



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar



Groeien in nabijheid

Bevindingen onderzoeken U Ned

Definitief | 8 november 2022

Inhoud

1	Waarom dit document?	3
1.1	Groei Utrecht vraagt keuzes en investeringen	3
1.2	Verdere uitwerking en onderzoek in Programma U Ned	4
1.3	Positionering document en leeswijzer	5
2	Opgave: combineren verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid	6
2.1	De groeiopgave van de Metropoolregio Utrecht	6
2.2	Bereikbaar houden van de metropoolregio én de draaischijf Utrecht	7
2.3	Een duurzame, gezonde en groene groei	10
3	Strategische koers en overkoepelende vraagstukken	12
3.1	Strategische koers: samenhang in verstedelijking, bereikbaarheid en gezondheid	12
3.2	Fundamentele mobiliteitstransitie vereist	15
3.3	Uitkomsten MIRT-verkenning OV en Wonen: eerste stappen voor OV	20
3.4	Bereikbaarheid op korte termijn: Korte Termijn Aanpak en Aanpak 2030	21
3.5	Investeren in een hoogwaardig groenblauw raamwerk	23
4	Oplossingen en afwegingen per gebied	26
4.1	A12-zone (onderdeel van NOVEX-gebied Groot Merwede)	26
4.2	Utrecht Science Park en Lunetten/Koningsweg	33
4.3	Leidsche Rijn – Zuilen – Overvecht	37
4.4	Rijnenburg	39
4.5	Samenvattend beeld gebiedsonderzoeken	40
4.6	Grootschalige verstedelijkingslocatie Amersfoort (NOVEX)	41
4.7	Regiopoorten	44
5	Nu en straks te nemen besluiten	47
5.1	De regio op koers	47
5.2	Urgente besluiten	48
5.3	Vooruitblik en doorontwikkeling programmatische aanpak	49

1 Waarom dit document?

Dit hoofdstuk schetst de achtergrond en aanleiding van het gezamenlijke U Ned-programma en van dit synergiedocument als samenhangende redeneerlijn voortkomend uit de verschillende programmalijnen van U Ned.

1.1 Groei Utrecht vraagt keuzes en investeringen

De Metropoolregio Utrecht¹ (hierna MRU) is een snelgroeiende, centraal gelegen regio, waar mensen graag wonen, werken, studeren en recreëren te midden van groen en natuur. Steeds meer inwoners, werkgevers en bezoekers kiezen voor deze plek. Een plek waar iedereen zich thuis voelt en je jezelf kunt zijn. De Metropoolregio Utrecht groeit daarom fors en naar verwachting zet de groei tot 2040 onverminderd door. Een groei die past binnen de landelijke aandacht voor woningbouw en bereikbaarheid. Om dat op een duurzame en gezonde manier mogelijk te maken zijn er niet alleen nieuwe woon- en werkgebieden nodig, maar moet ook stevig worden geïnvesteerd in een goede bereikbaarheid, kwalitatief hoogwaardige en goed bereikbare landschappen en een fijn leefklimaat. Zo behouden en verbeteren we wat zo geliefd is aan deze regio.

Dit is niet alleen een opgave voor de toekomst. De metropoolregio ligt als een spin in het web van het Nederlandse auto- en spoorwegennet. Nu al zorgt de groei van de metropoolregio én van de landelijke mobiliteitsvraag voor een overbelast mobiliteitssysteem en staat het gezonde leefklimaat onder druk. Bovendien is de huidige druk op de woningmarkt een urgent maatschappelijk probleem, ook buiten de Utrechtse regio. Het kabinet zet daarom in op het realiseren van 900.000 nieuwe woningen tot en met 2030, onder meer in 17 daarvoor aangewezen grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, waaronder Groot-Merwede in Utrecht en Spoor/A1-zone in Amersfoort.

¹ de samenhangende stedelijke regio Utrecht-Amersfoort

1.2 Verdere uitwerking en onderzoek in Programma U Ned

Binnen het programma U Ned werken – sinds 2017 – de ministeries van IenW, BZK en EZK, ProRail, NS, Rijkswaterstaat, de provincie Utrecht, gemeente Utrecht en de U10-gemeenten samen aan gezonde groei, door onderzoek te doen naar maatregelen op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. De beschreven opgave was in 2018 aanleiding om een MIRT onderzoek te starten en daarmee een gezamenlijk ontwikkelperspectief uit te werken voor de MRU. In 2020 is dit ontwikkelperspectief vastgesteld, onder de noemer ‘Utrecht Nabij’. In U Ned worden de onderzoeken geclusterd via een aantal afzonderlijke programmalijnen: de Gebiedsonderzoeken, MIRT Verkenning OV+Wonen en de Mobiliteitsstrategie, een uitwerking van de Regiopoorten en de Aanpak 2030. Daarnaast werken Rijk en regio in U Ned samen in de uitvoeringsprogramma’s aan ‘No Regret maatregelen’ en de Korte Termijn Aanpak (KTA). De programmalijnen kennen hun eigen inhoudelijke focus, tegelijkertijd bestaan er onderlinge relaties en afhankelijkheden. De programmalijnen leveren de beslisinformatie om in het BO MIRT en het BO Leefomgeving afspraken te kunnen maken over de verdere verstedelijking van de regio Utrecht en daarbij horende investeringen. Zo blijft de democratische legitimatie gewaarborgd en veranderen formele bevoegdheden van partijen met afspraken op BO MIRT niet.

Amersfoort en Utrecht: een gezamenlijke groeiopgave

Regio Amersfoort en regio Utrecht acteren steeds meer als één metropoolregio. Net als Utrecht groeit ook de regio Amersfoort zeer sterk. De komende 20 jaar zijn er nieuwe bedrijfslocaties nodig voor ruim 32.000 banen. Bovenop de 23.000 woningen die de komende jaren worden gebouwd in het kader van de Woondeal, worden tussen 2030 en 2040 nog eens 17.000 woningen gebouwd. In het ontwikkelbeeld ‘Amersfoort Centraal’ wordt geschetst hoe Rijk en regio dit de komende twintig jaar voor zich zien. De hierin gehanteerde uitgangspunten sluiten aan op de uitgangspunten van Utrecht Nabij.

In het BO Leefomgeving 2021 gaf het rijk aan beide verstedelijkingsstrategieën als één samenhangend geheel te beschouwen. Bovendien zijn ook de mobiliteitsopgaven van Amersfoort en Utrecht sterk verweven. Van daaruit maken gemeente en regio Amersfoort steeds meer onderdeel uit van de inhoudelijke programmalijnen van U Ned, beginnend bij de Korte Termijn Aanpak, de Aanpak 2030 en de Mobiliteitsstrategie 2040.

1.3 Positionering document en leeswijzer

Om een integrale afweging te kunnen maken over de keuzes en investeringen die nodig zijn voor de verstedelijking en bereikbaarheid van de MRU zijn in dit document de uitkomsten vanuit de verschillende programmaliijnen samengebracht. Op deze manier wordt informatie in samenhang gepresenteerd.

Daarbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- de uitdagingen en knelpunten op korte termijn;
- mobiliteitsmaatregelen die randvoorwaardelijk zijn voor een doorgroei naar 2030 en 2040;
- de periode naar 2040, waarvoor nadere uitwerking/studie noodzakelijk is.

Het document is daarom als volgt opgebouwd:

- Hoofdstuk 2 beschrijft op hoofdlijnen de opgaves waarvoor de MRU staat.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de koers op een aantal gebiedsoverstijgende vraagstukken.
- Hoofdstuk 4 zoomt in op de belangrijkste ontwikkelgebieden en de vraagstukken en oplossingsrichtingen die daar aan de orde zijn.
- Hoofdstuk 5 geeft een samenvatting van de te nemen besluiten en vraagstukken voor het vervolg.

2 Opgave: combineren verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid

Dit hoofdstuk schetst de grote, samenhangende opgave voor de Metropoolregio Utrecht: de stedelijke regio Utrecht-Amersfoort. Hoe waarborgen we de bereikbaarheid, leefkwaliteit, duurzaamheid en gezondheid van deze snelgroeiende regio, waar de ruimte schaars is?

2.1 De groeiopgave van de Metropoolregio Utrecht

De kwaliteit van de leefomgeving in de Metropoolregio Utrecht is groot. De regio is centraal gelegen en omringd door een groot aantal unieke landschappen zoals het Groene Hart, de Utrechtse Heuvelrug, het Rivierengebied, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Veluwe. Er is een grote variëteit aan natuurwaarden en recreatieve voorzieningen. Mede daardoor is de MRU een populaire woon- en werkregio. De druk op de woningmarkt is er groot en de komende decennia blijft de vraag naar nieuwe woningen en werklocaties onverminderd hoog. Tot 2040 wordt voor de Utrechtse regio een groei voorzien van 104.000 tot 125.000 nieuwe woningen, waarvan circa 75.000 woningen voor 2030 gerealiseerd worden². Daarnaast wordt ruimte gemaakt voor ruim 80.000 arbeidsplaatsen, waarvan circa 65.000 arbeidsplaatsen voor 2030. In de regio Amersfoort zijn nieuwe bedrijfslocaties nodig voor ruim 32.000 banen. Bovenop de 23.000 woningen die de komende jaren in de regio Amersfoort worden gebouwd in het kader van de Woondeal, worden tussen 2030 en 2040 nog eens 17.000 woningen gebouwd. Die woningen worden zoveel mogelijk binnenstedelijk en nabij bestaande knooppunten gebouwd, in gemengde milieus van wonen en werken. Op die manier wordt de ruimte efficiënt gebruikt en wordt bijgedragen aan duurzame mobiliteitsvormen: OV, fietsen en lopen.

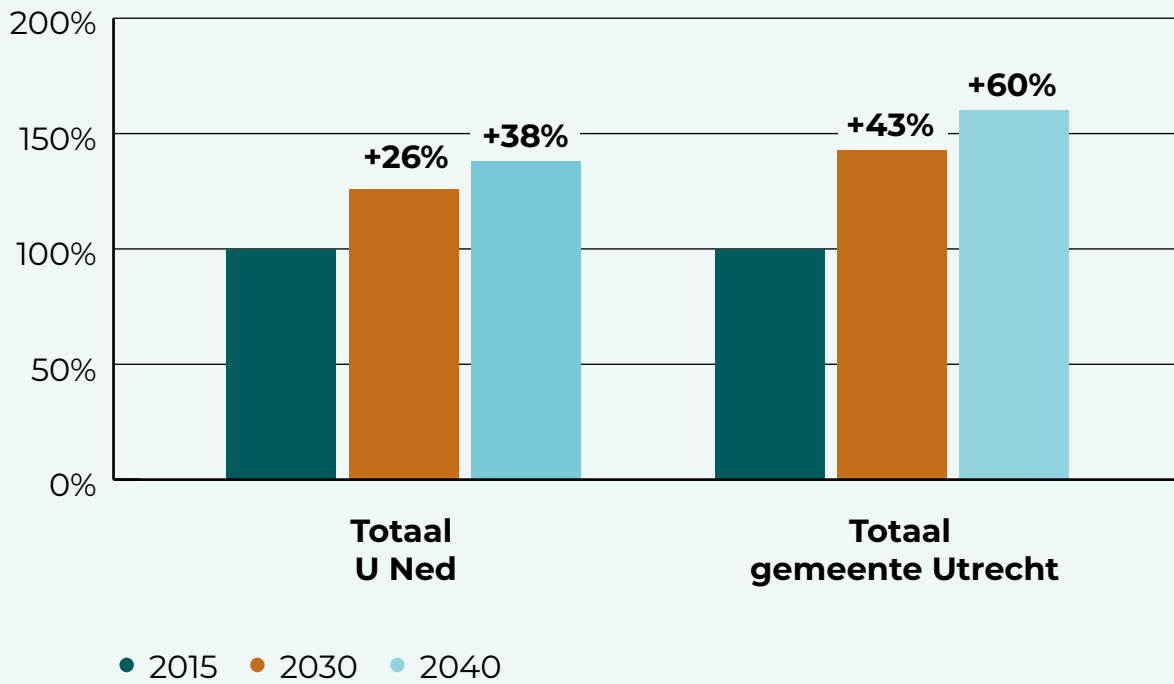
2 Bron: Utrecht Nabij

2.2 Bereikbaar houden van de metropoolregio én de draaischijf Utrecht

De Metropoolregio Utrecht is de nationale draaischijf voor vervoers- en transportnetwerken. De A1, A2, A12, A27 en A28 zijn van vitaal belang voor vervoer over de weg. Station Utrecht Centraal is het nationale knooppunt in het Nederlandse spoor- en OV-netwerk en ook Amersfoort is een belangrijk spoorknooppunt. Nu al staat de bereikbaarheid van de metropoolregio onder flinke druk. De grote hoeveelheid nieuwe woningen en arbeidsplaatsen – ook in de omliggende regio's – maakt deze opgave nog veel groter: in 2030 en 2040 zien we zonder maatregelen forse bereikbaarheidsknelpunten ontstaan. In 2030 en 2040 neemt het aantal verplaatsingen (zonder mobiliteitsbeleid) binnen de metropoolregio ten opzichte van 2015 toe met 26% (2030) en 38% (2040) op basis van scenario WLO Hoog³. De consequenties daarvan zijn niet alleen voor de regio enorm, maar raken ook de bereikbaarheid van Nederland als geheel. Dit wordt bevestigd in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA). In 2030 loopt het hoofdwegennet aan de zuidkant van Utrecht (A12/A2) vast en op Utrecht Centraal knelt de overstap van/naar regionaal en lokaal vervoer en hinderen verschillende fietsers, OV en voetgangers elkaar op de plekken waar de stromen elkaar kruisen. Ook in de stad en regio Amersfoort zijn knelpunten geconstateerd in auto-, fiets- en spoorbereikbaarheid.

Door het grote aantal extra woningen op binnenstedelijke locaties zal vooral binnen de ring van Utrecht de dichtheid doorgroeien naar het niveau van Amsterdam. Als we geen maatregelen nemen zorgt dit ervoor dat de ruimtevraag van mobiliteit veel te groot wordt en niet meer in te passen is in het stedelijk gebied, waar bovendien geen fysieke ruimte meer is om de capaciteit uit te breiden. De kwaliteit van het (H)OV komt onder druk te staan door onvoldoende capaciteit, onvoldoende snelheid en onvoldoende betrouwbaarheid door toename van kruisende fietsstromen en overbelasting van de businfrastructuur.

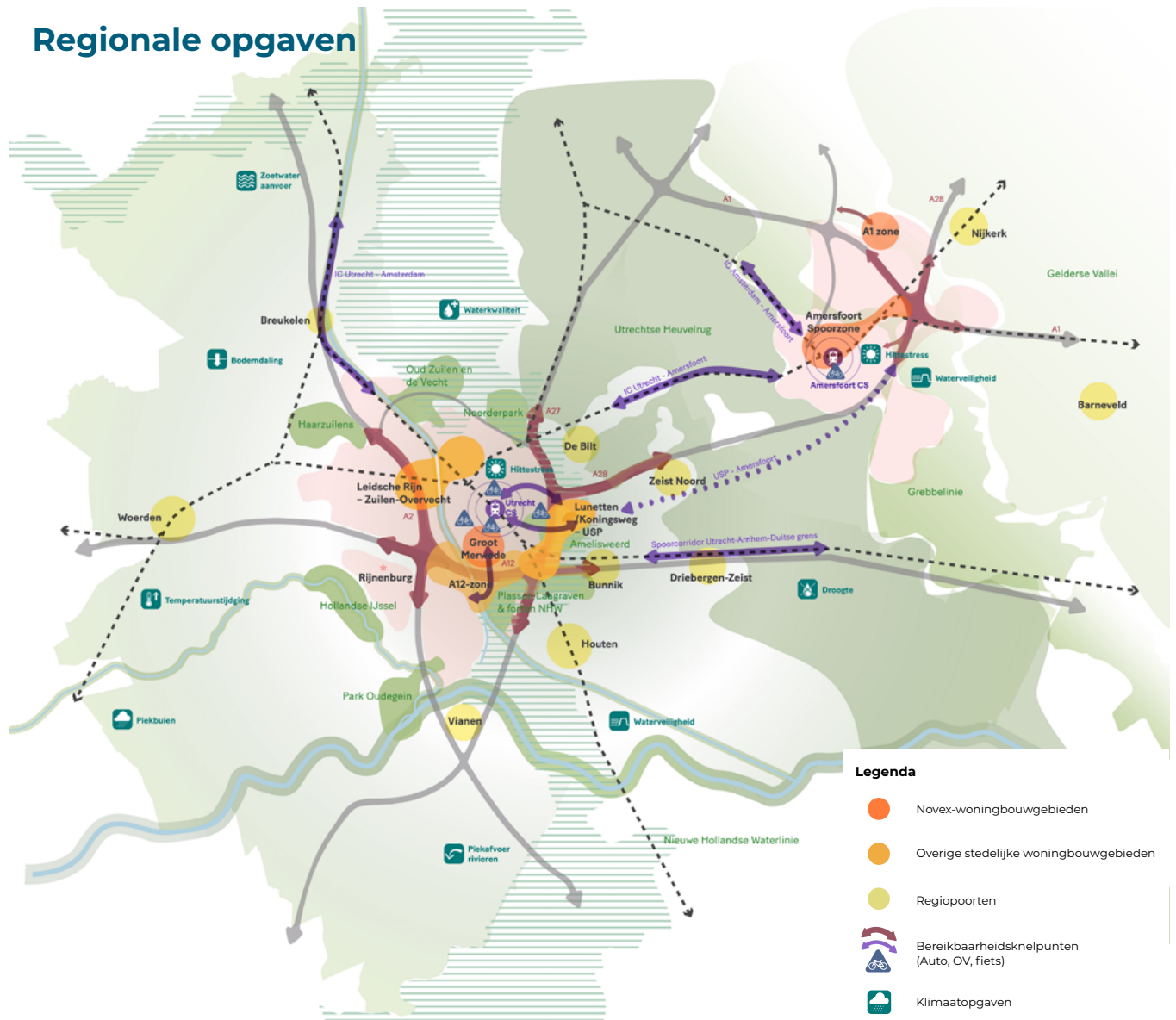
³ Hierbij worden de eerder besloten investeringen (circa 3 miljard euro) in mobiliteitsmaatregelen in de Ring Utrecht, de NRU en knooppunt Hoevelaken als uitgevoerd verondersteld. Door diverse factoren zijn deze projecten niet op afzienbare termijn gerealiseerd.



Sterke groei aantal verplaatsingen (op basis van WLO Hoog).

Naast de mobiliteit van, naar en binnen de metropoolregio groeit ook de mobiliteit als gevolg van doorgaande verplaatsingen die via de metropoolregio worden afgelegd. Ongeveer een kwart van alle afgelegde auto- en OV-kilometers binnen de metropoolregio heeft momenteel geen herkomst en bestemming in de metropoolregio. Het aantal doorgaande autokilometers per etmaal dat via de metropoolregio wordt afgelegd groeit tussen 2015 en 2040 met bijna 40%. Voor het aantal OV-verplaatsingen is dit bijna 35%. Deze doorgaande verplaatsingen belasten met name het hoofdwegennet en de spoorverbindingen in de regio Utrecht, wat de bereikbaarheidsopgave verder vergroot.

Regionale opgaven



Regionale opgaven

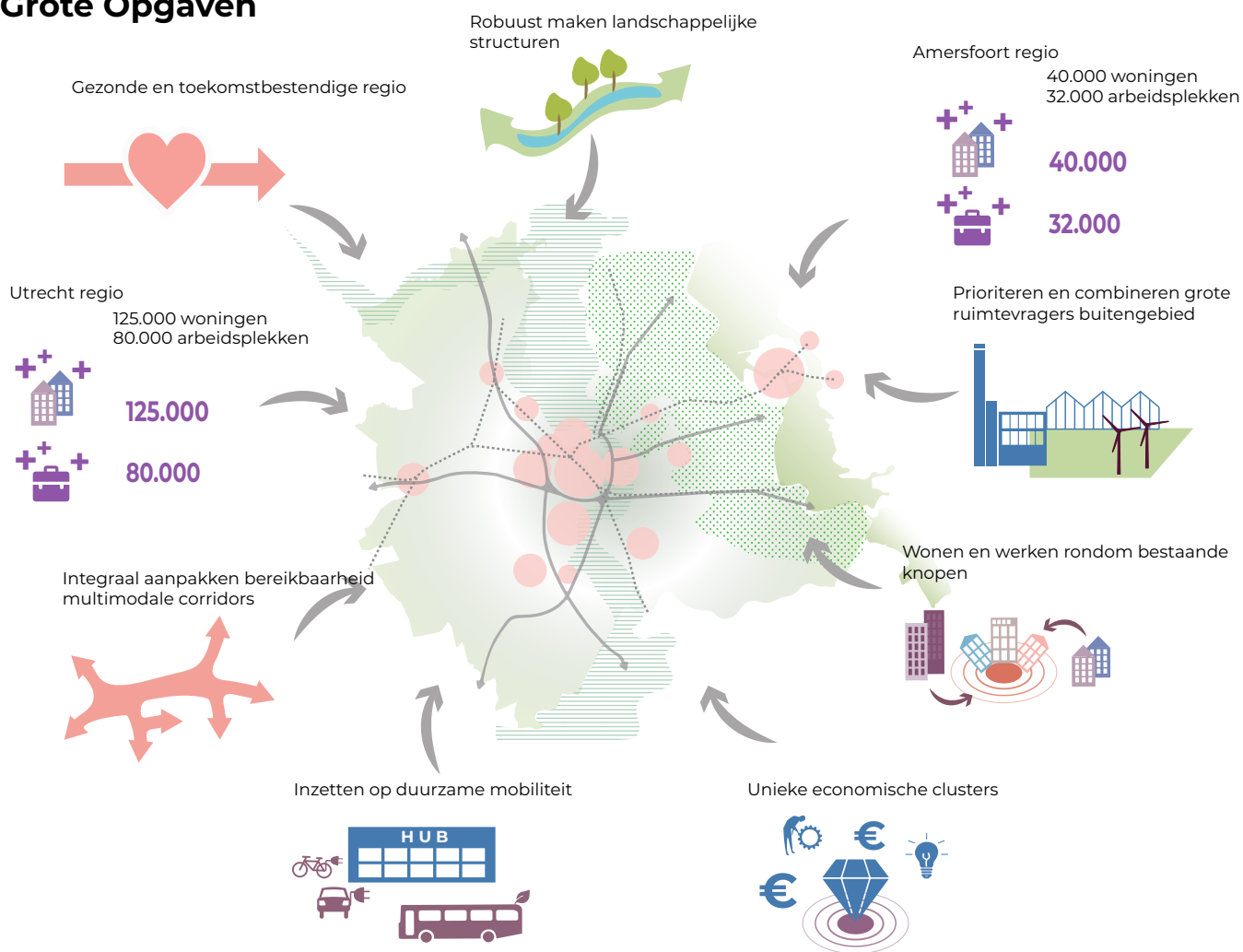
Dit maakt de bereikbaarheidsopgave – als onderdeel van de integrale verstedelijkingsopgave – in de Metropoolregio Utrecht drieledig:

- het op een duurzame wijze ontsluiten van nieuwe woningen en werklocaties, waarbij vooral ingezet wordt op het stimuleren van het gebruik van OV en fiets;
- het accommoderen van de groei van mobiliteit en het in beweging houden van de draaischijf Nederland (OV en weg);
- het realiseren van de transitie naar een duurzaam mobiliteitssysteem, waarbij actieve mobiliteit en gebruik van OV gestimuleerd wordt.

2.3 Een duurzame, gezonde en groene groei

Om de sterke groei van de Metropoolregio Utrecht te accommoderen zal in de komende jaren ook ruimte moeten worden gemaakt voor alles wat met de extra woningen, werklocaties en mobiliteit samenhangt: de leefkwaliteit, voldoende schuifruimte voor bedrijventerreinen en andere essentiële randvoorwaarden voor een verantwoorde groei van de regio, gericht op een duurzame en gezonde leefomgeving. In een verder verdichtende stad is de bereikbaarheid en toegankelijkheid van groen in de directe omgeving én in het buitengebied van groot belang voor een gezonde, leefbare stad.

Grote Opgaven



Grote opgaven.

Ook opgaven rondom water, energie, sport en overige maatschappelijke voorzieningen moeten in samenhang worden gezien:

- Groen en landschap in de omgeving zijn belangrijke elementen van een goed en gezond leefklimaat én voor het opvangen van de gevolgen van klimaatverandering. Het is noodzakelijk om de kwaliteit van het landschap en de bereikbaarheid en toegankelijkheid daarvan voor recreatief medegebruik te versterken. Dit vraagt om het tijdig realiseren van een groenblauw raamwerk dat de verstedelijkingslocaties verbindt.
- Ons klimaat verandert en de grenzen van ons watersysteem komen steeds meer in zicht. Het is noodzakelijk dat er voldoende ruimte is voor buffering van water in de ondergrond, voor (extra) waterberging of waterpeilfluctuatie en voor aanpassing van water aan- en afvoer.
- Gezondheid en vitaliteit: door het terugdringen van geluidshinder en verbeteren van de luchtkwaliteit moet een ingrijpende verbetering van de leefkwaliteit in de woon-werkmilieus van de MRU worden gerealiseerd.
- De energietransitie vraagt omvangrijke ruimtereserveringen voor windmolens en zonnenvelden. Ook investeringen in warmtebronnen en het elektriciteitsnetwerk kunnen niet langer uitblijven.
- Een leefbare en gebalanceerde metropoolregio vraagt om een grote diversiteit aan woonmilieus (niet alleen hoogstedelijke, maar ook rustige/lege gebieden of landelijke milieus, dorpse milieus et cetera).

3 Strategische koers en overkoepelende vraagstukken

In dit hoofdstuk wordt uiteengezet hoe Rijk en regio met de in hoofdstuk 2 geschetste opgave aan de slag gaan en welke overkoepelende vraagstukken rondom verstedelijking, bereikbaarheid en leefomgeving daarbij aan de orde zijn. In hoofdstuk 4 wordt nader ingezoomd op de verschillende gebieden en beschouwen we daar de koers en vraagstukken voor het vervolg.

3.1 Strategische koers: samenhang in verstedelijking, bereikbaarheid en gezondheid

Het ontwikkelperspectief voor de MRU (verwoord in de documenten Utrecht Nabij en in Amersfoort Centraal) schetst hoe Rijk en regio de komende 20 jaar ruimte willen maken voor 165.000 nieuwe woningen en locaties voor ruim 110.000 banen. Hierbij is de keuze gemaakt om eerst zoveel mogelijk binnenstedelijk en nabij bestaande knooppunten te bouwen in gemengde milieus van wonen en werken. 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. Dit geldt niet alleen voor het stedelijk gebied, maar ook voor de grote en kleine kernen. Nabijheid betekent dat nieuwe ontwikkelingen zo veel mogelijk dáár komen, waar al veel mensen wonen of werken en waar het openbaar vervoer al goed geregeld is of kan worden. We zetten in op 'gezond leven', waarbij fietsen en wandelen als hoofdvervoermiddelen gelden. Op langere afstanden wordt waar mogelijk ingezet op reizen met OV. Dit vraagt om een schielsprong in het OV en het verbeteren van het regionaal fietsnetwerk. Bij de verstedelijkingslocaties wordt ingezet op 10 tot 15 minuten wandelen en fietsen van en naar werklocaties, OV-knopen en voorzieningen. Daarnaast worden verstedelijkingslocaties zo gepland, dat de bijbehorende infrastructuur tegelijkertijd het grotere mobiliteitssysteem verbetert. Zo versterken nieuwe woningen en banen en passant de bestaande stad, en wordt het motto van de Metropoolregio Utrecht – gezond leven in een stedelijke regio voor iedereen – bewaarheid.

De ontwikkelkoers tot en met 2030

Als overheden staan Rijk en regio gezamenlijk voor een urgente woningbouw-opgave. Er zijn onvoldoende woningen en de vraag stijgt. Het Rijk ambieert daarom landelijk 900.000 woningen te bouwen tot en met 2030.

De MRU levert een substantiële bijdrage aan het oplossen van het nationale woningtekort met het provinciale bod voor 83.500 woningen tot en met 2030⁴. Grote ontwikkellocaties tot en met 2030 zijn onder andere de Merwedekanaalzone, Nieuwegein City, (onderdeel van grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Groot Merwede, zie kader), Amersfoort Spoorzone en A1-zone (onderdeel van NOVEX-woningbouwlocatie Amersfoort, zie kader) Cartesiusdriehoek en de afronding van Leidsche Rijn. Daarnaast wordt tempo gezet op kleinere locaties uit de woondeal, waarvoor sommige locaties versnellingsafspraken hebben gemaakt met het Rijk.

De ontwikkelruimte na 2030

De verdere toename van het aantal woningen en arbeidsplaatsen zal na 2030 voor een groot deel worden geconcentreerd in het stedelijk kerngebied van Utrecht en Amersfoort en omliggende kernen, mits daar de condities gezond stedelijk leven en bereikbaarheid gerealiseerd kunnen worden. Ook is er ontwikkelruimte in diverse Regiopoorten: goed per OV ontsloten locaties in de kernen om Utrecht en Amersfoort heen, met potentie voor toevoeging van woningen en arbeidsplaatsen.

Binnen de MRU onderscheiden we verschillende gebieden die zich na 2030 (en deels daarvoor) verder kunnen ontwikkelen (in hoofdstuk 4 wordt nader ingezoomd op de keuzes en uitdagingen per gebied):

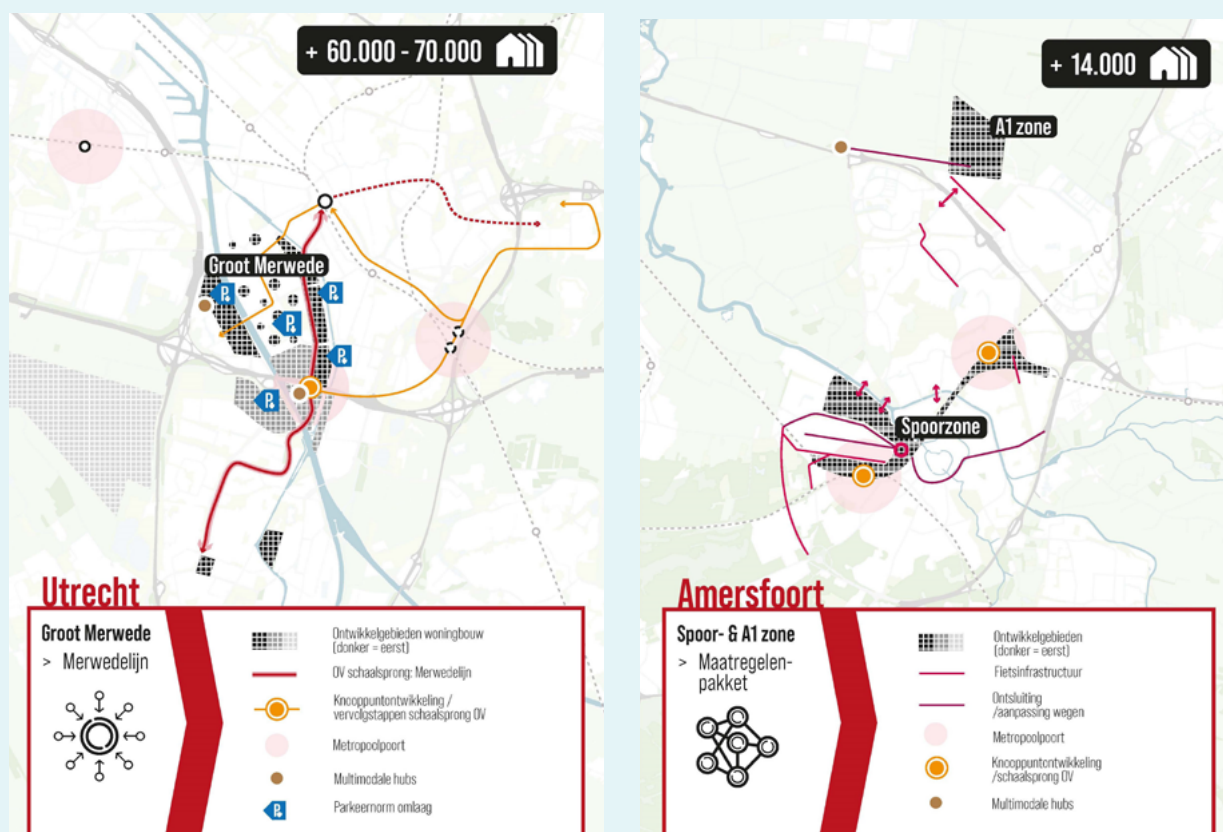
- Metropoolpoorten Utrecht:
 - A12-zone (onderdeel van NOVEX-gebied Groot-Merwede).
 - Utrecht Science Park en Lunetten/Koningsweg.
 - Leidsche Rijn – Zuilen – Overvecht.
- Rijnenburg
- NOVEX-gebieden Amersfoort:
 - Spoorzone.
 - A1-zone.
- De Regiopoorten:
 - Woerden, Bunnik, Breukelen, Vianen, Houten, Driebergen-Zeist, De Bilt en Zeist Noord.
 - Verkennen van Regiopoorten regio Amersfoort Nijkerk en Barneveld (als onderdeel van Regio Amersfoort, liggend in de provincie Gelderland).

⁴ Dit betreft het bod van de provincie Utrecht, inclusief het Utrechtse deel van Food Valley, en exclusief de Nijkerk en Barneveld (regio Amersfoort, maar in provincie Gelderland).

Grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties

Binnen de zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden zijn op rijksniveau 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties aangewezen. In deze locaties is sprake van een dusdanige grote en brede schaal van ontwikkeling, dat als het ware nieuwe delen van steden worden gecreëerd waar mensen wonen, werken, leren en elkaar ontmoeten. De ontwikkeling is veelal binnenstedelijk en/of rondom bestaande of nieuwe stationslocaties wat de opgave complex maakt. Naast het realiseren van grote aantallen woningen gaat het ook om het creëren van arbeidsplaatsen, een klimaatbestendige inrichting van gebouwen en openbare ruimten en het stimuleren van lopen, fietsen en deelmobiliteit. Veelal is ook een schaa sprong in stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en voorzieningen nodig. Zonder extra investeringen in bereikbaarheid komt de ontwikkeling van deze locaties niet of pas veel later van de grond.

In de Metropoolregio Utrecht zijn Groot-Merwede in Utrecht en Nieuwegein, en Spoor/A1-zone in Amersfoort als grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties aangewezen (zie afbeelding). De A12-zone, verder uitgewerkt in de gebiedsonderzoeken binnen U Ned, maakt onderdeel uit van de NOVEX-woningbouwlocatie Groot Merwede.



Voor de metropoolpoorten geldt dat nog niet alle benodigde beslisinformatie beschikbaar is om tot een definitieve keuze te komen over de fasering van de drie metropoolpoorten. Toch kan daarvoor op basis van de gebiedsonderzoeken een aanzet worden gegeven.

Deze ziet er op hoofdlijnen als volgt uit:

1. Voortzetten van de geplande ontwikkelingen tot en met 2030 en 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 het oosten uit te breiden met Lunetten/Koningsweg en richting het westen in Rijnenburg.

Voor alle gebieden geldt dat de condities voor ontwikkeling, waaronder kostbare inframesmaatregelen voor OV, fiets en auto en inpassingsmaatregelen, integraal uitgewerkt moeten om de haalbaarheid en maakbaarheid te kunnen beoordelen. Dit geldt in sterke mate voor de A12-zone. Op basis van de uitkomsten van de vervolgonderzoeken kan de richting en mate van verdichting en de fasering worden aangescherpt. Dit leidt tot concrete voorstellen voor gebieden en condities die dan aan de besluitvormende partijen zoals de betreffende gemeenteraad kunnen worden voorgelegd.

3.2 Fundamentele mobiliteitstransitie vereist

De groei van de metropoolregio is zo fors dat een schaa sprong in het mobiliteitssysteem noodzakelijk is, voor alle modaliteiten. De groei van het aantal inwoners, arbeidsplaatsen en de daaruit voortkomende verplaatsingen zorgen ervoor dat de bereikbaarheidskwaliteit onder te grote druk komt te staan als er geen kwaliteitssprong wordt gemaakt in de infrastructuur. Deze sprong is nodig, ook met een forse inzet op gedragsbeïnvloeding en goede afstemming tussen verstedelijking en bereikbaarheid. In de stad Utrecht wordt de noodzaak van een schaa sprong versterkt door de sterke (binnenstedelijke) groei van het aantal woningen, inwoners en arbeidsplaatsen. Dit leidt tot fors hogere dichtheden, waardoor de druk op de ruimte toeneemt. In Amersfoort is een kwaliteitsslag in het regionale mobiliteitssysteem nodig vanwege de binnenstedelijke bouw- en mobiliteitstransitie opgave in combinatie met een relatief hoge autoafhankelijkheid in de omliggende kernen.

Vanwege de centrale ligging zijn zowel binnen als buiten de metropoolregio ingrepen nodig. De mobiliteitstransitie is dan ook alleen mogelijk wanneer lokale, regionale en nationale overheden en marktpartijen samenwerken. De Regiopoorten en metropoolpoorten spelen daarin een belangrijke rol. Op termijn kunnen die locaties bijdragen aan het afvangen van mobiliteit en het upgraden van alternatieve vervoerssystemen en snelle fietsverbindingen. Niet alleen voor wonen en werken, maar ook voor de ontsluiting van recreatiegebieden.

Om de opgaven op langere termijn het hoofd te kunnen bieden en de nieuwe woningen en arbeidsplaatsen te kunnen ontsluiten wordt In de Mobiliteitsstrategie ingezet op een viertal richtinggevende principes:

1. Afstemming verstedelijking en bereikbaarheid: nabijheid en de juiste vervoerwijze op de juiste plek

Verstedelijkingslocaties zo kiezen en ontwerpen dat werklocaties, voorzieningen en OV-knopen op 10 à 15 minuten lopen en fietsen bereikbaar zijn, waarmee in stedelijk gebied meer nadruk komt te liggen op OV en fiets. Daarom concentreren we de verstedelijking voornamelijk in de Grote U (waaronder NOVEX-woningbouwlocatie Groot Merwede), de NOVEX-woningbouwlocatie Amersfoort spoor/A1-zone en de Regiopoorten. Op die manier profiteren ook de bestaande woon- en werkgebieden van de extra voorzieningen.

2. Vraag naar mobiliteit afremmen en spreiden

De vraag wordt beïnvloed door parkeerbeleid, betalen naar gebruik en het stimuleren van niet en anders reizen (Korte Termijn Aanpak). We zetten hier maximaal op in, passend bij de aard van het gebied. De vlakke heffing zoals het Rijk die voorstelt in 2030, wordt gehanteerd als uitgangspunt voor het vervolg.

3. Verbeteren mobiliteitsnetwerken

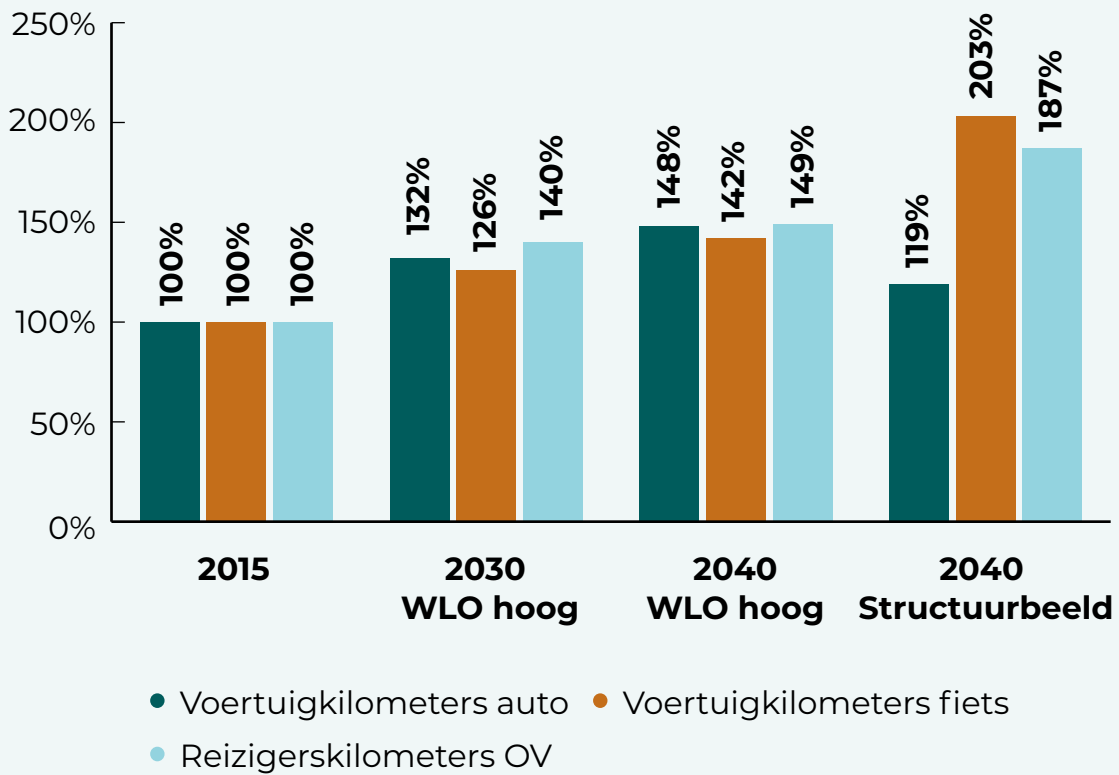
- Betere stedelijke en regionale wandel- en fietsnetwerken.
- Systeemsprong OV met regionale ruggengraat als hoofddrager.
- Herontwerp van het wegennetwerk, met als kansrijke richtingen ontvlechting nationaal hoofdwegen-netwerk (auto-draaischijf), geregionaliseerd regio-netwerk en verlangzaming van de auto in stedelijk gebied.

4. Soepele ketenreizen van deur tot deur met mobiliteitshubs

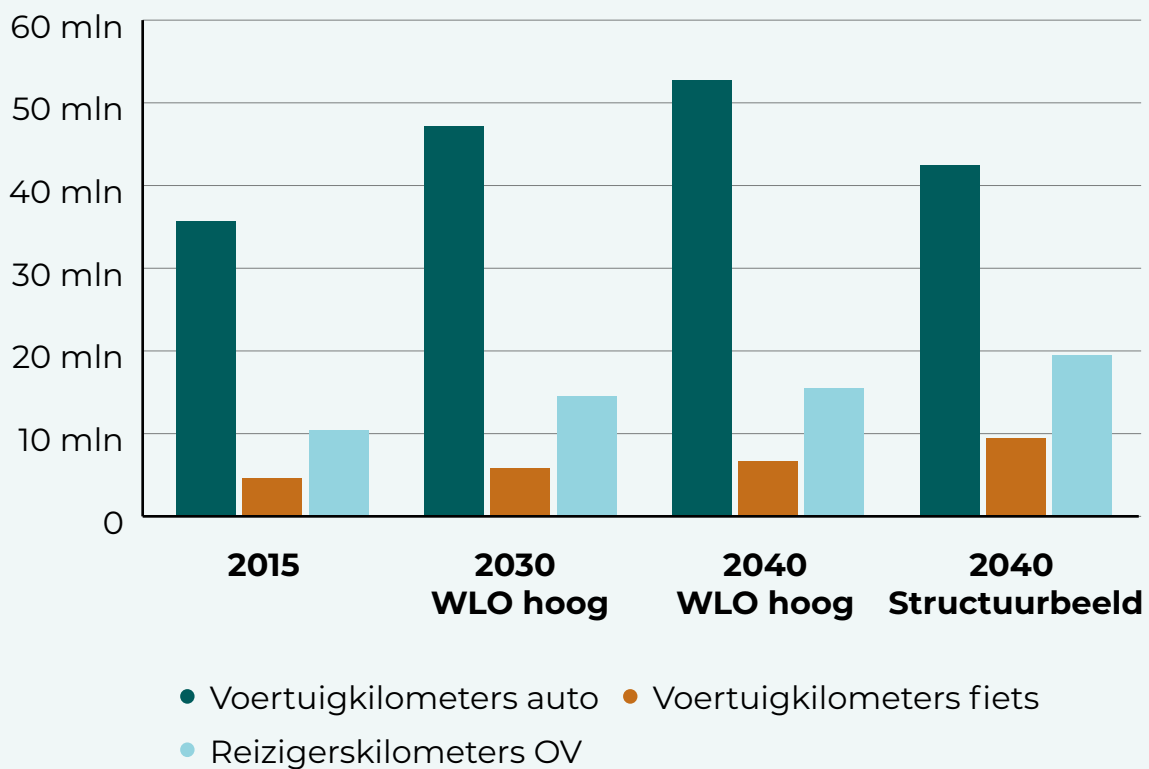
Wijk-hubs en Ring-hubs vervangen regulier straatparkeren in (hoog)stedelijk gebied. De mobiliteitshubs worden ontwikkeld aan de invalsroutes naar Utrecht en Amersfoort, met het doel om het regionaal autoverkeer op te vangen vóór de knelpunten. De hubs dragen bij aan het verbeteren van doorstroming op de ring én aan de mobiliteitstransitie, omdat het OV-gebruik toeneemt.

De principes zijn in de Mobiliteitsstrategie Utrecht verder uitgewerkt tot een 'structuurbeeld'. Dit structuurbeeld is bedoeld om te leren: wat is het effect van de principes als deze vertaald worden in concretere maatregelen. De resultaten hiervan laten zien dat bij een maximale inzet op vraagbeïnvloeding, aanpassing van netwerken conform de principes en de inzet van mobiliteitshubs het aantal verplaatsing tussen 2015 en 2040 minder hard stijgt. Het totaal aantal verplaatsingen van, naar en binnen de metropoolregio stijgt niet met circa 38%, maar met circa 32% (gemeente Utrecht: niet circa 60% groei, maar circa 51%).

De mobiliteitsontwikkeling per vervoerwijze is ook anders dankzij het structuurbeeld. Het aantal fiets- en OV-verplaatsingen van, naar en binnen de metropoolregio groeit nog sterker dan in een beleidsarme trendontwikkeling. De groei van het autogebruik wordt juist getemperd. Het aantal afgelegde autokilometers in U Ned stijgt niet met 48% naar 52 mln reizigerskilometers zoals in WLO hoog, maar met 19% naar 42 mln reizigerskilometers. De totale vervoerwijzeverdeling verandert ook: het procentuele aandeel fiets- en OV-gebruik in de totale vervoerwijzeverdeling stijgt, ten koste van het procentuele aandeel autogebruik. Het aantal afgelegde fietskilometers stijgt binnen het structuurbeeld met 103% naar 9,5 mln kilometer waarin in WLO Hoog uitgegaan wordt van een toename van 42%. Voor het OV worden vergelijkbare cijfers gezien, het structuurbeeld voorspeldt een groei van 87% naar 19 mln reizigerskilometers, waar WLO hoog een toename van 49% laat zien.



Ontwikkeling afgelegde kilometers t.o.v. 2015 per vervoerwijze o.b.v. WLO Hoog.



Absolute verandering afgelegde kilometers t.o.v. 2015 per vervoerwijze o.b.v. WLO Hoog.

Ring Utrecht (A27)

De voorgenomen aanpassing van de Ring Utrecht moet de doorstroming en de verkeersveiligheid rondom Utrecht verbeteren. In het regeerakkoord is afgesproken dat de regio met een 'gelijkwaardig' alternatief kan komen. Tijdens deze kabinetsperiode bezien Rijk en regio of dit regionale alternatief voor het tracébesluit Ring Utrecht een gelijkwaardige oplossing biedt voor bereikbaarheidsproblematiek. Hierbij wordt ook gekeken naar leefbaarheid en verkeersveiligheid in relatie tot de lopende tracébesluitprocedure A12/A27 Ring Utrecht. De regio levert eind 2022 een beschrijving en verbeelding op hoofdlijnen van het alternatief voor het Tracébesluit. In 2023 volgt een nadere onderbouwing. In Programma U Ned wordt ervan uitgegaan dat de capaciteitsuitbreiding zoals beoogd in het project A27/A12 Ring Utrecht gerealiseerd wordt.

Onderzoeksvragen voor vervolg

- Ontwikkeling vraag(beïnvloeding): uitwerken gezamenlijke monitoring functioneren netwerken+ sturingspakket aan vraagbeïnvloedingsmaatregelen.
- Verder uitwerken van de fiets en wandelnetwerken aanvullend op het regionaal toekomstbeeld fiets.
- Duidelijkheid over de toekomst automobilititeit en het wegennet: hoe houden we de draaischijf in beweging?
- Nader uitwerken hoe barrièrewerking van auto- en OV-infrastructuur kan worden voorkomen.
- Verder concretiseren van de OV-ambities, waaronder de uitwerking van het OV-netwerkperspectief, de keuze voor wielverbindingen & voorstadstations en/of een ondergrondse binnenstadsas, de OV-verbinding Utrecht – Amersfoort en meer scherp te op de spoorambities.
- Verder concretiseren en uitwerken van een samenhangende strategie voor Regiopoorten, multimodale hubs en regionaal parkeerbeleid.
- Nadere uitwerking mobiliteitssysteem regio Amersfoort (waaronder onderzoek HOV Amersfoort–USP en treinbediening Amersfoort Centraal).
- Bij uitwerking van maatregelen is het wenselijk om verschillende toekomstscenario's te hanteren.

3.3 Uitkomsten MIRT-verkenning OV en Wonen: eerste stappen voor OV

Om de nieuwe woningbouwlocaties in de stad Utrecht mogelijk te maken is een schaa sprong in het OV noodzakelijk. Voor het stedelijk gebied van Utrecht is in 'Utrecht Nabij' daartoe het wiel met spaken als OV-concept omarmd. Dit gaat ervan uit dat om Utrecht CS te ontlasten en de stad te kunnen ontwikkelen er andere centra moeten worden gecreëerd met een goede OV-bereikbaarheid. Utrecht CS is daarbij de 'as', waarbij er stevige OV 'spaken' richting Utrecht CS gaan. Met het 'wiel' worden de spaken onderling verbonden.

In 2020 is de MIRT-verkenning OV en Wonen gestart, een studie naar oplossingen op het gebied van openbaar vervoer voor het beter bereikbaar maken van Utrecht Science Park, het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal en voor de bereikbaarheid van nieuwe woon- en werklocaties in Utrecht Zuidwest en Nieuwegein. In deze verkenning is gelijk het concept van het wiel met spaken voor het deel West, Zuidwest en Oost verder geconcretiseerd: welke soort verbindingen zijn het meest effectief, en welke OV-modaliteit kunnen zij krijgen? Afgelopen periode zijn er veel verschillende maatregelpakketten doorgerekend op hun effectiviteit, kosten en baten. In de MIRT-verkenning OV en wonen wordt in 2022 'Zeef 1' afgerond: hiermee nemen we een besluit over welke maatregelen verder worden onderzocht en welke afvallen.

Uit het onderzoek komen de (deels ondergrondse) Merwedelijn in samenhang met de Papendorplijn, busmaatregelen en frequentieverhoging van de tram naar Utrecht Sciencepark als kansrijke oplossingsrichtingen naar voren. De overige onderzochte oplossingsrichtingen zijn binnen de scope van de MIRT-verkenning niet kansrijk voor de middellange termijn. De potentie van ontwikkeling van Lunetten-Koningsweg als station wordt binnen de MIRT-verkenning niet verder onderzocht, maar onder meer meegenomen in de corridorstudie spoorlijn Utrecht – Arnhem – Duitse grens (zie ook paragraaf 4.2).

De kansrijke oplossingsrichtingen worden verder uitgewerkt in samenhang met het vervolgonderzoek naar de A12-zone, zodat eind 2023 definitieve keuzes gemaakt kunnen worden voor de MIRT-verkenning ('voorkeursalternatief'). Daarbij zal onder andere een goede balans moeten worden gevonden tussen:

- de doelen van de MIRT-verkenning;
- de bereikbaarheid van de gebieden buiten de gemeente Utrecht door het verknopen van de busverbindingen op knooppunt Westraven;
- de mate van toekomstvastheid, zowel ruimtelijk als vervoerkundig;
- de inpassing van de Merwedelijn in het stedelijk gebied;
- de kosten.

De kansrijke maatregelen passen niet binnen het bedrag (380 miljoen euro) dat bij aanvang van de verkenning gereserveerd is. Het is zodoende noodzakelijk om aanvullende middelen te reserveren, als we de huidige doelen van de verkenning willen vasthouden.

Onderzoeksvragen voor vervolg

- In zeef 2 doorstuderen op de ondergrondse Merwedelijn (1,3 tot 1,5 miljard euro) plus opties voor kostenoptimalisaties (zoals gedeeltelijk bovengronds).
- Papendorpleijn in samenhang met de Merwedelijn meenemen in zeef 2 (145 tot 257 miljoen euro).
- In zeef 2 doorstuderen op de bereikbaarheid van USP: busbaanopties via de Waterlinieweg (26,1 tot 56,3 miljoen euro) en USP & frequentieverhoging Uithoftram (20,5 miljoen euro).
- Rol van Merwedelijn in relatie tot overige stappen OV-schaalsprong (waaronder wiel met spaken en op langere termijn Rijnenburg).
- Benodigde aanpassingen in fiets, auto en OV-netwerk om kansrijke OV ingrepen te laten functioneren.

3.4 Bereikbaarheid op korte termijn: Korte Termijn Aanpak en Aanpak 2030

Naast de inzet op OV in Utrecht Zuidwest wordt er voor de korte termijn gewerkt aan de Korte Termijn Aanpak (KTA) en aan de Aanpak 2030.

In de Korte Termijn Aanpak (KTA) wordt maximaal ingezet op het veranderen van reisgedrag in de MRU, zodat mensen die een alternatief hebben minder vaak de auto pakken en in plaats daarvan niet reizen (m.n. thuiswerken, digitaal onderwijs, spreiden/mijden), op een ander tijdstip of op een slimmere en duurzamere manier reizen (lopen, fiets, OV, deelmobiliteit). Dit gebeurt in de deelprogramma's Werkgeversbenadering, Gebiedsgerichte aanpak, Doelgroepenaanpak, Onderwijsaanpak, Regionale opschaling deelmobiliteit & MaaS, Talking Traffic/iVRIs en de Regionale Hinderaanpak. De KTA is in 2019 gestart (als vervolg op de Beter Benutten programma's), en realiseert inmiddels 17.300 vermeden autoritten per dag, en 18.400 ton CO₂-reductie per jaar (Evaluatie Goedopweg 2019 – 2021). De KTA vormt een belangrijk onderdeel van onder andere de Mobiliteitsstrategie.

Met de inzet van vraagbeïnvloeding als flankerend beleid uit de KTA wordt voor woon- en werklocaties de kans groter om de bereikbaarheid te borgen en te verbeteren. Andersom geldt dat er ter ondersteuning van KTA-projecten soms infrastructurele maatregelen nodig zijn om reizigers te verleiden de fiets of OV te nemen. Hierbij denken we aan infrastructurele fietsmaatregelen in werkgebieden die worden ontwikkeld binnen de Aanpak 2030. Concreet speelt dit nu in het werkgebied Lage Weide in Utrecht waar met werkgevers afspraken worden gemaakt over duurzame mobiliteitsmaatregelen. Vanwege de relatie met werkgebieden kunnen hierover binnen het programma Veilig Slim en Duurzaam (VSD) financiële afspraken over gemaakt worden.

Om de harde plannen voor 83.500 woningen in de provincie Utrecht waar te maken is het doorzetten van de mobiliteitstransitie richting fiets- en OV-bereikbaarheid cruciaal. Onder de noemer 'Aanpak 2030' zijn een flink aantal maatregelen geïdentificeerd. Het zijn maatregelen binnen acht oplossingsrichtingen:

- 1.** Regionaal fietsnetwerk.
- 2.** HOV-verbindingen.
- 3.** Multimodale hubs.
- 4.** Opschaling elektrische deelmobiliteit.
- 5.** Reguleren parkeerbeleid.
- 6.** Robuust wegennet.
- 7.** Digitalisering en multimodaal verkeersmanagement.
- 8.** Vraagbeïnvloeding zoals parkeerbeleid.

Een klein deel van deze maatregelen is gedekt via een No Regret pakket van U Ned en de Versnellingsafspraken voor ontsluiting woningbouw uit het regeerakkoord. Er is echter meer nodig. Sommige maatregelen betreffen directe ontsluiting van woningbouwlocaties, anderen betreffen meer netwerkoplossingen die de grote toename aan fiets en OV-reizigers als gevolg van woningbouw in de regio én de gekoppelde mobiliteitstransitie faciliteren.

De Versnellingsafspraken zijn goed voor Rijk en regio, maar lossen niet alle opgaven die we voorzien tot en met 2030 (en daarna) op. Er blijft nog een aanzienlijk deel aan noodzakelijke maatregelen over. Daarmee blijft er op het netwerk tot en met 2030 in de spits een bereikbaarheidsopgave. Dit betreft vooral investeringen in kleinschaliger regionale maatregelen in samenhangende gebiedspakketten die onder andere bestaan uit dynamisch verkeersmanagement, hubs, doorfietsroutes en OV-maatregelen, gekoppeld aan gedragsmaatregelen. Dit pakket vloeit voort uit de (uitgangspunten onder de) Mobiliteitsstrategie, aangevuld met mobiliteitsmaatregelen die komen uit de programmalijs Regiopoorten.

Onderzoeksvragen voor vervolg

- Onderzoek naar mobiliteitseffecten en kosten en baten van het aanvullend pakket aan 'kleine' regionale mobiliteitsmaatregelen via Aanpak 2030.
- Verdere uitwerking van het regionale pakket aan 'kleine' maatregelen via Aanpak 2030.

3.5 Investeren in een hoogwaardig groenblauw raamwerk

De woon- en werkgebieden in de MRU zijn omgeven door kwalitatief hoogwaardige landschappen en natuurgebieden. Die zijn belangrijk voor de bewoners van de regio, en bovendien een vestigingsvoorwaarde voor bedrijven. Deze kwaliteiten staan echter onder druk. Groen en landschap worden bedreigd door versnippering, verstening en afnemende biodiversiteit. Het is een uitdaging om het juiste evenwicht te vinden tussen het bouwen van woningen, werklocaties en voorzieningen met bijbehorende infrastructuur en het bewaren en versterken van groen en (cultuur)landschap. In een verder verdichtend stedelijk gebied is het verbeteren van de bereikbaarheid en toegankelijkheid (en uitbreiden van) 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. 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 en met 2030.

De basis van het ruimtelijk raamwerk bestaat uit twee onderdelen:

1. Een sterk groenblauw raamwerk in de stad in drie opeenvolgende lagen: 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, zie kader). Klimaatadaptatie is hierbij een belangrijk aandachtspunt.
2. Een robuust netwerk van fiets- en wandelverbindingen, inclusief bruggen, tunnels en kruisingen met andere infrastructuur. Het gaat om een systeemsprong 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.

Groen Groeit Mee

In 2020 is gestart met het programma Groen Groeit Mee. Daarin werken provincie Utrecht, drie Utrechtse regio's (U16, Regio Amersfoort en Foodvalley) en vier waterschappen samen. Met tal van andere organisaties wordt in het programma gewerkt aan een gezonde leefomgeving en een aantrekkelijk vestigingsklimaat, waarin (recreatief) groen meegroeit met andere ruimtelijke ontwikkelingen. In 2021 zijn 'groene' en 'blauwe' opgaven in de provincie Utrecht geïnventariseerd en mogelijke financieringsbronnen in beeld gebracht. Als afronding van deze eerste fase ondertekenden provincie Utrecht, alle gemeenten in de provincie Utrecht, waterschappen en een groot aantal andere betrokken organisaties op 7 februari 2022 het Groen Groeit Mee Pact. In het Bestuurlijk Overleg Verstedelijking Noordwest van 24 november 2021 is rijksondersteuning uitgesproken. In de tweede fase van het programma wordt nadrukkelijk de koppeling gelegd met gebieden en worden financieringsbronnen gezocht. Voldoende middelen voor groen zijn immers randvoorwaardelijk om de verstedelijking op een goede manier te kunnen accommoderen.

Er wordt op drie abstractieniveaus in gebieden gewerkt:

- 1.** Uitwerking in programma U Ned en Handelingsperspectief Buitengebied Regio Amersfoort, in aansluiting op Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij, Integraal Ruimtelijk Perspectief U16 en Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal!. Ingezet wordt op kwantitatieve groei (meer), maar ook voor een kwalitatieve sprong op elk schaalniveau.
- 2.** Ontwikkeling van recreatieve groene uitloopgebieden van grote verstedelijkingslocaties: Groot Amelisweerd/Kromme Rijn Linie-landschap, Gekanaliseerde Hollandse IJssel en Zuidelijke Eemvallei.
- 3.** Verbinding aan overige uitleglocaties wonen, om zo het groen evenwichtig te laten meegroeien. Hier ligt een relatie met het provinciaal programma wonen en werken, waarin de uitbreidingslocaties voor woningbouw zijn aangegeven. Concreet gaat het in ieder geval over Odijk west (Bunnik), Overberg (Utrechtse Heuvelrug), De Geer (Wijk bij Duurstede), Linschoten Zuidoost en Lindeboomseweg (Montfoort) en Kerckwetering (Oudewater). Er kunnen te zijner tijd meer locaties bij komen.

Daarnaast wordt ingezet op meekoppelkansen voor Groen Groeit Mee bij andere gebiedsontwikkelingen, bijvoorbeeld in het kader van dijkversterkingen en het Nationaal Programma Landelijk Gebied.

Het gesprek tussen Rijk en regio is opgestart om te bezien welke mogelijkheden er zijn om groen in en om de stad verder te brengen. Dit gesprek wordt verder voortgezet.

Onderzoeksvragen voor vervolg

- Gezamenlijk verder doorstuderen op het groenblauwe raamwerk van onder andere Groen Groeit Mee en de NOVEX-woningbouwlocaties om op het BOL 2023 verdere afspraken te maken over hoe stappen kunnen worden gezet om financiering van de benodigde ingrepen verder te brengen. Daarbij zoeken we komende periode de verbreding richting onder andere het ministerie van LNV, VWS en I&W.

4 Oplossingen en afwegingen per gebied

De in het vorige hoofdstuk beschreven strategische koers vraagt om concrete en soms ingrijpende keuzes op gebiedsniveau. In dit hoofdstuk wordt ingezoomd op de belangrijkste ontwikkelgebieden en beschrijven we per gebied in samenhang, de oplossingsrichtingen, de strategische vraagstukken en de resterende issues.

In de onderzoeken worden wonen, werken, bereikbaarheid op een gezonde en leefbare manier beschouwd. Een belangrijk onderdeel van de uitwerkingen die gedaan zijn, is inzichtelijk maken van benodigde condities en randvoorwaarden voor verstedelijking en bereikbaarheid. Naast het versterken van multimodale bereikbaarheid en woon-werklocaties beschouwen, moet daarbij gedacht worden aan conditionerende randvoorwaarden bodem en water, klimaatadaptatie. Maar ook ruimtelijke uitdagingen zoals cruciale verplaatsingen van functies, en verdere invulling van de barcode van Gemeente Utrecht zoals sport, recreatie en energienetwerken.

4.1 A12-zone (onderdeel van NOVEX-gebied Groot Merwede)

De A12-zone maakt onderdeel uit van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Utrecht Groot Merwede. Voor 2030 wordt er in de Merwedekanaalzone al flink verstedelijkt. Ook in Nieuwegein City komt er een flink aantal woningen bij. Het uitgangspunt is het ontwikkelen van groene, diverse stadswijken. Hierbij worden veel woningen op weinig oppervlakte met een hoogwaardige openbare ruimte en veel voorzieningen op loopafstand gecombineerd. Er wordt ingezet op autoluwe, en op sommige plekken zelfs autovrije, wijken. Lopen, fietsen en OV-gebruik wordt gestimuleerd.

Voor de periode na 2030 zien we in de gebiedsonderzoeken kansen voor de ontwikkeling van een nieuwe metropoolpoort in de A12-zone met een hoge dichtheid, waarbij een dominante woonfunctie gecombineerd wordt met kantoren, retail en voorzieningen. De ontwikkeling van de A12-zone borduurt voort op de Merwedekanaalzone en benut de kansen die een toekomstige hoogwaardige en goed ingepaste OV-verbinding tussen Utrecht Centraal en Nieuwegein biedt. De A12-zone vormt daarmee de verbinding tussen het stedelijk gebied van Utrecht en het stedelijk gebied van Nieuwegein. Daarmee wordt gebruik gemaakt van nabijheid en het voorkomen van extra mobiliteitsbewegingen als gevolg van de groei: vanuit de A12-zone is alles wat men dagelijks nodig heeft in de directe nabijheid op fiets of loopafstand aanwezig.

Locatie	Woningen en arbeidsplaatsen	Toelichting
Westraven	8.900 woningen 4.600 arbeidsplaatsen	Vanwege de centrale ligging is Westraven het sleutelstuk in ontwikkeling van Groot-Merwede en de A12-zone. Complexe locatie met veel condities.
Tramremise	2.100 – 2.600 woningen 4.200 – 5.200 arbeidsplaatsen	Direct grenzend aan Westraven en daarmee logisch om ook dit gebied te ontwikkelen. Voorwaarde voor ontwikkeling van dit gebied is een oplossing voor de functie van de tramremise die de OV-exploitatie niet schaadt.
Woonboulevard	2.200 – 5.200 woningen 2.100 arbeidsplaatsen	Kans voor forse verdichting, mix van wonen en werken. Investerings nodig in openbare ruimte en panden.
Galecopperzoom	5.700 woningen 1.300 arbeidsplaatsen	Het deel binnen de invloedssfeer van Westraven is kansrijk voor verstedelijking. Daarnaast biedt de Galecopperzoom ruimte voor sport, groen en recreatie en vormt het de groene verbinding richting Rijnenburg en het Kromme IJsselpark.
Papendorp	0 – 1.600 woningen 0 – 1.400 arbeidsplaatsen	Kansen om door te ontwikkelen op de woningbouw die voor 2030 wordt toegevoegd in Papendorp.
Liesbosch-West	700 – 1.200 woningen 600 – 1.000 arbeidsplaatsen	De westrand langs het Merwedekanaal biedt kansen om wonen en werken te mengen. De rest van de Liesbosch wordt geïntensiveerd als regionaal economisch kerngebied.

De ontwikkeling van Westraven tot OV-hub is een sleutelstuk voor de A12-zone. 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. Wanneer Westraven niet ontwikkeld wordt, is de kans klein dat aangrenzende gebieden – waaronder ook Rijnenburg – getransformeerd kunnen worden.

Strategische vraagstukken voor de ontwikkeling van de A12-zone en Groot-Merwede

Merwedelijn

Voor de ontwikkeling van Groot-Merwede is een schaa sprong in het OV nodig. Ook de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid vragen om een schaa sprong naar een beter ingepast en aantrekkelijker OV-systeem, gekoppeld aan de transitie van auto naar fiets en OV in combinatie met parkeren op afstand. Met de Merwedelijn wordt woningbouw mogelijk in de Merwedekanaalzone (deelgebied 6), de meubelboulevard, de A12-zone en mogelijk later ook Rijnenburg (de lijn moet dan wel worden doorgetrokken vanaf Westraven). Uit de MIRT-verkenning blijkt dat de ondergrondse variant de meeste woningbouw mogelijk maakt. Een ondergrondse 'backbone' van het OV maakt een daadwerkelijke sprong naar een hoogstedelijk milieu mogelijk, met een mix aan betaalbare woningen, in een gezonde en prettige publieke ruimte. Ook is de (deels) ondergrondse Merwedelijn een stevige impuls voor de mobiliteitstransitie in de regio, doordat een aantrekkelijk alternatief voor de auto ontstaat voor lokale én regionale reizigers. De Merwedelijn is conditioneel voor 3.500 woningen tot en met 2030 en maakt na 2030 nog eens 13.000 tot 55.900 woningen mogelijk. Daarnaast draagt de Merwedelijn bij aan het verminderen van de knelpunten in de stationsomgeving, van Zijstweg en Europalaan. De bereikbaarheid van de regio is gebaat bij een voldoende hoogwaardige verbinding die op deze as een verbetering op kwaliteit en snelheid betekent. Ook verbetert de Merwedelijn het gezond stedelijk leven in de stad Utrecht. Tegelijkertijd vraagt deze lijn om hoge investeringen (zeker bij een ondergrondse ligging). In de volgende fase van de MIRT-Verkenning zal onderzocht worden welke variant van de Merwedelijn het meest kansrijk is. De keuze is daarnaast mede afhankelijk van het beschikbare budget en de keuzes die worden gemaakt met betrekking tot de verstedelijking na 2030 en de keuzes op het gebied van mobiliteit.

Papendorplijn

De keuze voor een Merwedelijn leidt er in principe toe dat een deel van het SUNIJ-tracé komt te vervallen. Dit betekent een verminderde OV-bereikbaarheid in Kanaleneiland, waarvoor een oplossing gevonden moet worden. Het realiseren van de Papendorplijn geeft een impuls aan woningbouw in Kanaleneiland en Papendorp. De Papendorplijn kan daarmee een manier zijn om dit tracé te benutten en Kanaleneiland te ontsluiten. In vervolgonderzoek moet gekeken worden of de Papendorplijn de meest efficiënte invulling is van dit vrijgekomen tracé. Eventueel kan de Papendorplijn op termijn worden doorgetrokken om Rijnenburg en/of Leidsche Rijn te ontsluiten.

Conditie voor gezonde en aantrekkelijke woon- en werkomgeving

Voorwaarde voor de ontwikkeling van de A12-zone is dat de condities voor een gezonde en aantrekkelijke woon- en werkomgeving gerealiseerd worden. Hierbij moet gedacht worden aan het realiseren van ten minste vier hoogwaardige verbindingen voor fietsers en voetgangers onder de A12 door, het 'inpakken' van de A12 bij het deel dat wordt ontwikkeld, het wegnemen van milieucontouren van bedrijvigheid, en het oplossen van de mobiliteitsopgave in dit gebied.

Autobereikbaarheid en doorstroming A12 in combinatie met verstedelijking

Voor de middellange en langere termijn zien we dat vanuit de Netwerkanalyse van het Rijk voor de 17 grootschalige verstedelijkingslocaties en in de Mobiliteitsstrategie 2040 van U Ned dat op de A12 ten zuiden van Utrecht een (auto)opgave ligt, daarbij is uitgegaan van een gerealiseerd Tracébesluit Ring Utrecht.

De mobiliteitsstrategie laat zien dat ook bij het aanzetten van alle andere 'knoppen' er een aanzienlijke restopgave voor automobiliteit overblijft. Het meest urgent, gezien de woningbouwplannen in deze omgeving, speelt dit aan de zuidkant van Utrecht: de A12-zone (en later mogelijk Rijnenburg). Dit is een complex vraagstuk, dat vraagt om nader onderzoek: hoe behouden we doorstroming op het wegennet, met voldoende kwaliteit voor zowel het wegennet als voor gezond stedelijk leven?

Rondom de A12-zone liggen juist ook potenties vanuit woningbouw in Groot Merwede in de periode na 2030: de ontwikkeling van de A12-zone zelf met 15.000 tot 25.000 woningen en de doorkijk naar een voorwaardelijke ontwikkeling van Rijnenburg van 20.000 tot 25.000 woningen. Om deze potenties te kunnen benutten en tegelijkertijd de Ring Utrecht draaiend houden is het nodig verder onderzoek naar dit gebied te doen en stappen te zetten, voortbouwend op de uitkomsten van het gebiedsonderzoek A12-zone en de Mobiliteitsstrategie. In het vervolg worden de ruimtelijke en mobiliteitsinzichten samengevoegd en wordt integraal naar de opgave voor het gebied en de infrastructuur gekeken.

Autobereikbaarheid middellange termijn Groot Merwede (tot en met 2030):

Wetende dat:

- in de MIRT-verkenning OV en Wonen de oplossingsrichting voor OV voor de NOVEX woningbouwlocatie Groot Merwede wordt onderzocht (zie toelichting in H3);
- er nog een resterende opgave op het gebied van autobereikbaarheid, leefbaarheid en mobiliteitstransitie voor de woningbouw tot en met 2030 waaronder het afmaken van de Merwedekanaalzone (onderdeel NOVEX woningbouwlocatie Groot Merwede) aan de orde is;

is het voor het vervolg nodig om voortvarend stappen te zetten, zowel voor de autobereikbaarheid van NOVEX woningbouwlocatie Groot Merwede als voor het draaiend houden van de Ring. Bij deze vervolgstappen wordt aangesloten op de principes van de Mobiliteitsstrategie (gedragsbeïnvloeding, verkeersmanagement, verbeteren netwerken, hubs) en wordt beschouwd hoe er zo optimaal mogelijk de volgende doelen in balans kunnen worden nagestreefd:

- Ontsluiten van Groot Merwede voor de autobereikbaarheid voor de middellange termijn tot en met 2030, waarbij we nadrukkelijk kijken naar zaken als dynamisch verkeersmanagement, toeritdosering, hubs, buffercapaciteit op-/afritten en betere inrichting knooppunten.
- Bijdragen aan het oplossen van het IMA-knelpunt op de Ring Utrecht voor de middellange termijn.

Integraal en multimodaal onderzoek lange termijn Groot Merwede (2030-2040):

Wetende dat:

- Groot Merwede veel potentie heeft om door te groeien vanuit de A12-zone naar Rijnenburg (na 2035) maar ruimtelijk ook complex is;
 - in de Mobiliteitsstrategie de A12 als opgave naar voren komt en voor het OV de oplossing al (deels) in de MIRT-verkenning OV en wonen zit;
 - de oplossing voor de weginfrastructuur mogelijk bepalend kan zijn voor de ruimtelijke ontwikkeling van de A12-zone;
 - er voor langzaam verkeer barrièrewerking is bij ontwikkeling van de A12-zone;
- is er voortvarend onderzoek nodig om een uitwerking voor alle modaliteiten (weg, OV en fiets) in dit gebied te maken op de lange termijn. Bij de vervolgstappen wordt nadrukkelijk ook naar de inpasbaarheid en ruimtelijke kant van het ontwikkelen in deze zone gekeken. Daarnaast laten onder andere de gebiedsonderzoeken en de mobiliteitsstrategie zien dat ontwikkeling van Rijnenburg op termijn impact heeft op het mobiliteitssysteem aan de zuidwest kant van Utrecht op alle modaliteiten. Bovendien heeft het op termijn ontwikkelen van Rijnenburg mogelijk ook impact op de wijze waarop de ontwikkeling van de A12-zone kan plaatsvinden. Deze vragen dienen in onderling verband voortvarend te worden uitgezocht, zodat verdere besluitvorming kan plaatsvinden. Het onderzoek doen we parallel aan de middellange termijn aanpak voor de autobereikbaarheid Groot Merwede die hierboven wordt beschreven, zodat deze op elkaar aansluiten.

Vervolg vragen die worden opgepakt gaan in op condities voor verdere verstedelijking en mobiliteit, en richten zich onder andere op:

- Een breed perspectief op het ontsluiten en ontwikkelen van NOVEX-woningbouwlocatie Groot Merwede waarbij we Rijnenburg als onderdeel op termijn beschouwen.
- Een doorkijk ontwikkelen voor alle modaliteiten (OV, auto en fiets) en gedragsmaatregelen die nodig zijn om het gebied te kunnen ontwikkelen, bijdraagt aan de gewenste mobiliteitstransitie en waarbij de draaischijf Nederland in beweging blijft.
- Oplossingen formuleren die bijdragen aan het oplossen van het IMA-knelpunt op de Ring Utrecht en station Utrecht Centraal voor de lange termijn.
- Oplossingen formuleren voor een gezond leefklimaat ten behoeve van de ontwikkeling van de A12-zone met aandacht voor de barrière-werking van de A12 en de milieucontouren van de A12-zone.
- De randvoorwaarden voor de inpassing en het leefbaar maken van de ontwikkeling van NOVEX-woningbouwlocatie Groot Merwede deel A12-zone inclusief doorkijk richting Rijnenburg inzichtelijk maken.
- Bovenstaande ontwikkelen op een manier die recht doet aan 'gezond stedelijk leven' waarbij 'bodem en water' sturend is.

Onderzoeksvragen voor vervolg

- **Onderzoeken autobereikbaarheid middellange termijn NOVEX-woningbouwlocatie Groot Merwede (tot en met 2030): voortvarend onderzoek doen om de autobereikbaarheid middellange termijn Groot Merwede (tot en met 2030) te concretiseren, waarbij aandacht is voor:**
 - Ontsluiten van Groot Merwede voor de autobereikbaarheid voor de middellange termijn tot en met 2030. Daarbij kijken we nadrukkelijk naar onder andere dynamisch verkeersmanagement, toeritdosering, hubs, buffercapaciteit op-/afritten en betere inrichting knooppunten.
 - Bijdragen aan het oplossen van het IMA-knelpunt op de Ring Utrecht voor de middellange termijn.
- **Onderzoek naar integraal en multimodaal langetermijnperspectief voor NOVEX-gebied Groot Merwede inclusief doorkijk Rijnenburg (2030-2040). Onderzoeksvragen daarbij zijn:**
 - Een breed perspectief op het ontsluiten en ontwikkelen van NOVEX-woningbouwlocatie Groot Merwede waarbij we Rijnenburg als onderdeel op termijn beschouwen.
 - Een doorkijk ontwikkelen voor alle modaliteiten (OV, auto en fiets) die nodig is om het gebied te kunnen ontwikkelen, bijdraagt aan de gewenste mobiliteitstransitie en waarbij de draaischijf Nederland in beweging blijft.
 - Oplossingen formuleren die bijdragen aan het oplossen van het IMA-knelpunt op de Ring Utrecht en Utrecht CS voor de lange termijn.
 - Oplossingen formuleren voor een gezond leefklimaat ten behoeve van de ontwikkeling van de A12-zone met aandacht voor de barrièrewerking van de A12 en de milieucontouren van de A12.
 - De randvoorwaarden voor de inpassing en het leefbaar maken van de ontwikkeling van NOVEX-woningbouwlocatie Groot Merwede deel A12-zone inclusief doorkijk richting Rijnenburg inzichtelijk maken en afspraken hierover te maken.
 - Bovenstaande ontwikkelen op een manier die recht doet aan 'gezond stedelijk leven' waarbij 'bodem en water' sturend is.

4.2 Utrecht Science Park en Lunetten/Koningsweg

Het gebied ten oosten van de stad Utrecht omvat onder meer de gebieden Utrecht Science Park (USP), Rijnsweerd, Galgenwaard, Maarschalkerweerd en Lunetten/Koningsweg. Het gebied kent sterke groenblauwe structuren, (top)sportvoorzieningen en ligt nabij het centrum van Utrecht. Ook het toonaangevende science-klimaat van het USP is één van de kwaliteiten van het gebied. In USP en de direct omliggende gebieden zijn gerichte concentraties van verdichting met zowel wonen als werken kansrijk, maar momenteel niet goed mogelijk omdat de bereikbaarheid onder druk staat.

Het gebied Lunetten/Koningsweg biedt potentie voor een ontwikkeling tot een hoog stedelijk gemengde knoop (wonen en werken). Er liggen kansen in een sterkere onderlinge verbinding van het USP met Lunetten/Koningsweg als aantrekkelijk werkgebied met de A12-zone, het centrum van Utrecht en Lage Weide. De financiële impact en wenselijkheid op nationale schaal van een Intercity-station moet echter nog verder onderzocht worden in samenhang met de corridorstudie spoorlijn Utrecht-Arnhem. De definitieve invulling van het gebied Lunetten/Koningsweg is sterk afhankelijk van de uitkomsten van dit nadere onderzoek.

Locatie	Woningen en arbeidsplaatsen	Toelichting
Rijnsweerd Noord	1.600 – 2.200 woningen 800 – 1.100 arbeidsplaatsen	Verdichting met woningen alleen mogelijk wanneer er slimme oplossingen komen voor parkeren. Beperken van de hinder van infrastructuur noodzakelijk.
Rijnsweerd Zuid	100 woningen 100 arbeidsplaatsen	Verdichting met woningen mogelijk. Beperken van de hinder van infrastructuur noodzakelijk.
Utrecht Science Park (USP)	3.100 – 4.700 woningen 4.000 – 6.000 arbeidsplaatsen	Verder ontwikkelen als uniek economisch cluster. Randvoorwaardelijk is het meegroeien van de bereikbaarheid en ruimte voor bedrijven.
Maarschalkerweerd	0 – 4.600 woningen 0 – 2.300 arbeidsplaatsen	Verbetering van de bereikbaarheid is nodig om dit gebied te kunnen ontwikkelen, evenals compensatie voor bestaande functies in dit gebied.

Locatie	Woningen en arbeidsplaatsen	Toelichting
Lunetten/ Koningsweg	500 – 4.800 woningen 400 – 8.500 arbeidsplaatsen	Kansrijk voor wonen en werken in ‘tandem’ met USP, kantoren gerelateerd aan USP (health). Grootschalige ontwikkeling vereist Intercity-station met goede verbinding van/naar USP en een voorzieningencluster.

Strategische vraagstukken voor de ontwikkeling van Utrecht Science Park/ Lunetten Koningsweg

Intercity-station Lunetten/Koningsweg en bereikbaarheid USP

In Utrecht Nabij is het ‘wiel met spaken’ opgenomen als wenkend perspectief voor de ontwikkeling van het OV-netwerk in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling rond OV-knopen in stad en regio. In de Mobiliteitsstrategie zijn verschillende varianten van het regionaal OV-netwerk onderzocht. Daaruit blijkt dat een grote ingreep noodzakelijk is in het OV-systeem. Voor de ontwikkeling van het Utrecht Science Park (USP) is het meegroeien van de bereikbaarheid randvoorwaardelijk. Op basis van de bezetting in 2019 en de verwachte groei zullen er capaciteitsproblemen op de Uithoflijn ontstaan.

De uitkomsten van de Mobiliteitsstrategie, MIRT Verkenning OV en Wonen en Gebiedsonderzoeken hebben grote impact op het vervolg van het gebied Lunetten/Koningsweg en de bereikbaarheid van het USP. Uit de Gebiedsonderzoeken en Mobiliteitsstrategie blijkt dat de spaak Merwedelijn – binnenstadsas een mogelijk wenkend perspectief kan zijn om de A12-zone, Rijnenburg, Merwedekanaalzone, Utrecht Centraal, Utrecht centrum en USP op een hoogwaardige wijze met elkaar te verbinden. De MIRT Verkenning OV & Wonen toont aan dat de Merwedelijn (ondergronds, met eindpunt Utrecht Centraal), frequentieverhoging Tramlijn 22 en Waterlinielijn (als HOV-bus wiel) kansrijk zijn, en bijdragen aan geformuleerde doelen in 2030 en toekomstvast zijn voor de periode tot 2040. In de Gebiedsonderzoeken is verkend welke ruimtelijke mogelijkheden er bestaan rondom Lunetten Koningsweg, waarbij onderscheid is gemaakt in een sprinterstation en een Intercity-dubbelstation en de bundeling van de sporen ter hoogte van een mogelijk nieuw dubbelstation. De Gebiedsonderzoeken laten zien dat verstedelijking kansrijk is, maar sterk afhankelijk is van de mobiliteitsingrepen. Bovendien verdient de relatie met de regio(poorten) meer aandacht. Zodra er meer inzicht is in toekomstige mogelijkheden voor mobiliteit bij Lunetten/Koningsweg kan een toekomstvaste beslissing worden genomen.

De MIRT Verkenning laat zien dat vanwege de complexiteit van de inpassing van de Intercity-stations Lunetten en Koningsweg in het spoorstelsel, Intercity-stations niet kansrijk zijn binnen de middellange termijn. Partijen hebben met elkaar binnen Toekomstbeeld OV een corridorstudie Utrecht – Arnhem – Duitsland afgesproken, waarin de mogelijkheden voor de Intercity-bediening van het eventueel nieuwe station Koningsweg worden meegenomen. Zolang er alleen een sprinterstation Lunetten is, kan het gebied Lunetten/Koningsweg een belangrijke functie vervullen voor groen, recreatie, en mogelijk energie. Gezien de tijdshorizon waarop dit speelt is ook een tijdelijke invulling (zeker 10 jaar) een goede optie.

Voor de ontwikkeling van de MRU staan we voor de keuze welke ontwikkeling prioriteit heeft ná de ontwikkeling van Groot Merwede en de A12-zone. Om voor de oostzijde tot voldoende inzicht te komen onderzoeken we de samenhang tussen de structurerende keuzes als vervolg van de Mobiliteitsstrategie en de Regiopoorten. De structurerende keuze houdt rekening met een (deels) ondergrondse Merwedelijn, Binnenstadsas en/of Waterlinielijn en station Koningsweg. Dit wordt onderzocht in samenhang met het landelijke spoornetwerk. Impact van een toevoeging van Intercity-station ten opzichte van andere regionale sprinter- en Intercity-bediening maken hier onderdeel van uit.

Om een goede afweging te kunnen maken moet ook de ruimtelijke impact van de verschillende mogelijkheden goed in beeld worden gebracht. Deze impact strekt gezien de knooppunt-functie verder dan de direct aanliggende gebieden en raakt aan de invulling van de polycentrische stad zoals in Utrecht Nabij vastgelegd, inclusief bijbehorend groeipotentieel in stedelijk gebied en omliggende regiopoorten. Voor de omgeving Lunetten-Koningsweg en Groot Merwede zijn de potentie en condities in de gebiedsonderzoeken op hoofdlijn in beeld gebracht. De ruimtelijke en economische consequenties van een mogelijke keuze voor de Binnenstadsas zijn nog niet in beeld. Het gebiedsonderzoek Lunetten – Koningsweg laat ook zien dat er nog nadere onderzoeksvragen zijn, naast de mobiliteit, ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit van het potentiële programma. Dit wordt nader in beeld gebracht.

Onderzoeksvragen voor vervolg

Om voor een station Lunetten-Koningsweg, in samenhang met een binnenstadsas, een goede afweging te kunnen maken is besluisinformatie nodig vanuit drie perspectieven, namelijk: (1) landelijk spoornetwerk, (2) regionaal OV-netwerk en (3) impact op ruimtelijk ontwikkeling. Het eerste perspectief is in de corridorstudie UAD belegd. Dit leidt tot de volgende resterende onderzoeksvragen:

- OV-structuur onderzoeken waarbij accent ligt op keuze Binnenstadsas en/of Waterlinielijn in relatie tot status station Koningsweg.
- Ruimtelijke verkenning uitvoeren waarbij de impact van mobiliteitskeuzes in kaart wordt gebracht.
- Nabij de binnenstadas en Lunetten-Koningsweg (voor zover nodig in aanvulling op informatie uit de gebiedsonderzoeken) .
- In relatie tot de ontwikkelpotentie van andere locaties waaronder USP, de A12-zone en regiopoorten zoals Bunnik.

4.3 Leidsche Rijn – Zuilen – Overvecht

Leidsche Rijn – Zuilen bestaat uit de gebieden Lage Weide, 4e kwadrant, Werkspoorkwartier, Cartesiusdriehoek en in het verlengde hiervan Overvecht (Noord). Dit gebied kenmerkt zich door een uniek bovenregionaal bedrijventerrein, onder andere gericht op bedrijvigheid met zware milieucategorieën en watergebonden bedrijvigheid. De deelgebieden zijn matig met elkaar verbonden, ondanks de aanwezigheid van de stations Leidsche Rijn, Zuilen en Overvecht. Het gebied kent veel infrastructurale barrières.

Locatie	Woningen en arbeidsplaatsen	Toelichting
Lage Weide	0 woningen 1.500 arbeidsplaatsen	Behouden profiel grootschalige werklocatie, hoge milieucategorieën. Randvoorwaarde is het verbeteren van de bereikbaarheid met OV en fiets en van de openbare ruimte.
Werkspoorkwartier	0 – 1.100 woningen 4.600 – 9.300 arbeidsplaatsen	Goed verbonden met andere delen van de stad en unieke kwaliteit als werkgebied voor maakbedrijven. Behouden als werklocatie in combinatie met sport en voorzieningen.
4e kwadrant	0 – 500 woningen 2.600 – 4.200 arbeidsplaatsen	Onderstation en Eneco-centrale geven beperkingen voor woningbouw. In combinatie met Lage Weide potentie voor creatieve bedrijvigheid.
Overvecht	4.300 – 9.200 woningen 2.200 – 6.600 arbeidsplaatsen	Verdichting en transformatie van delen van Overvecht, focus op wonen. Ingrepen nodig om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren.

Strategische vraagstukken voor gebiedsontwikkeling in Leidsche Rijn – Zuilen – Overvecht

Lage Weide

Lage Weide is een strategisch economische werklocatie voor de lange termijn in de regio. In Lage Weide wordt daarom ingezet op behoud en uitbreiding van maakindustrie, circulaire economie, stadslogistiek en nutsvoorzieningen. Daarbij wordt onderzocht hoe het gebied kan worden verdicht en tegelijkertijd ruimte kan blijven bieden voor bedrijven in zware milieucategorieën. Daarmee is Lage Weide een belangrijk gebied om elders ruimte voor verstedelijking te kunnen maken. Randvoorwaarde is het verbeteren van de bereikbaarheid met OV, fiets, en auto en de verbetering van de openbare ruimte. Het is onder meer nodig om de barrières van de A2 en het Amsterdam-Rijnkanaal voor langzaam verkeer te verminderen, om Leidsche Rijn (via Lage Weide) te verbinden met Overvecht en het Noorderpark.

Overvecht

Overvecht is kansrijk als verstedelijkingslocatie, met name voor wonen – er is ruimte voor verstedelijking binnen de bestaande structuur van de wijk. Overvecht is al een belangrijk subcentrum en kan zich verder ontwikkelen met voorzieningen, zorg en onderwijs. Het huidige mobiliteitsprofiel van de wijk is gericht op de auto, en de verstedelijking vraagt om het verminderen van autoafhankelijkheid (bijv. door middel van investeren in het OV-netwerk, verbindingen voor fietsers en voetgangers en parkeren op afstand/parkeernormen). Ook moet verstedelijking in Overvecht gepaard gaan met het oplossen van leefbaarheidsvraagstukken.

4.4 Rijnenburg

Rijnenburg kan gezien worden als een verlengstuk van Groot-Merwede. In het recent gepubliceerde Coalitieakkoord van de gemeente Utrecht (Utrecht 2022-2026) wordt aangegeven dat Rijnenburg ontwikkeld zal worden, waarbij het uitgangspunt is dat het de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone, Papendorp, A12-zone en Lunetten-Koningsweg niet mag schaden. Vanwege de vele uitdagingen, onder andere bij het goed bereikbaar via de weg en OV maken van deze stadswijk, zal de bouw in ieder geval niet voor 2035 starten.

Op termijn is het de ontwikkeling van de A12-zone die een ontwikkeling van Rijnenburg mogelijk maakt. Rijnenburg kan zich als nieuwe stuk stad complementair aan de A12-zone ontwikkelen met nadruk op stedelijk wonen en maatschappelijke voorzieningen. In Rijnenburg ligt de focus op het toevoegen van woningen, met bijbehorende clusters van maatschappelijke voorzieningen, bedrijfsruimte, zorg, cultuur en onderwijs. Rijnenburg dient goed aangesloten te worden op het auto-, OV- en langzaamverkeer-systeem. Dit is, gelet op de perifere locatie van Rijnenburg een uitdagende opgave. De impact van de ontwikkeling van Rijnenburg is bovendien groot op de A2 en de A12. De A2 en A12 zijn zonder de realisatie van Rijnenburg al zwaar belast en kennen hoge I/C verhoudingen. De verwachting is dat de A2 en A12 geen extra autoverkeer kunnen verwerken zonder grootschalige ingrepen in het wegennet.

Locatie	Woningen en arbeidsplaatsen	Toelichting
Rijnenburg	22.300 woningen 5.000 arbeidsplaatsen	Rijnenburg kan gezien worden als een verlengstuk van Groot-Merwede, hier wordt ingezet op wonen.

Onderzoeksvragen voor vervolg

- Zie onderzoeksvragen A12-zone (paragraaf 4.1).

4.5 Samenvattend beeld gebiedsonderzoeken

De A12-zone verbindt als logische vervolgstap binnen Groot Merwede de stad Utrecht met Nieuwegein en maakt op termijn de ontwikkeling van Rijnenburg mogelijk: het gaat hier om een mix van wonen en werken met Westraven als sleutelstuk met een hoge dichtheid vanwege de knoopwaarde van het OV-netwerk.

Het USP zet in op een voortzetting van de verdichting van werken in de campuszone, maar ook het toevoegen van woningen, met respect voor de bijzondere landschappelijke kwaliteiten waaronder de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Lunetten/Koningsweg is kansrijk als verstedelijkingslocatie en OV-knoop. De potentie hangt sterk samen met nog te maken keuzes over de bediening en ligging van stations Lunetten en/of Koningsweg (lopende spoorcorridorstudie Utrecht-Arnhem-Duitse grens) in relatie tot een eventuele binnenstadsas, en de keuzes over de A27.

Lage Weide e.o. hier is intensivering van functie als economische hotspot voor onder andere maakindustrie, circulaire economie, zware milieucontouren, last-mile stadslogistiek en nutsvoorzieningen mogelijk.

Overvecht: kansrijk gebied voor (voortzetting van) verstedelijking binnen de bestaande structuur van de wijk, met de nadruk op wonen in combinatie met (sociale) verduurzaming.

4.6 Grootschalige verstedelijkingslocatie Amersfoort (NOVEX)

De regio Amersfoort groeit als kool. De komende 20 jaar zijn er nieuwe bedrijfslocaties nodig voor ruim 32.000 banen. Bovenop de 23.000 woningen die de komende jaren worden gebouwd in het kader van de Woondeal, worden tussen 2030 en 2040 nog eens 17.000 woningen gebouwd. In het ontwikkelbeeld Amersfoort Centraal! is geschetst hoe Rijk en regio dit de komend twintig jaar voor zich zien. De regio zet in op het benutten van de nabijheid van wonen, werken en groen. Daarbij acteren regio Amersfoort en regio Utrecht als één metropoolregio.

Om deze verstedelijking te realiseren hanteert de regio Amersfoort de volgende uitgangspunten:

- Het landschap van de regio versterken en verschillende opgaven (natuur, recreatie en landbouw) in het landelijke gebied combineren en prioriteren.
- Nieuwe woningen en bedrijfslocaties ontwikkelen in focusgebieden rondom bestaande knooppunten en met vitale dorpen. Het gaat dan om de grootschalige ontwikkellocatie Metropoolpoort Amersfoort (Amersfoort CS en station Amersfoort Schothorst) en de Regiopoorten Nijkerk (Station Nijkerk) en Barneveld (Station Barneveld-Noord, Barneveld-Centrum en Barneveld-Zuid). Een goede bereikbaarheid van deze locaties te voet, met de fiets, het openbaar vervoer en de auto is daarbij de inzet.
- De unieke economische clusters in de regio op landelijk niveau aanjagen.
- Verdere uitwerking van gezonde mobiliteit en een multimodale aanpak voor de bereikbaarheid.

Naast deze uitgangspunten wordt er ook gewerkt aan het verder versterken van de vitaliteit van de andere kernen. Voor iedere kern wordt gekeken wat het beste past. Een belangrijk uitgangspunt is dat groen en landschap meegroeien met de verstedelijking, bijvoorbeeld in het Groene Valleilint. Zo benut de Regio Amersfoort haar centrale positie als sterke, groene en gezonde regio in het hart van het Stedelijk Netwerk Nederland.

Strategische vraagstukken voor gebiedsontwikkeling in Amersfoort

NOVEX-woningbouwgebied Amersfoort Spoorzone en A1-zone

Afgelopen periode is er een businesscase voor de NOVEX-woningbouwlocatie Amersfoort Spoorzone gemaakt. De ambitie is om te bouwen naar behoefte. Dit betekent dat tot 2040 in de stad circa 16.000 woningen worden toegevoegd. Het merendeel van de behoefte is voorzien in de binnenstedelijke spoorzone. Daarnaast wordt ook grootschalig gebouwd in de A1-zone aan de rand van de stad. Tezamen vormen deze grootschalige locaties het grootschalige woningbouwgebied Amersfoort (10.000 – 14.000 woningen).

Daarnaast worden binnenstedelijk enkele duizenden woningen op andere locaties gerealiseerd. Naar verwachting kan met deze plancapaciteit de gehele behoefte tot 2040 worden gefaciliteerd. Indien na 2030 blijkt dat een aanvullende behoefte ontstaat, zijn er nieuwe zoekgebieden.

Wanneer deze businesscase tot uitvoering kan worden gebracht, kan Amersfoort de woningbouwambitie tot 2040 waarmaken, waarvan 8.500 tot en met 2030 en 5.500 tussen 2030 en 2040. De overige kleine en middelgrote projecten (circa 2.500 woningen) die binnenstedelijk worden ontwikkeld, profiteren van de investeringen in de grootschalige gebiedsontwikkelingen en kunnen ook ontwikkeld worden, voornamelijk in de periode tot en met 2030.

Investeren in bereikbaarheidsknelpunten

De snelheid van de groei en de daaraan verbonden opgaven leiden echter tot een complexe ruimtelijke en financiële opgave. Zonder infrastructurele maatregelen kunnen de ambities niet worden waargemaakt; de stad zit qua mobiliteit 'op slot'. Investeringen in de gebiedsontsluiting, de fietsinfrastructuur, het openbaar vervoer, het creëren van HUB's en de Intercity-stations zijn noodzakelijk. Investeringen in de aanpak van een aantal infrastructurele knelpunten, waaronder de infrastructuur ten behoeve van de ontsluiting van de spoorzone (Amsterdamseweg, Noordewierweg, de Stadsring en de Nieuwe Poort) en knooppunt A1/A28 (Hoevelaken) zijn nodig.

Daarnaast wordt ingezet op minder autogebruik (en daarmee gepaard gaande ruimteclaims), een 'modal shift' oftewel andersoortige mobiliteit (actieve mobiliteit zoals fietsen en wandelen, duurzaam collectief vervoer (OV)), ander gedrag (afspraken met werkgevers/onderwijsinstellingen) en slimme (deel)mobiliteit (verkeersmanagement, Mobility as a Service). Het STOMP-principe (stappen, trappen, OV, MaaS, privéauto) geldt als uitgangspunt. Parkeren vindt grotendeels plaats in HUB's aan de rand van de stad. Grootschalige ingrepen op de nationale wegeninfrastructuur worden voorkomen dankzij de inzet op MaaS.

De verwachting is dat de mobiliteitstransitie de vervoerwaarde creëert voor een robuust HOV-systeem waar ook de regio van profiteert en wat kan resulteren in een frequente verbinding Amersfoort – USP. Voor dit HOV-systeem wordt zoveel mogelijk aangesloten bij het concept Bus Rapid Transit (BRT). Zicht op de realisatie en bekostiging van deze infrastructurele maatregelen conform het bid van de gemeente Amersfoort voor woningbouw en bereikbaarheid (bestaande uit drie pakketten: weg, (H)OV, fiets) is medebepalend voor de verdere uitwerking en te nemen vervolgstappen.

Onderzoeksvragen voor vervolg

- Uitwerking regionaal mobiliteitssysteem, inclusief parkeerregulering, HOV-netwerk en verbinding USP-Amersfoort als vervolg op de huidige fase Mobiliteitsstrategie.

4.7 Regiopoorten

Voor het accommoderen van een deel van de groei in de regio Utrecht bieden de Regiopoorten Woerden, Bunnik, Breukelen, Vianen, Houten, Driebergen-Zeist, Bilthoven, en Zeist Noord potentie. Het doel is om banen, voorzieningen en woningen rond de OV-knooppunten te concentreren en deze knooppunten onderdeel te laten zijn van een multimodaal mobiliteitssysteem. Voor de ontwikkeling op korte, middellange en lange termijn is een eerste perspectief geschetst. Daarnaast is per Regiopoort een onderscheidend kwalitatief profiel opgesteld. Daarbij gaat het om een integrale aanpak, dus deze betreft zowel woningbouw, mobiliteit, groen en landschap, energie, werken als voorzieningen. Ten slotte zijn per Regiopoort enkele verstedelijkingsvarianten gemaakt, die nog verder moeten worden verfijnd. Per variant is er een globale ruimtelijk programmatische verkenning opgesteld.

De verkenning kijkt af van de individuele aannames per Regiopoort in Utrecht Nabij over laadvermogen. De voorgestelde verstedelijkingsvarianten zijn grotendeels binnen bestaande kaders van U Ned partners opgesteld en voortbouwend op Utrecht Nabij. Bij een beperkt aantal regiopoorten zijn op theoretische gronden, dat wil zeggen de nabijheid van de regiopoort, locaties verkend die afwijken van bestaand ruimtelijk beleid. Op het niveau van de acht Regiopoorten gezamenlijk kloppen de aannames over laadvermogen wel. Er is gekeken naar wat er ruimtelijk en kwalitatief past op en nabij de acht Regiopoorten binnen bestaande stedelijke contouren (variant 1) en wat het betekent wanneer hogere dichtheden worden toegepast en potentiële locaties op iets verdere afstand ook worden meegenomen (variant 2). Deze locaties liggen niet direct naast een Regiopoort, maar nog steeds op fietsafstand. Zo ontstaat een eerste beeld welke ruimtelijke condities en procedurele randvoorwaarden bepalend zijn voor die varianten per knoop.

Er ligt een belangrijke functie in het bijdragen aan de reductie van regionaal autoverkeer van en naar de stad Utrecht. Zo komt men tot een gedragen vervolgaanpak per Regiopoort op sprintcorridors. Verdieping is nodig op de exacte rol en functie van de Regiopoorten in het regionale mobiliteitssysteem. Daarbij is maatwerk per Regiopoort nodig. Functies variëren van het bieden van PenR locaties voor bovenregionaal autoverkeer, flankerend beleid op de knoop zelf, kwalitatief hoogwaardig fiets- en ov-netwerk tussen de Regiopoorten onderling en de stad en de hubfunctie van Regiopoorten naar omliggende vitale kernen. Hierbij wordt in samenhang met de uitkomsten van de Mobiliteitsstrategie en Aanpak 2030, Goedopweg en de uitkomsten Gebiedsonderzoeken samenhangende mobiliteitspakketten uitgewerkt.

Voor de berekening van de ruimteclaim voor groen en landschap en het aantal banen is uitgegaan van de volgende aannames:

- Per woning is 50 – 75 m² groen nodig direct in de buurt van woning.
- Voor elke woning is ook een baan nodig.

	Variant 1	Variant 2
Aantal woningen	9.700 – 13.600	18.350 – 24.300
Hectare groen en landschap	60 – 85	115 – 152
Aantal banen	9.700 – 13.600	18.350 – 24.300

De afhankelijkheden zijn gelegen in de mate waarin milieuhinder kan worden weggenomen, de mate waarin er tijdig schuifruimte voor bedrijventerreinen kan worden gevonden en/of in hoeverre er op een beperkt aantal locaties van vastgelegde stedelijke contouren kan worden afgeweken. Speciale aandacht is nodig voor de huidige dan wel toekomstige noodzakelijke ruimte op de mobiliteitsnetwerken in relatie tot de twee genoemde varianten. Op alle ontwikkellocaties moeten integrale mobiliteitstoetsen worden verricht. Daarnaast moeten een aantal in beeld gebrachte condities nader onderzocht worden op draagvlak en haalbaarheid. Alle Regiopoorten zijn – sommige al enkele jaren – volop aan de slag met de doorontwikkeling. Om te versnellen is een impuls aan de planvorming komend jaar gewenst.

Omdat de capaciteit en financiële slagkracht van alle partners slim moet worden gefaseerd is er behoefte om de vereiste investeringen van grof naar fijn uit te werken op timing, omvang, te betrekken partners en gevraagde participatie. Voorstel is om in het vervolg van de Regiopoorten een ontwikkelstrategie te ontwikkelen die leidt tot een voorstel voor maatregelen die nu al rijp zijn voor uitwerking en besluitvorming en maatregelen die nog meer tijd vragen.

Ook in de omgeving van Amersfoort worden stationslocaties ontwikkeld, in Nijkerk (Station Nijkerk) en Barneveld (Station Barneveld-Noord, Barneveld-Centrum en Barneveld-Zuid). In de vervolgaanpak kan betrokkenheid van deze Regiopoorten overwogen worden.

Onderzoeksvragen voor vervolg

- Verkennen hoe een gezamenlijke impuls aan de planvorming kan worden gegeven aan alle acht Regiopoorten.
- De relatie tussen Regiopoorten en metropoolpoorten in een samenhangend mobiliteitssysteem.
- Tijdig realiseren en ontsluiten van schuifruimte bedrijventerreinen, te realiseren via ofwel regionale en lokale terreinen als intensiveren bestaande terreinen.
- Benoemen prioritaire ontwikkelingen per Regiopoort inclusief brede randvoorwaarden.
- Verdere uitwerking ontwikkelstrategie inclusief het in beeld brengen van kosten en mogelijke baten.
- Te onderzoeken wat er nodig is om tot uitvoering te komen van een programmatische aanpak
- Verkennen hoe de regiopoorten van Amersfoort integraal kunnen worden opgenomen in de programmalijn Regiopoorten.

5 Nu en straks te nemen besluiten

Dit hoofdstuk beschrijft de onderwerpen waarover in het Bestuurlijk Overleg MIRT van november 2022 besluiten moeten worden genomen. Ook wordt een vooruitblik geboden op de vraagstukken die de komende jaren voorliggen, inclusief globale tijdlijn.

5.1 De regio op koers

De Metropoolregio Utrecht staat voor een aantal complexe opgaven, met veel betrokkenen in een ingewikkelde ruimtelijke context. In het Bestuurlijk Overleg Leefomgeving van 20 juni 2022 is geconstateerd dat Utrecht en Amersfoort een substantieel deel van de nationale woningbouwopgave kunnen realiseren en als nationaal knooppunt van weg en spoor kunnen blijven functioneren, als Rijk en regio samen optrekken in het invullen van de juiste randvoorwaarden. Dat vraagt een samenhangende afspraak over de verstedelijking, mobiliteitsoplossingen en randvoorwaarden met een tijdshorizon van zowel 2030 als 2040.

De Gebiedsonderzoeken en uitwerking van de Regiopoorten laten zien dat de opgave voor wonen en werken die op de regio afkomt – 165.000 woningen en 110.000 nieuwe banen in de metropoolregio – onder voorwaarden kan worden gefaciliteerd. De bandbreedtes worden gehaald en de ontwikkelplekken in de regio zijn bekend. We leggen de focus op de doorontwikkeling van NOVEX-woningbouwlocaties Groot-Merwede (inclusief A12-zone) en Amersfoort Spoorzone en de condities die daarvoor moeten worden ingevuld. In de regio kunnen de Regiopoorten een substantiële bijdrage leveren aan de verstedelijkingsopgave. Na inzet op deze locaties kan doorontwikkeling in een aantal richtingen gaan waarbij op termijn Rijnenburg een optie is.

De Mobiliteitsstrategie, de Gebiedsonderzoeken en de studie naar Regiopoorten laten ook zien dat er om deze aantallen te kunnen halen er scherpe keuzes nodig zijn: de ontwikkelplekken zijn soms lastig, moeilijk inpasbaar, of kennen condities waardoor of het gezond stedelijk leven of de maakbaarheid onder druk komen te staan. De bereikbaarheid van de regio staat onder druk: er is inzet nodig op alle modaliteiten van fiets tot OV en weg en gedrag. Ook met een volle inzet op de mobiliteitstransitie moeten alle zeilen worden bijgezet om midden-Nederland bereikbaar te houden. Parallel aan de bereikbaarheid kent de leefbaarheid van de regio ook een aantal randvoorwaardelijkheden die verder ingevuld moeten worden om de regio verder te kunnen ontwikkelen.

Voor sommige van deze keuzes geldt dat er nu al besluiten nodig zijn, soms om concreet tot een volgende stap over te gaan en soms om nog een aantal zaken verder uit te werken. Voor andere keuzes is het nu nog te vroeg. We zetten ons in om bij voorkeur in het BO MIRT van 2023 zo veel mogelijk helderheid te creëren over de bepalende keuzes over verstedelijking en bereikbaarheid in de Metropoolregio Utrecht.

5.2 Urgente besluiten

Het is belangrijk om in het najaar van 2022 besluiten te nemen over de volgende oplossingsrichtingen:

1. Mobiliteitsstrategie:

- Vaststellen van de richtinggevende principes van de bereikbaarheidsopgaven en mobiliteitsopgaven 2040.
- De uitwerkingsagenda van de mobiliteitsstrategie beleggen.

2. MIRT-verkenning:

- Vaststellen van zeef 1.
- In zeef 2 toewerken naar een voorkeursalternatief, waarbij wordt doorgestudeerd op de (gedeeltelijk) ondergrondse Merwedelijn, Papendorpleijn en de bereikbaarheid van USP (busbaanopties via de Waterlinieweg en USP & frequentieverhoging Uithoftram).

3. Korte Termijn Aanpak en Aanpak 2030:

- Onderzoek naar mobiliteitseffecten en kosten en baten van het aanvullend pakket aan 'kleine' regionale mobiliteitsmaatregelen via aanpak 2030.

4. Instemmen met uitkomsten en fasering gebiedsonderzoeken:

- Voortzetten van de reeds geplande verdichting in USP, Overvecht en Lage Weide. Dit wordt nader uitgewerkt.
- Inzetten op een ontwikkeling van de A12-zone als logische vervolgstap binnen Groot Merwede en in relatie tot de aanleg van de Merwedelijn.
- Na ontwikkeling van de A12-zone zijn er mogelijkheden om richting oosten uit te breiden met Lunetten/Koningsweg en richting westen in Rijnenburg.
- Andere opgaven zoals sport, energie, en andere maatschappelijke voorzieningen worden onder initiatief Gemeente Utrecht nader uitgewerkt. Relevante partijen worden betrokken en waar nodig wordt dit besproken binnen U Ned.

5. Groenblauw raamwerk:

- Gezamenlijk verder doorstuderen op het groenblauwe raamwerk van onder andere Groen Groeit Mee en de NOVEX-woningbouwlocaties om op het BOL 2023 afspraken te kunnen maken om de financiering van de benodigde ingrepen verder te brengen.

6. Groot Merwede (inclusief A12-zone):

- Concrete stappen voor BO MIRT 2023 voor verbeteren wegbereikbaarheid A12 op middellange termijn voorbereiden.
- Vervolgstappen in onderzoek naar verstedelijking en bereikbaarheid van A12-zone inclusief doorkijk Rijnenburg.

7. Oostkant Utrecht:

- De potentie van een eventuele binnenstadsas, in relatie tot verstedelijking van Lunetten/Koningsweg én status OV-knoop op termijn onderzoeken.

8. Amersfoort:

- Zicht op de realisatie en bekostiging van infrastructurele maatregelen conform het bid voor woningbouw en bereikbaarheid, bestaande uit drie pakketten, namelijk weg, (H)OV en fiets.
- Gezien de verwevenheid van de opgave in de Metropoolregio Utrecht besluiten Amersfoort en Regio Amersfoort haar opgave integraal op te nemen in U Ned.

9. Regiopoorten:

- Kennis nemen van de bevindingen en afspraken Regiopoorten waarin op basis van drie bouwstenen diverse gezamenlijke onderzoeksvragen zijn geformuleerd.
- Verkennen hoe een gezamenlijke impuls aan de planvorming kan worden gegeven aan alle acht Regiopoorten.
- Verkennen hoe de regio Amersfoort kan worden opgenomen in de programmalijn Regiopoorten.

10. Programmatische aanpak:

- Uitwerking programmatische aanpak, inclusief een voorstel dat gericht is op verdere uitwerking van een adaptieve programmatische bekostiging binnen de programmalijnen van U Ned.

5.3 Vooruitblik en doorontwikkeling programmatische aanpak

Met de voorgestelde besluiten over de verstedelijking en bereikbaarheid van de Metropoolregio Utrecht op korte termijn is de grote verstedelijkings- en mobiliteitsopgave van Utrecht niet opgelost. De verstedelijkings- en mobiliteitsopgave voor de MRU is fors. Veel trajecten hebben een ontwikkelingstermijn van decennia. Juist ontwikkelingen na 2030, zoals de ontwikkeling van de A12-zone, nieuwe knooppunten en de doorkijk naar Rijnenburg, vergen ingrepen waar vóór 2030 op geanticipeerd zal moeten worden. Het is dan ook duidelijk dat we nog niet klaar zijn.

Keuzes over bovenstaande oplossingsrichtingen zullen bijdragen aan een gezond stedelijk Utrecht, maar zijn slechts eerste stappen in het leefbaar en bereikbaar houden van de regio Utrecht. De uitdagingen blijven groot. Er zijn nog een groot aantal resterende opgaven waar de komende periode aan gewerkt zal moeten worden en waar deze kabinetsperiode ook keuzes over gemaakt moeten worden. In 2023 werken we de in dit document geschetste lijnen meer concreet uit: wat de keuzes zijn die komende jaren moeten worden opgepakt en geagendeerd. De opgave vergt zowel klein- als grootschalige ingrepen in het mobiliteitssysteem, maar ook een breed palet aan ruimtelijke ingrepen, zoals uiteenlopende woon- en werklocaties, groenstructuur en energienetwerken.

Het is een gegeven dat de financiële kaders bepalend zijn voor de mate waarin de opgave gerealiseerd kan worden. Naast de programmering van de aanpak is het verstandig na te denken over de programmatische bekostiging. Hoe kunnen de de vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten van programmatische bekostiging in de praktijk worden gebracht, kan een adaptieve programmatische bekostiging binnen de programmalijnen van U Ned verder worden uitgewerkt?

Naast de programmatische aanpak, en de programmatische bekostiging is het goed komend jaar de impact van het zijn van het NOVEX gebied MRU verder uit te werken.

Komend jaar wordt binnen U Ned verdere uitwerking gegeven aan een programmatische aanpak. Daarbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- De programmatische aanpak omvat de gehele MRU (regio Utrecht en regio Amersfoort).
- Utrecht Nabij en Amersfoort Centraal zijn de stippen op de horizon voor de programmatische aanpak.
- Omdat niet alles in één keer kan, maken we onderscheid in afspraken die we deze kabinetsperiode willen maken en opgaven die we later in de tijd agenderen.
- In de programmatische aanpak houden we zicht op het totaal van de opgave. Sommige onderdelen zijn nu al concreter en tot op projectniveau afgebakend; andere onderdelen zijn nog onderzoekend van aard en leiden pas in een later fase tot afgebakende projecten.
- De programmatische aanpak bevat het totaal aan omvangrijke en strategische projecten/opgaven waar Rijk en regio op samenwerken in het fysieke domein.
- Het BOL en het BO MIRT zijn belangrijke bestuurlijke tafels voor besluitvorming over de afzonderlijke onderdelen binnen de programmatische aanpak.

Onderzoeksvragen voor vervolg

- Uitwerking programmatische aanpak, inclusief een voorstel dat gericht is op verdere uitwerking van een adaptieve programmatische bekostiging binnen de programmalijnen van U Ned.
- Uitwerken NOVEX-gebied MRU in relatie tot U Ned.



U Ned maakt gezonde groei bereikbaar