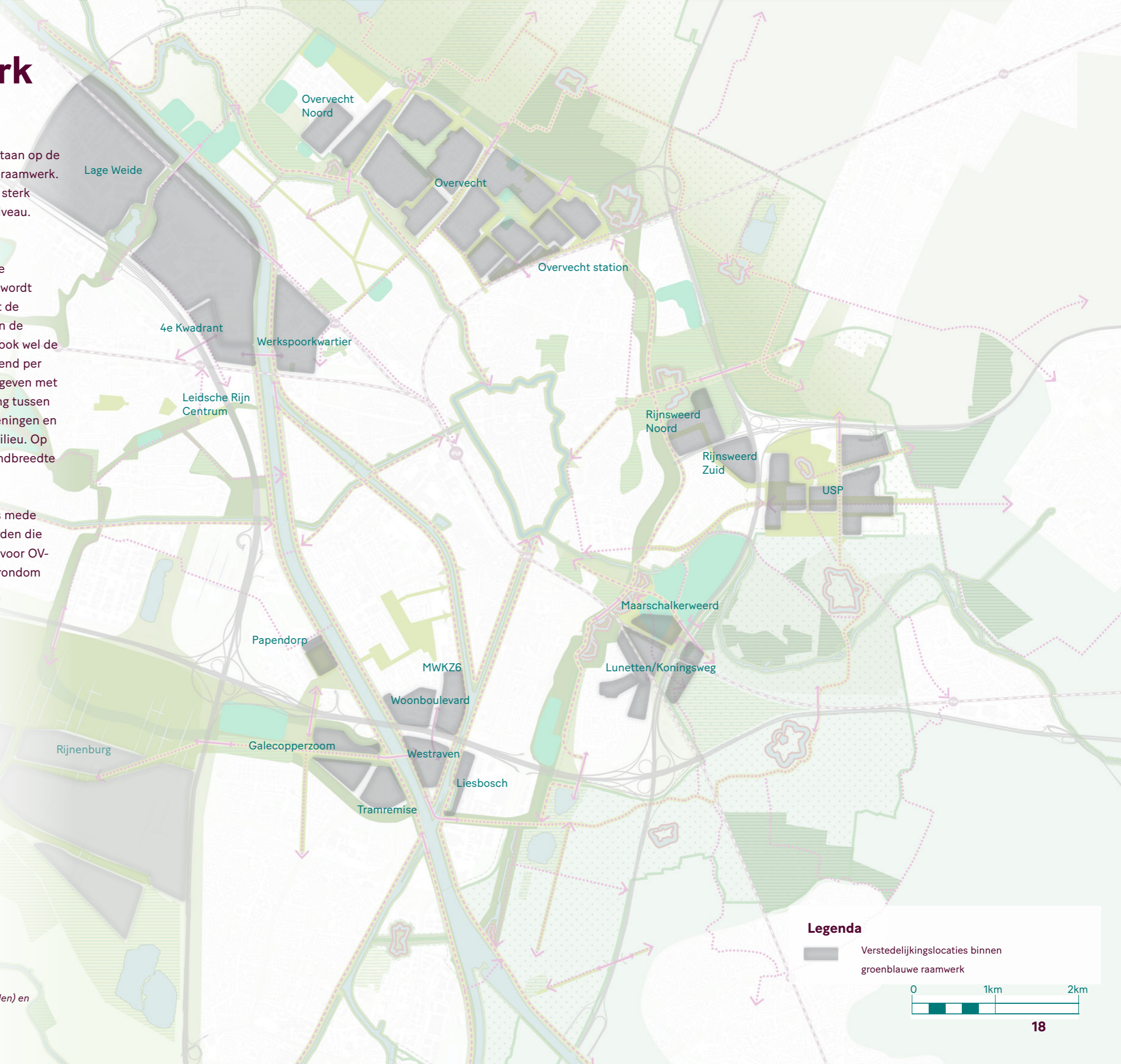
Locaties voor verstedelijking

De locaties die logisch volgen uit het ruimtelijk raamwerk staan op de kaart weergegeven als een contramal van het groenblauwe raamwerk. De invulling en het type verstedelijking kan per locatie nog sterk variëren in dichtheden, functiemenging en voorzieningenniveau.

Voor elke verstedelijkingslocatie is onderzocht wat voor woon- en werkmilieu passend is en wat dit betekent voor de dichtheid en functiemenging van het gebied. De dichtheid wordt hierbij uitgedrukt in FSI, de Floor Space index. De FSI geeft de dichtheid van bebouwing op een bepaald oppervlak weer. In de gebiedsonderzoeken is gebruik gemaakt van de bruto FSI (ook wel de stedenbouwkundige FSI), waarbij de dichtheid wordt berekend per gebied in plaats van per plot. Functiemenging wordt aangegeven met de MXI (Mixed-Use Index) en gaat over de mate van menging tussen wonen en andere gebouwde functies (onder andere voorzieningen en werkfuncties) en zegt iets over het type woon- en/of werkmilieu. Op basis van de FSI en de MXI is voor alle deelgebieden de bandbreedte bepaald voor het aantal woningen en arbeidsplaatsen.

Het wel of niet en hoog of laag inzetten van deze locaties is mede afhankelijk van keuzes en de invulling van de randvoorwaarden die eerder in de tijd plaatsvinden. Bijvoorbeeld de voorwaarde voor OV-verbindingen of mitigerende maatregelen, of de inpassing rondom Unesco werelderfgoed.

Het raamwerk is opgebouwd uit bestaande elementen (die versterkt worden) en aangevuld met nieuwe elementen.



Legenda

Verstedelijkingslocaties binnen groenblauwe raamwerk



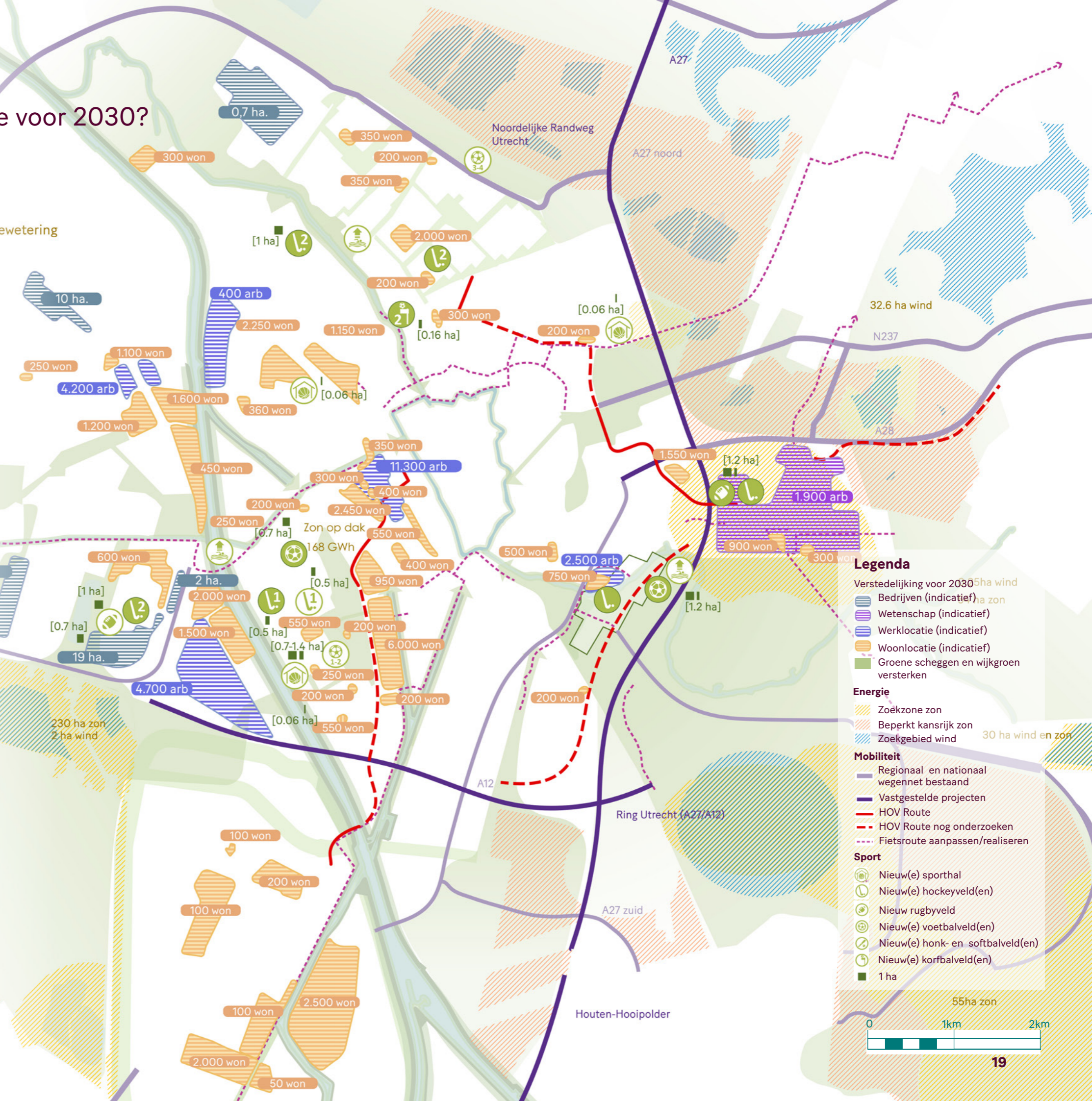
Ontwikkelingsstrategie

Wat gebeurt er al? En wat beogen we voor 2030?

De basiskaarten van het ruimtelijk raamwerk gaan in op ontwikkelingen die vóór 2030 gerealiseerd (zouden) moeten zijn, omdat deze essentieel zijn voor een goede doorontwikkeling van de metropoolregio na 2030. Op de hiernaast getoonde kaart staan geplande ontwikkelingen tot 2030 afgebeeld voor woningbouwlocaties, werklocaties en infrastructuur voor zover deze bekend zijn en waarvoor vastgestelde of vergevorderde plannen zijn gemaakt. De getoonde plannen staan soms nog ter discussie en zijn soms al in uitvoering. Zo zijn de hectares bij bedrijventerreinen inmiddels voor een deel uitgegeven en in ontwikkeling. Het beeld laat de relevante plannen zien en toont vooral dat er op alle vlakken ontwikkelingen gaande zijn waarop de ontwikkelingen na 2030 kunnen aansluiten.

Om ervoor te zorgen dat de ontwikkelingen geen grote nadelige invloed hebben op de bestaande bewoners en gebruikers (in 2030) is het belangrijk om in de fasering eerst de condities te ontwikkelen, voorafgaand aan de realisatie van woningen en arbeidsplaatsen. Zo wordt voorkomen dat er een ongewenst waterbedeekt optreedt. Bovendien vragen sommige ontwikkelingen (zoals Westraven) om het reduceren van werkgelegenheid, voordat later de arbeidsplaatsen in veelvoud kunnen worden 'teruggebouwd'. Dit betekent dat de onderdelen van het ruimtelijke raamwerk al voor 2030 gerealiseerd moeten worden. Ook moeten de randvoorwaarden ontwikkeld worden voor 2030 om de verstedelijking na die tijd te ontwikkelen tot gebieden met een gezond stedelijk leven. Dit voorbeeld laat ook zien dat er nog gezocht moet worden naar lokale, regionale of zelfs nationale schuifruimte voor werklocaties.

De kaart laat zien wat er tot 2030 (mogelijk) gaat gebeuren en wat er al in ontwikkeling is. De focus van de kaart ligt op ontwikkelingen die raken met de gebiedsonderzoeken in de Grote U en is daarom niet uitputtend.



Legenda

Verstedelijking voor 2030

- 5ha wind
- Bedrijven (indicatief)
- Wetenschap (indicatief)
- Werklocatie (indicatief)
- Woonlocatie (indicatief)
- Groene scheggen en wijkgroen versterken

Energie

- Zoekzone zon
- Beperkt kansrijk zon
- Zoekgebied wind
- 30 ha wind en zon

Mobiliteit

- Regionaal en nationaal wegennet bestaand
- Vastgestelde projecten
- HOV Route
- HOV Route nog onderzoeken
- Fietsroute aanpassen/realiseren

Sport

- Nieuw(e) sporthal
- Nieuw(e) hockeyveld(en)
- Nieuw rugbyveld
- Nieuw(e) voetbalveld(en)
- Nieuw(e) honk- en softbalveld(en)
- Nieuw(e) korfbalveld(en)
- 1 ha

Ontwikkelingsstrategie

Het pad na 2030

Bij de afronding van de gebiedsonderzoeken is nog niet alle benodigde beslisinformatie beschikbaar om tot een definitieve keuze te komen over de fasering van de drie metropoolpoorten. Toch kan op basis van de gebiedsonderzoeken een belangrijke aanzet worden gegeven voor een fasering op hoofdlijnen. Deze ziet er als volgt uit:

1. Voortzetten van de geplande ontwikkelingen tot 2030 in de periode erna in Overvecht, Lage Weide, en USP;
2. Inzetten op een ontwikkeling van de A12-zone als logische vervolgstap binnen Groot Merwede en de daarbij horende investeringen in de OV-bereikbaarheid;
3. Na ontwikkeling van de A12-zone zijn er mogelijkheden om richting oosten uit te breiden met Lunetten/Koningsweg en richting westen in Rijnenburg.

Voor alle gebieden geldt dat de condities voor ontwikkeling, waaronder kostbare infrastructuur en inpassingsmaatregelen, integraal uitgewerkt moeten worden om de haalbaarheid en maakbaarheid te kunnen beoordelen. Dit geldt in sterke mate voor de A12-zone. De fasering moet dan ook beschouwd worden als een adaptief pad, waarin de uitkomsten van vervolgonderzoek steeds worden meegenomen.

Sommige ontwikkelingen zijn afhankelijk (van condities) van 'andere' deelgebieden. Zo kan Rijnenburg pas kwalitatief ontwikkeld worden nadat de A12-zone is ontwikkeld. Er is namelijk voldoende aanhechting aan het bestaande stedelijke weefsel nodig, zodat de ontwikkeling niet auto-afhankelijk wordt en gebruik kan maken van omliggende voorzieningen. Hiervoor is de ontwikkeling van Westraven of in ieder geval een HOV-verbinding door de A12-zone naar Utrecht Centraal nodig.

Lunetten/Koningsweg heeft in de ontwikkelingsstrategie een bijzondere rol. De twee varianten voor verstedelijking van dit gebied liggen ver uit elkaar en vragen ook zeer verschillende maatregelen en ingrepen die op hun beurt weer invloed hebben op (de tijdslijn van) andere locaties (zoals USP). Om een toekomstvaste keuze te kunnen maken over dit gebied, is meer duidelijkheid nodig over de haalbaarheid van de verschillende stationsopties voor Lunetten/Koningsweg, het wiel tussen Westraven en USP, en een eventuele binnenstadsas als spaak. Verder onderzoek is dus de eerste stap in het tijdspad van Lunetten/Koningsweg. En zolang er alleen een sprinterstation Lunetten is, is een invulling voor tijdelijk wonen, groen, recreatie en eventueel energie een goede optie. Het ontwikkelpad gaat ook nog niet in op de opgave die gesteld is. Afhankelijk van de onderzoeken van de gebieden en de opgave

(die door de tijd heen nog kan worden bijgesteld) veranderen ook de inzichten ten opzichte van de keuzes die op een later gemaakt zullen worden. Hoe is de (ruimte voor) leefkwaliteit op dat moment? Wat is er in de tussentijd in de regio ontwikkeld? Hier ligt een sterke relatie met de potentie van de gebieden in relatie tot de opgave: de potentie is groter dan de opgave tot 2040.

Hierbij is het met name van belang dat de keuzes mogelijk blijven en dat er in de tussentijd geen ontwikkelingen plaatsvinden die (mogelijk gewenste) opties wegnemen. Tot slot is het belangrijk dat besluitvorming tijdig voor ontwikkeling plaats moet vinden om de realisatie op tijd te laten aanvangen.

Milieu, haalbaarheid en kosten

Milieu

Omdat sommige verstedelijkingslocaties transformatiegebieden zijn en dichtbij grote infrastructuur liggen, zijn de milieufactoren onderzocht die invloed hebben op de mogelijke ontwikkeling tot woon- en werkgebieden.

Het algemene beeld dat uit het milieuonderzoek naar voren komt is dat emissies van geluid en luchtvervuiling dominant zijn. Verkeer en industrie zijn hiervan de belangrijkste oorzaken. Met name de gevoelige bestemmingen ondervinden een zware belasting van geluid. Verkeerslawaaï van de rijkswegen van de Ring Utrecht is met name in de A12-zone bepalend. De cumulatie met het industrielawaai levert een hoge geluidbelasting op waardoor vergaande maatregelen nodig zijn om aan de streefwaarden te voldoen die horen bij het ambitieniveau Gezond Stedelijk Leven. Ook als die ambitie zou worden verlaagd tot de wettelijke grenswaarden is er een grote opgave om met maatregelen een acceptabel woon- en verblijfklimaat te creëren. Naast bronmaatregelen als een stiller wegdek gaat het hier om zeer hoge geluidsschermen en overkluizingen. Bij de andere metropoolpoorten zijn soms andere bronnen relevant, zoals het onderliggend wegennet en spoor- en tramwegen.

De nagestreefde kwaliteit van de lucht in de gebieden staat op basis van GGD-richtlijnen onder druk als er binnen de 50 meter van het onderliggend wegennet gebouwd wordt en binnen 300 meter van het hoofdwegennet. Optimalisatie door slim bestemmen is mogelijk en effectieve afscherming essentieel (maar technisch complex) om aan het ambitieniveau van Gezond Stedelijk Leven te voldoen. De mogelijkheden hiervoor zijn ingewikkeld. Dit vraagt om vervolgonderzoek.

Ook andere (technische) milieuaspecten zijn onderzocht, te weten: trillingen, externe veiligheid, straling van hoogspanningsgeleidingen en geur. Hier zijn geen ernstige knelpunten gevonden in de gebieden uitgaande van de geplande ontwikkelingen. Met mitigerende maatregelen en voldoende afstand houden kan voor deze aspecten een gezond stedelijk leefklimaat bereikt worden. Hiervoor is bij de verdere uitwerking aandacht nodig.

Haalbaarheid en kosten

Om een eerste inzicht te krijgen in de kosten van de ontwikkeling van de drie metropoolpoorten is een indicatie van de te verwachten investeringskosten opgesteld van de grote ingrepen die nodig zijn om in de gebieden een kwalitatieve leefomgeving te maken. Hierbij is onderscheid gemaakt tussen ingrepen en condities die voor alle gebieden gelden en condities die betrekking hebben op de afzonderlijke gebieden. Alle benoemde ingrepen worden als technisch haalbaar beschouwd, maar vergen wel vervolgonderzoek op maakbaarheid en inpassing.

Van onderstaande grote ingrepen zijn de kosten in beeld gebracht. Hierbij zijn de ingrepen in het groenblauwe raamwerk, ook ten behoeve van de ontwikkelingen in de drie metropoolpoorten, opgenomen onder Algemeen (zie ook kaart volgende pagina). De uitkomsten van de kostenraming zijn opgenomen in een separate kostennotitie.

Algemeen (Raamwerk)

- A1. Aanleggen en versterken groene 'scheggen' (zoals Vecht, Kromme Rijn, etc.) en groene verbindingen zoals met Laagraven en Galecopperzoom/Hollandse IJssel;
- A2. Aanleggen en versterken 'groene ringen' rondom binnenstad, stad en stedelijk gebied;
- A3. Maximaal inzetten op gedragsverandering (mobiliteitstransitie) van de gehele stad en de regio (beleidsmaatregelen en fysieke ingrepen);
- A4. Versterken fietsnetwerken: verbindingen oost-west én noord-zuid maken en versterken bestaande verbindingen ringen en radialen;
- A5. Hubs maken van OV-verbindingen, directe verbindingen voor fietsers met de parkeerhubs op afstand.

Zuid (A12-zone)

- Z1. Aanleg ondergrondse Merwedelijn (hoogwaardige en snelle verbinding Utrecht-Nieuwegein-IJsselstein) vanwege de vervoerskwaliteiten (hoge frequentie, snelheid en comfort), ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en bouw mogelijkheden;
- Z2. Verminderen milieucontouren door inpakken of 'overkappen' A12-corridor ter hoogte van de verstedelijking, mogelijk in

combinatie met opwekking energie. Verbindingen onder de A12 toevoegen om bereikbaarheid te vergroten. Geluidsschermen langs overige delen A12-zone;

- Z3. Overbruggen Amsterdam-Rijnkanaal: minimaal één tot enkele nieuwe verbindingen noodzakelijk (fiets, OV en mogelijk auto);
- Z4. Realiseren van OV-knoop (HOV), kruispunt van Merwedelijn + Oost-West tangent (modaliteit verder onderzoeken);
- Z5. Onderliggend wegennet (OWN) aanpassen, alternatieven onderzoeken voor op- en afritten door sterk verstedelijkt gebied (bijvoorbeeld aansluiting Westraven). Twee varianten (binnen of buiten de bundel) voor ontvlechten Hoofdwegennetwerk;
- Z6. Uitplaatsen of schuifruimte creëren grote bedrijven met milieucontouren die ontwikkeling beperken (niet in kaart).

Oost (USP-Lunetten/Koningsweg)

- O1. Ecoduct over A27 toevoegen voor groene schegverbinding Kromme Rijn (Koningsweg), conform de Groene Verbinding in het Tracébesluit Ring Utrecht;
- O2. Grotere groene overkapping over A27 in samenhang met nieuwe constructie A27 om ontwikkeling van knoop Lunetten/Koningsweg mogelijk te maken (waarvan de technische haalbaarheid onderzocht moet worden in samenhang met nog te maken keuzes over de Ring Utrecht);
- O3. Ontwikkeling wielverbinding Westraven-USP langs Waterlinieweg;
- O4. Ontwikkeling station Lunetten/Koningsweg in combinatie met wielverbinding Westraven/Lunetten/Koningsweg/USP (mitigatie spoorgeluid, en eventueel verleggen spoorlijn) of doortrekken van ondergrondse Merwedelijn richting USP (binnenstadsas).

West/Noord (Lage Weide e.o. en Overvecht):

Om de ingezette ontwikkeling van Overvecht en Lage Weide na 2030 te kunnen voortzetten, zijn net als in de andere gebieden mobiliteitsmaatregelen nodig. Nader onderzoek moet uitwijzen welke maatregelen hier nodig zijn, zowel voor het verbeteren van de autobereikbaarheid als de OV-bereikbaarheid. In de Gebiedsonderzoeken zijn daarom geen kosten geraamd voor mobiliteitsmaatregelen in West.

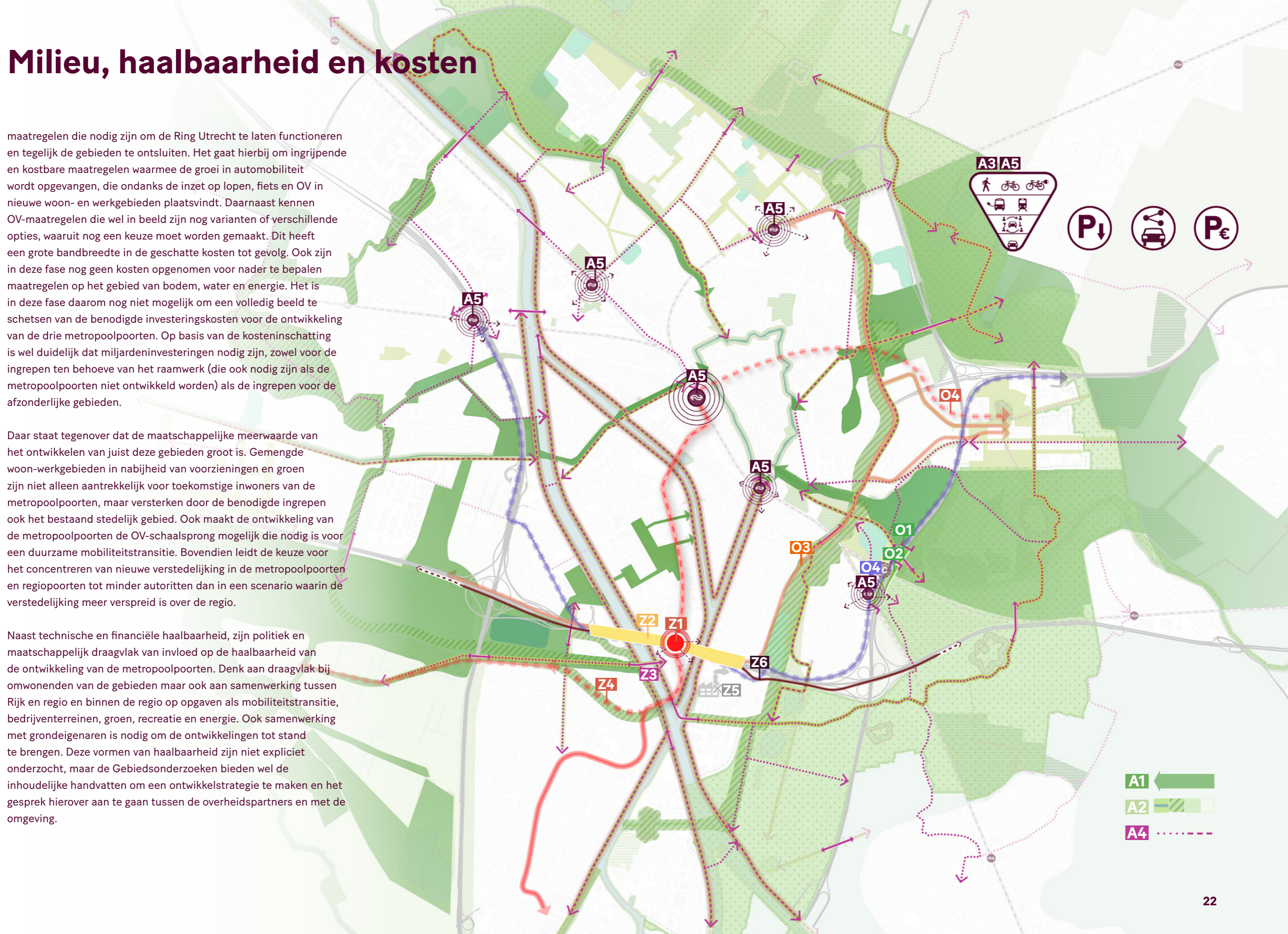
Ook voor de andere gebieden zijn nog niet alle mobiliteitsmaatregelen in beeld. Dit geldt met name voor

Milieu, haalbaarheid en kosten

maatregelen die nodig zijn om de Ring Utrecht te laten functioneren en tegelijk de gebieden te ontsluiten. Het gaat hierbij om ingrijpende en kostbare maatregelen waarmee de groei in automobilititeit wordt opgevangen, die ondanks de inzet op lopen, fiets en OV in nieuwe woon- en werkgebieden plaatsvindt. Daarnaast kennen OV-maatregelen die wel in beeld zijn nog varianten of verschillende opties, waaruit nog een keuze moet worden gemaakt. Dit heeft een grote bandbreedte in de geschatte kosten tot gevolg. Ook zijn in deze fase nog geen kosten opgenomen voor nader te bepalen maatregelen op het gebied van bodem, water en energie. Het is in deze fase daarom nog niet mogelijk om een volledig beeld te schetsen van de benodigde investeringskosten voor de ontwikkeling van de drie metropoolpoorten. Op basis van de kosteninschatting is wel duidelijk dat miljardeninvesteringen nodig zijn, zowel voor de ingrepen ten behoeve van het raamwerk (die ook nodig zijn als de metropoolpoorten niet ontwikkeld worden) als de ingrepen voor de afzonderlijke gebieden.

Daar staat tegenover dat de maatschappelijke meerwaarde van het ontwikkelen van juist deze gebieden groot is. Gemengde woon-werkgebieden in nabijheid van voorzieningen en groen zijn niet alleen aantrekkelijk voor toekomstige inwoners van de metropoolpoorten, maar versterken door de benodigde ingrepen ook het bestaand stedelijk gebied. Ook maakt de ontwikkeling van de metropoolpoorten de OV-schaalsprong mogelijk die nodig is voor een duurzame mobiliteitstransitie. Bovendien leidt de keuze voor het concentreren van nieuwe verstedelijking in de metropoolpoorten en regiopoorten tot minder autoritten dan in een scenario waarin de verstedelijking meer verspreid is over de regio.

Naast technische en financiële haalbaarheid, zijn politiek en maatschappelijk draagvlak van invloed op de haalbaarheid van de ontwikkeling van de metropoolpoorten. Denk aan draagvlak bij omwonenden van de gebieden maar ook aan samenwerking tussen Rijk en regio en binnen de regio op opgaven als mobiliteitstransitie, bedrijventerreinen, groen, recreatie en energie. Ook samenwerking met grondeigenaren is nodig om de ontwikkelingen tot stand te brengen. Deze vormen van haalbaarheid zijn niet expliciet onderzocht, maar de Gebiedsonderzoeken bieden wel de inhoudelijke handvatten om een ontwikkelstrategie te maken en het gesprek hierover aan te gaan tussen de overheidspartners en met de omgeving.



Conclusies

Het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij schetst hoe Rijk en regio de komende twee decennia ruimte willen maken voor 104.000 tot 125.000 nieuwe woningen en ruim 80.000 arbeidsplaatsen. Rijk en regio streven hierbij naar een gezonde groei met een evenwichtige balans tussen woningen, werklocaties, bereikbaarheid, en leefbaarheid. In Utrecht Nabij hebben Rijk en regio afgesproken dat een aanzienlijk deel van de verstedelijkingsopgave na 2030 kan landen in de drie metropoolpoorten A12-zone, USP-Lunetten/Koningsweg en Leidsche Rijn/Zuilen. Nabijheid is hierbij het leidende principe.

Potentie Grote U

De gebiedsonderzoeken geven inzicht in de mogelijkheden, randvoorwaarden, globale kosten en baten van verstedelijking in de verschillende (deel)gebieden van de drie metropoolpoorten. In de gebiedsonderzoeken is de bandbreedte uit Utrecht Nabij voor wonen (8.500-58.000 woningen) en werken (21.100-50.500 arbeidsplaatsen) in de Grote U verrijkt. Hierbij brengen de gebiedsonderzoeken ook de ruimtevraag in beeld van de opgaven voor gezond stedelijk leven. Het gaat dan onder meer over ruimte voor groen, water, energie, sport, en andere maatschappelijke voorzieningen.

De onderkant van de bandbreedte laat een potentie zien van circa 25.000 woningen en 24.000 arbeidsplaatsen (exclusief Rijnenburg). Met deze aantallen kunnen de drie metropoolpoorten in de helft van de woningbouwopgave van 2030 tot 2040 voor de gehele metropoolregio voorzien. De onderkant van de bandbreedte voor arbeidsplaatsen in de Grote U is groter dan de opgave voor werken na 2030.

De bovenkant van de bandbreedte laat de maximale potentie van de gebieden zien voor wonen en werken, circa 52.000 woningen en 55.000 arbeidsplaatsen (exclusief Rijnenburg). De bovenkant van bandbreedte overstijgt de groeiopgave van 2030 tot 2040 voor de hele metropoolregio, en hoeft daarom nog niet overal ten volle benut te worden.

Gezond stedelijk leven

Bij de onderkant van de bandbreedte is voor alle gebieden een nadere uitwerking nodig van de forse opgave op het gebied van groen om de stad en energie. Ook voor de andere verstedelijkingsopgaven zijn bij de onderkant van de bandbreedte slimme combinaties van functies en/of kwalitatieve impulsen nodig om te voldoen aan de voorwaarden voor een gezonde groei. Logischerwijs leidt de bovenkant van de bandbreedte tot een grotere opgave op het gebied

van bereikbaarheid, groen, water, sport, en energie.

De verfijnde bandbreedte voor wonen en werken laat ruimte voor het maken van keuzes: 1) binnen de gebieden tussen dichtheden en de verschillende verstedelijkingsopgaves (wonen, werken, groen, water, energie, sport), 2) tussen de (deel)gebieden, ook in de fasering, 3) tussen de Grote U en de regiopoorten, en 4) voor de toekomst. Deze ruimte is ook nodig om een gezonde groei van de metropoolregio mogelijk te maken.

Bij het maken van keuzes moet rekening worden gehouden met afhankelijkheden tussen de gebieden. Sommige ontwikkelingen komen als ‘pakket’: als een deel van het gebied (of van de randvoorwaarden) niet gerealiseerd kan worden, heeft dat grote invloed op de ontwikkeling van omliggende gebieden en mogelijk op andere randvoorwaarden. Zo zijn de mitigerende maatregelen voor luchtkwaliteit essentieel voor de ontwikkeling van Westraven (en andere gebieden) en is de ontwikkeling van de A12-zone afhankelijk van de ontwikkeling van Westraven.

Effect voor bestaande stad en regio

De ingrepen die worden voorgesteld zijn niet alleen nodig voor de ontwikkelingen na 2030. Ook de bestaande stad en regiopoorten profiteren ervan. Het versterkte groenblauwe raamwerk van scheggen, ringen en bestemmingen verbindt stad en land en verbetert de kwaliteit van de leefomgeving waar dat nodig is voor de verstedelijkingsopgave. De ingrepen in het groenblauwe raamwerk kunnen op korte termijn in gang gezet worden, vooruitlopend op de ontwikkeling van de metropoolpoorten. Ook de benodigde mobiliteitsmaatregelen voor de drie metropoolpoorten zijn van waarde voor de bestaande stad en de regio. Zo verbetert door het ontvlechten van doorgaand en lokaal verkeer de autobereikbaarheid van de regio en levert de schaa sprong van het OV-systeem meekoppelkansen op voor alle regiopoorten.

Focus afspraken Rijk en regio

Niet alles kan tegelijk. In dit kerndocument wordt voorgesteld om prioriteit te geven aan de gebieden en ingrepen waar Rijk en regio elkaar kunnen én moeten vinden. In de A12-zone zijn de opgaven, knelpunten en oplossingsrichtingen het meest in elkaar verstrengeld. Hier zien we de hoogste kosten en complexiteit maar potentieel ook de grootste maatschappelijke waardevermeerdering (opbrengsten) op alle schaalniveaus. De ingrepen in de A12-zone bieden ook verbetering voor de bestaande stad (zoals barrièrevermindering of mitigatie van milieuoverlast). Voorstel is daarom om in te zetten op een ontwikkeling van de A12-zone als

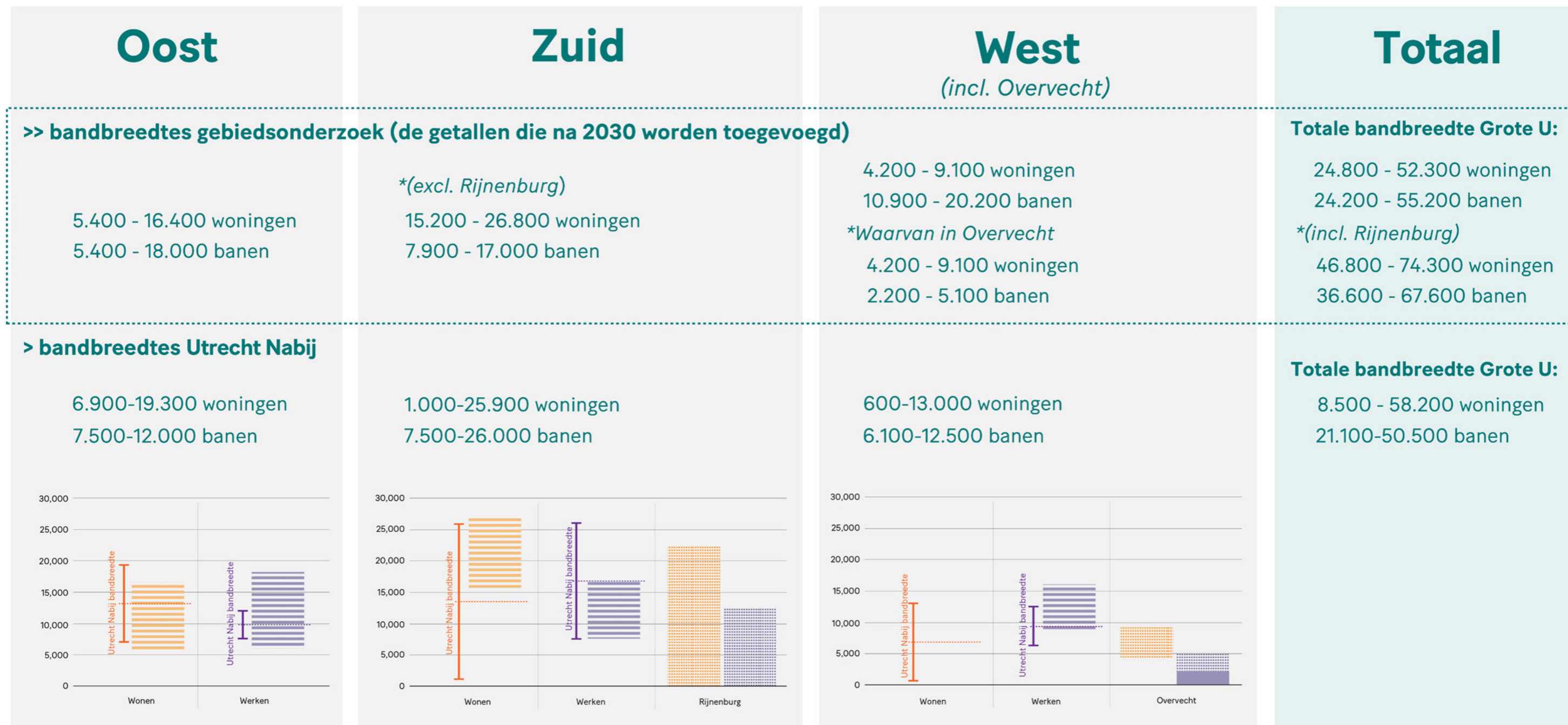
logische vervolgstap binnen Groot Merwede en de daarbij behorende investeringen in de OV-bereikbaarheid. Na ontwikkeling van de A12-zone zijn er mogelijkheden om richting oosten uit te breiden met Lunetten/Koningsweg en richting westen in Rijnenburg. Parallel aan de ontwikkeling van de A12-zone kunnen de geplande ontwikkelingen tot 2030 in Overvecht, Lage Weide, en USP voortgezet worden na 2030, mits de condities hiervoor tijdig gerealiseerd zijn.

Schaalsprong

Grote opgaven vragen om grote oplossingen. Het is tijd voor de metropoolregio Utrecht om de schaa sprong te maken: in het OV-systeem, het wegennet én het groenblauwe raamwerk. Alleen dan kan de metropoolregio op een gezonde manier blijven groeien en een belangrijke bijdrage leveren aan de urgente woningbouwopgave en tegelijkertijd de draaischijf van Nederland draaiende houden. Dit vraagt om forse investeringen en een voortdurende samenwerking tussen Rijk en regio.

Overzicht bandbreedtes

Aantallen wonen en werken



 bandbreedte gebiedsonderzoeken

Aantallen woningen en arbeidsplaatsen per metropoolpoort ten opzichte van de bandbreedte in Utrecht Nabij. De opgave na 2030 bedraagt 50.000 woningen en ruim 15.000 arbeidsplaatsen in de gehele metropoolregio.

Colofon

Deze studie is uitgevoerd door PosadMaxwan, Arcadis, Generation.Energy en Berenschot in opdracht van U Ned, het samenwerkingsverband van Rijk en regio om gezonde groei bereikbaar te maken.

Status: 17 oktober 2022 vastgesteld door de Programmaraad U Ned

Posad Maxwan:

Emile Revier, Rients Dijkstra, Elbert Arens, Elena Bulanova, Shuangyun Chen, You Wu

Generation.Energy:

Boris Hocks, Jet ten Voorde, Anubhuti Chandna

Posad Maxwan
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869

Oktober 2022