MUST
Twynstra Gudde
Move Mobility
Sweco
Decisio

Toelichting verkenning verstedelijking MRU

Bijlage ontwikkelperspectief MRU: Toelichting verkenning verstedelijking MRU

MIRT onderzoek MRU
Amsterdam, 27 oktober 2020
www.must.nl

Inhoud

RAPPORT Toelichting verkenning verstedelijking MRU

Inleiding 3

1. Uitgangspunten 4
- Wonen **5**
- Werken **6**

2. Analyse situatie 2030 7

3. Vijf modellen 9

Trechterronde 1 - Zeven inzichten 14

4. Quickscan knopen 15
- 28 knopen **17**
- Netwerkwaarde en Plaatswaarde **18**
- Leefmilieus **20**
- DNA van de knopen **21**
- Factsheets **23**

5. Focusgebieden 24
- Noord **26**
- Oost **27**
- Zuid **28**

Trechterronde 2 - Mini-MKBA 29

6. Grote kansrijke knopen 30
- Indeling knopen **31**
- Aanpak knopenstudie **32**
- Uitkomsten knopen **34**

Trechterronde 3 - Afstemming 48

7. Utrecht Nabij 49
- Wonen en werken **50**
- Landschap **50**
- Mobiliteit **50**
- Leefbaarheid **51**
- Overzicht plancapaciteit **52**

Beoordeling ontwikkelperspectief 58

Inleiding

In het hart van Nederland ligt de Metropoolregio Utrecht (MRU), een veelzijdige regio met een hoge kwaliteit van leven, een duurzame leefomgeving en een innovatieve economie.
De steden, dorpen en landschappen behoren tot de meest aantrekkelijke van Nederland. De economie staat wat betreft competitiviteit in de top-drie van Europa. De regio is bovendien een cruciale schakel in het nationale en internationale netwerk van snel-, spoor- en vaarwegen.
Geen wonder dat deze regio de afgelopen decennia zowel demografisch als economisch snel is gegroeid. Naar verwachting zal deze groei tot 2050 onverminderd doorzetten. De ontwikkeling van de MRU is daarmee bepalend voor de toekomstige concurrentiekracht van Nederland.

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

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

Dit rapport bespreekt de ruimtelijke verkenning voor het ontwikkelperspectief van het MIRT-onderzoek van de Metropoolregio Utrecht. Er wordt een overzicht gegeven van de stappen die we hebben doorlopen om tot een goed gefundeerde ruimtelijke invulling van het ontwikkelperspectief te komen. Startpunt is de uitgangspuntennotitie en de analyse situatie 2030. Vanaf daar zijn er een aantal verdiepingsslagen uitgevoerd met tussendoor trechterrondes, waarin opgedane inzichten werden geformuleerd. Soms leidde dit tot het trechteren van kansrijke maatregelen en soms tot nieuw verdiepend onderzoek. Per stap wordt steeds verwezen naar eerder opgeleverde rapporten voor achtergrondinformatie of verdieping.

1. Uitgangs-punten

In juni 2018 hebben Rijk en regio in het strategisch BO MIRT van Noordwest Nederland met de regio Utrecht afspraken gemaakt over het gebiedsgerichte programma U Ned. Onderdeel van dit programma is het uitvoeren van een MIRT-onderzoek Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de MRU'.

De partners in het programma willen met elkaar samenwerken aan de volgende samenhangende én prioritaire kernopgaven op weg naar 2040:

- Versneld voorwaarden creëren voor de realisatie van 104.000 nieuwe woningen en voor vestigingsmilieus voor circa 86.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de Metropoolregio Utrecht;
- Gelijktijdig realiseren van bij deze groei passende nieuwe netwerkkeuzes voor het mobiliteits-systeem en een gezamenlijke inspanning leveren voor de oplossing van NMCA-knelpunten in en rond de Metropoolregio Utrecht op het gebied van weg, spoor en openbaar vervoer, gericht op een goede bereikbaarheid voor lokaal, regionaal én doorgaand verkeer passend bij de nationale knooppuntfunctie van Utrecht;
- Gelijktijdig verbeteren van de leefbaarheid en duurzaamheid in de Metropoolregio Utrecht;
- Op een integrale, adaptieve én haalbare wijze invulling geven aan deze drie samenhangende kernopgaven op de korte, middellange en lange termijn.

Wonen

Kijkend naar de concrete bouwplannen en naar de plannen in voorbereiding is te zien dat er in de regio tot 2030 67.000 woningen gebouwd zullen worden, waarvan het grootste deel in het stedelijk kerngebied en nabij knooppunten.

De meest recente behoeftecijfers laten zien dat de behoefte tot 2030 groter zal zijn. Waarschijnlijk moeten er tot 2030 nog 8.000 woningen bij. Om voldoende plancapaciteit te hebben die rekening houdt met uitval van plannen hebben Rijk, provincie en regio afgesproken om voor de periode tot 2030 te werken met 130% plancapaciteit. Dit betekent dat er voor een behoefte van 75.000 woningen een plancapaciteit van 97.500 nodig is.

Bij de start van het MIRT Onderzoek was de woningbehoefte tot 2040 geraamd op 104.000 woningen. De nieuwe cijfers laten zien dat deze zal groeien naar 125.000. Tussen 2030 en 2040 moet er dus nog ruimte worden gevonden voor 37.000-58.000 woningen. Rijk, provincie en regio hebben met elkaar de ambitie uitgesproken om te voldoen aan de behoeftes. Maar wel vanuit een adaptieve benadering waarin woningbouwlocaties geprogrammeerd worden met voldoende ruimte om te kunnen versnellen of vertragen, indien nodig,



Meer info? Zie rapport: Uitgangspunten notitie, 20 juni 2019

en rekening houdend met de effecten op leefkwaliteit, landschap, werkgelegenheid en mobiliteit.

Opgave: de realisatie van 104.000 tot 125.000 woningen tot 2040, waarvan 67.000-75.000 voor 2030 rekening houdend met een plancapaciteit van 87.100 tot 97.500 voor de periode tot 2030 in verband met mogelijke planuitval.

Werken

De economische groei, met Life Sciences als internationaal onderscheidend kenniscluster, concentreert zich steeds meer in de gemeente Utrecht. Het afgelopen decennium zijn er in de stad ruim 34.000 arbeidsplaatsen bijgekomen, terwijl in een aantal andere gemeentes van de regio het aantal arbeidsplaatsen zelfs licht is afgenomen. Naar verwachting zal deze trend doorzetten.

De groei van arbeidsplaatsen zal vooral plaatsvinden in de kenniseconomie en de dienstverlening, beide sectoren zijn sterk aangewezen op stedelijke interactiemilieus. De transitie naar een circulaire economie en de groei van opslag en distributie zullen in de regio Utrecht ook tot veel veranderingen leiden, maar door automatisering zal de groei van het aantal arbeidsplaatsen in deze sectoren beperkt zijn. Wel vragen deze sectoren veel ruimte, terwijl bestaande bedrijventerreinen steeds minder plaats hebben en er tot 2030 nauwelijks nieuwe bedrijventerreinen gepland staan.

Opgave: ruimte creëren voor circa 86.000 extra arbeidsplaatsen tot 2040, waarvan er 65.000 gerealiseerd zullen worden tot 2030; verdeling van de groei tot 2040 over kantooromgevingen (28.000), bedrijventerreinen (13.000), wetenschap (5.000), winkels (3.000) en overige bedrijfsruimte als werken vanuit huis, overheid en zorg, gemengde bedrijvigheid in de wijk); aanleg van 149 hectare nieuwe bedrijventerreinen, bovenop de bestaande planvoorraad van 60 hectare.

2. Analyse situatie 2030

Om de toekomst van de regio te onderzoeken, moet eerst duidelijk zijn hoe deze nu werkt, wat er speelt en aan welke plannen al gewerkt wordt. Dit is verwerkt in een atlas, die als vertrekpunt dient voor het verdere onderzoek.

Het vertrekpunt voor het MIRT-onderzoek is de huidige situatie, verrijkt met plannen en projecten die al zo ver zijn gevorderd dat verondersteld mag worden dat deze in 2030 reeds zijn gerealiseerd. Tezamen noemen wij dit de referentiesituatie; het vertrekpunt voor de op te bouwen modellen.

Deze Altas brengt de huidige situatie en de in 2030 gerealiseerde plannen en projecten in beeld. Dit is gedaan aan de hand van de pijlers wonen, werken, bereikbaarheid, groen en energie. Daarnaast is er een inleidende paragraaf toegevoegd met enkele feiten op het gebied van Gezond Stedelijk Leven, het algemene doel dat de Metropoolregio Utrecht nastreeft.



Meer info? Zie rapport: Atlas referentiesituatie 2020-2030, 8 oktoboer 2019

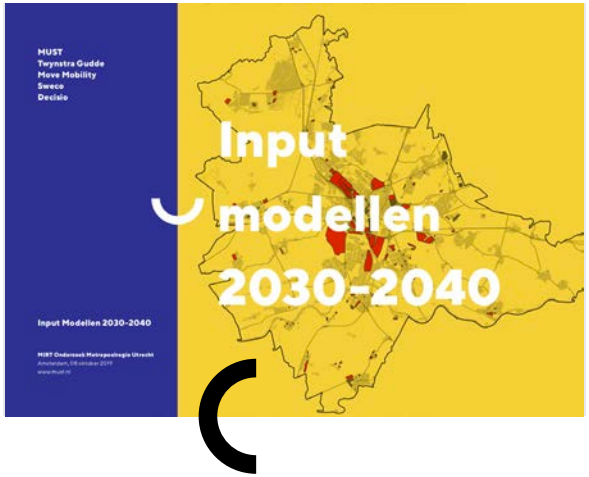
3. Vijf modellen

De uitgangspunten zijn vertaald in vijf mogelijke toekomsten voor de regio in het jaar 2040. Deze zijn uitgewerkt in vijf modellen waarin de mogelijke ontwikkeling tussen 2030 en 2040 is verkend aan hand van de pijlers wonen, werken, bereikbaarheid, groen en energie.

In het voorjaar 2019 zijn vijf modellen gebruikt om de ontwikkeling van de regio te verkennen. Modellen zijn denklijnen voor de toekomst en bieden kans om verstedelijkingsopties, bereikbaarheidsmaatregelen en maatregelen op het gebied van groen en energie in samenhang te testen. De modellen zijn gemaakt om de hoeken van het speelveld te verkennen en inzicht te krijgen in de elementen die voor toekomstige regionale ontwikkeling kansrijk zijn en derhalve nader moeten worden onderzocht, en niet om één voorkeursmodel te selecteren. De modellen zijn samen met de gemeenten, provincie, de rijksoverheid, ProRail, NS en Rijkerswaterstaat opgesteld.

De modellen (zie rapport Vijf modellen voor 2040) zijn gebaseerd op de eerder vastgelegde referentiesituatie (zie rapport Atlas referentiesituatie), een aantal kaderstellende uitgangspunten (zie rapport Input Modellen 2030-2040) en ze zijn voorzien van een globale effectbepalingen op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid, leefbaarheid en energie in 2040 (zie bijlage Verkenning en afweging integrale verstedelijkingsmodellen regio Utrecht).

De vijf modellen zijn:
1. Vitale Knopen
2. Compacte Stad
3. Oostflank Randstad
4. Rijnland
5. Binnenflank Randstad

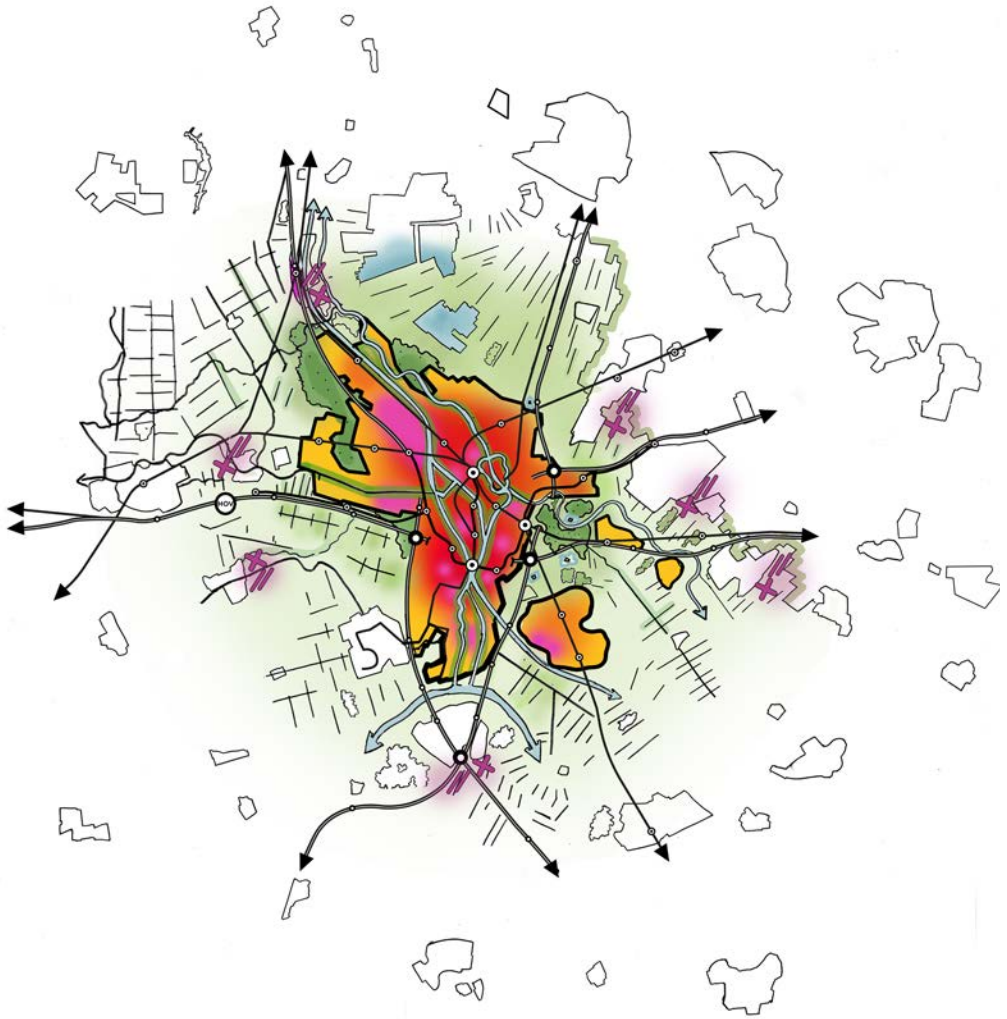


Meer info? Zie rapport: Input modellen 2030 - 2040, 8 oktober 2019

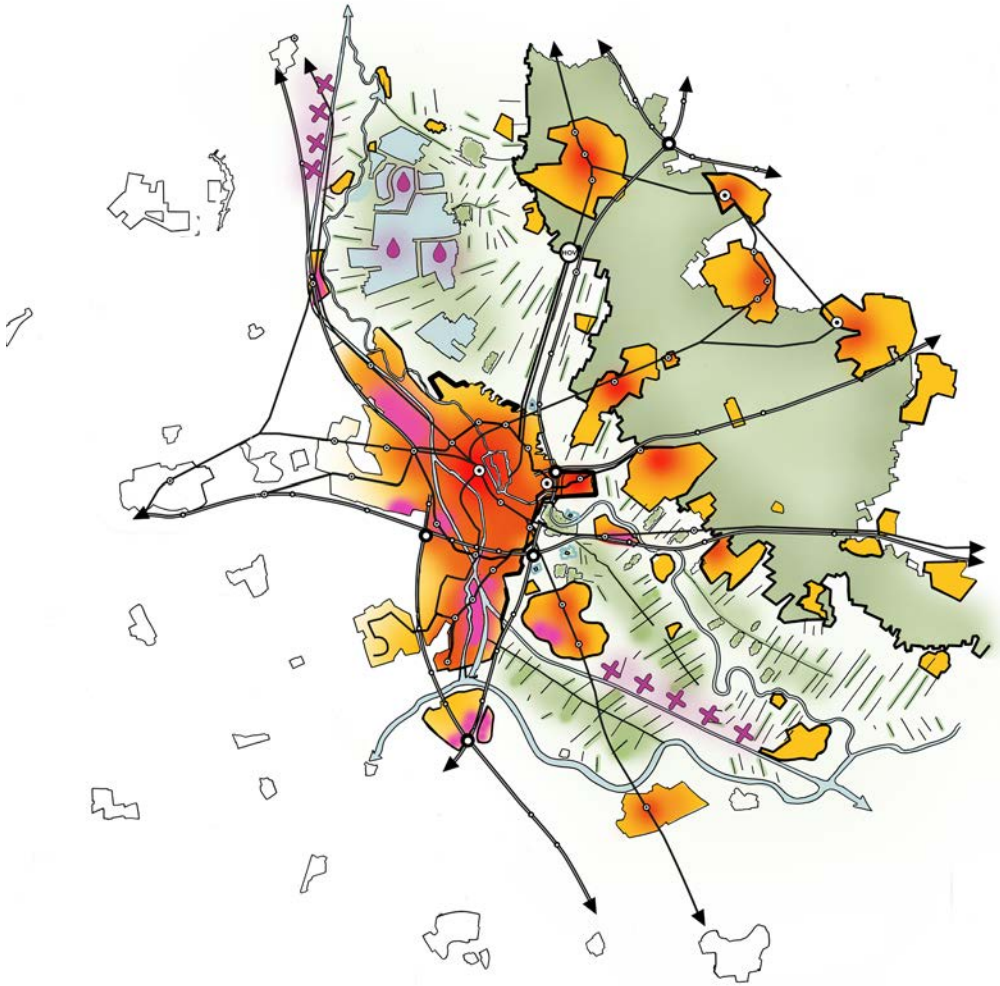
Vitale Knopen



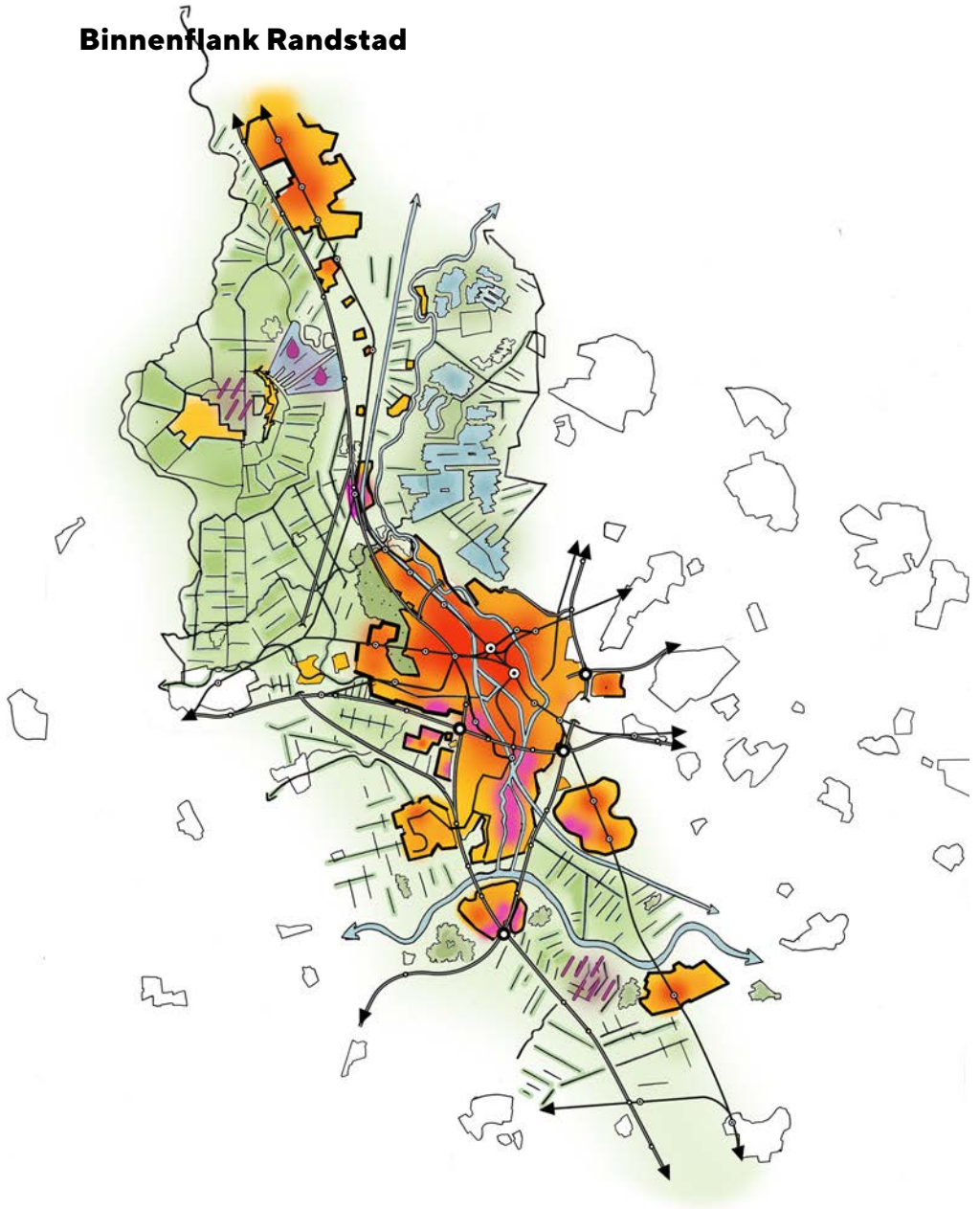
Compacte Stad



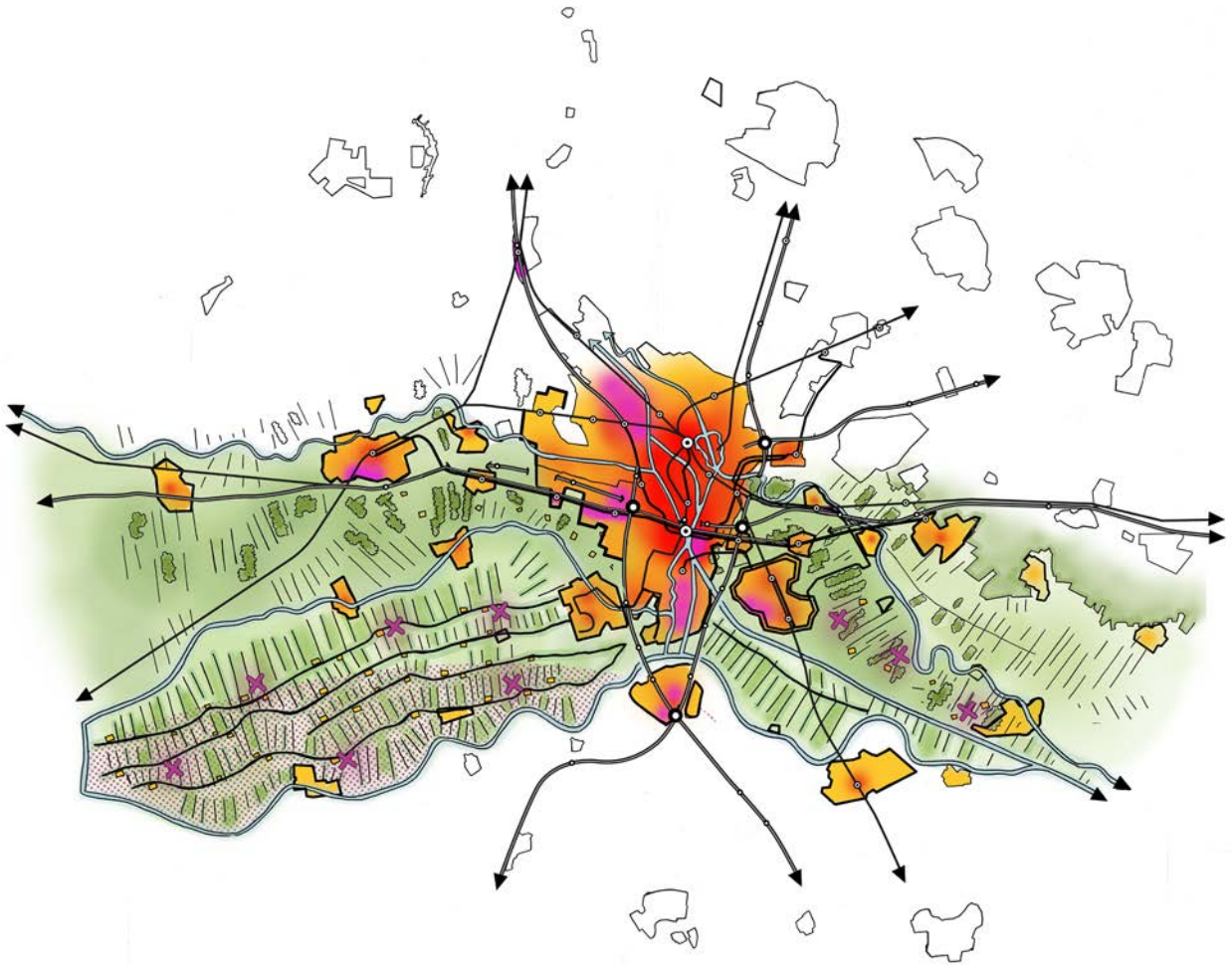
Oostflank Randstad



Binnenflank Randstad



Rijnland



Trechterronde 1 - Zeven inzichten

Op basis van de modellen en de beoordeling daarvan aan de hand van het beoordelingskader. kunnen nu nog geen maatregelen of samenhangende pakketten worden geïdentificeerd: daarvoor is het nog te vroeg. Wel zijn de denk- en redeneerlijnen getest en die leiden tot een aantal belangrijke algemene inzichten, hypothesen en onderzoeksvragen voor het vervolg (zie rapport inzichten memo). Ook hebben ze man-co's en lacunes blootgelegd in onze kennis, die in de vervolgfase moeten worden ingevuld.

Zeven inzichten

1. 37.000 woningen hebben geen significante invloed op de bereikbaarheidsopgave
2. Generieke mobiliteitsmaatregelen hebben potentie
3. Het doorontwikkelen van knopen is een kansrijke koers
4. Groei kleine kernen voor vitaliteit
5. Kwaliteitsimpuls Nieuwe Hollandse Waterlinie goed voor vestigingsklimaat
6. Ontwikkeling van de A12-zone kan veel opleveren, maar is complex
7. Bypasses weg en spoor



Meer info? Zie rapport: Inzichten memo, 7 november 2019

4. Quickscan knopen

Een van de zeven inzichten uit het inzichten memo was dat het doorontwikkelen van knopen een kansrijke koers is. Om meer inzicht te krijgen in de kansen hiervan is meer onderzoek nodig naar de ruimtelijke mogelijkheden bij de knopen van de regio. Deze deelstudie heet de quickscan knopen.

Met de quickscan Knopen wordt de theoretische ontwikkelruimte voor wonen en werken verkend rondom de belangrijkste knopen in de U16. De quickscan is met nadruk een verkenning van de 'theoretische ontwikkelruimte'. Dit wil zeggen dat er strikt vanuit een ruimtelijk oogpunt naar ontwikkelmogelijkheden is gekeken. Op basis van een analyse van de verschillenden knooppunten wordt er antwoord gegeven op de vragen; waar is ruimte voor wonen en werken en waar is ruimte voor stedelijke transformatie om meer wonen en werken toe te kunnen voegen?

Mogelijk ≠ wenselijk

De verkenning is beleidsneutraal en waardenvrij. De vraag of de toevoeging van wonen en werken op de verschillende locaties ook wenselijk is wordt nog niet beantwoord. Er is natuurlijk een groot verschil tussen mogelijk en wenselijk. Deze verfijning zal later aan bod komen.

De verkenning start met het referentiejaar 2030. Alle plannen en projecten die de komende jaren gepland staan zijn dus al meegenomen en worden als gerealiseerd verondersteld. Ook harde beperkingen, zoals de UNESCO status van de Nieuwe Hollandse Waterlinie, Natura 2000, Drinkwaterbeschermingszones en militair terreinen zijn meegenomen als beperkende randvoorwaarden.

Maakdagen

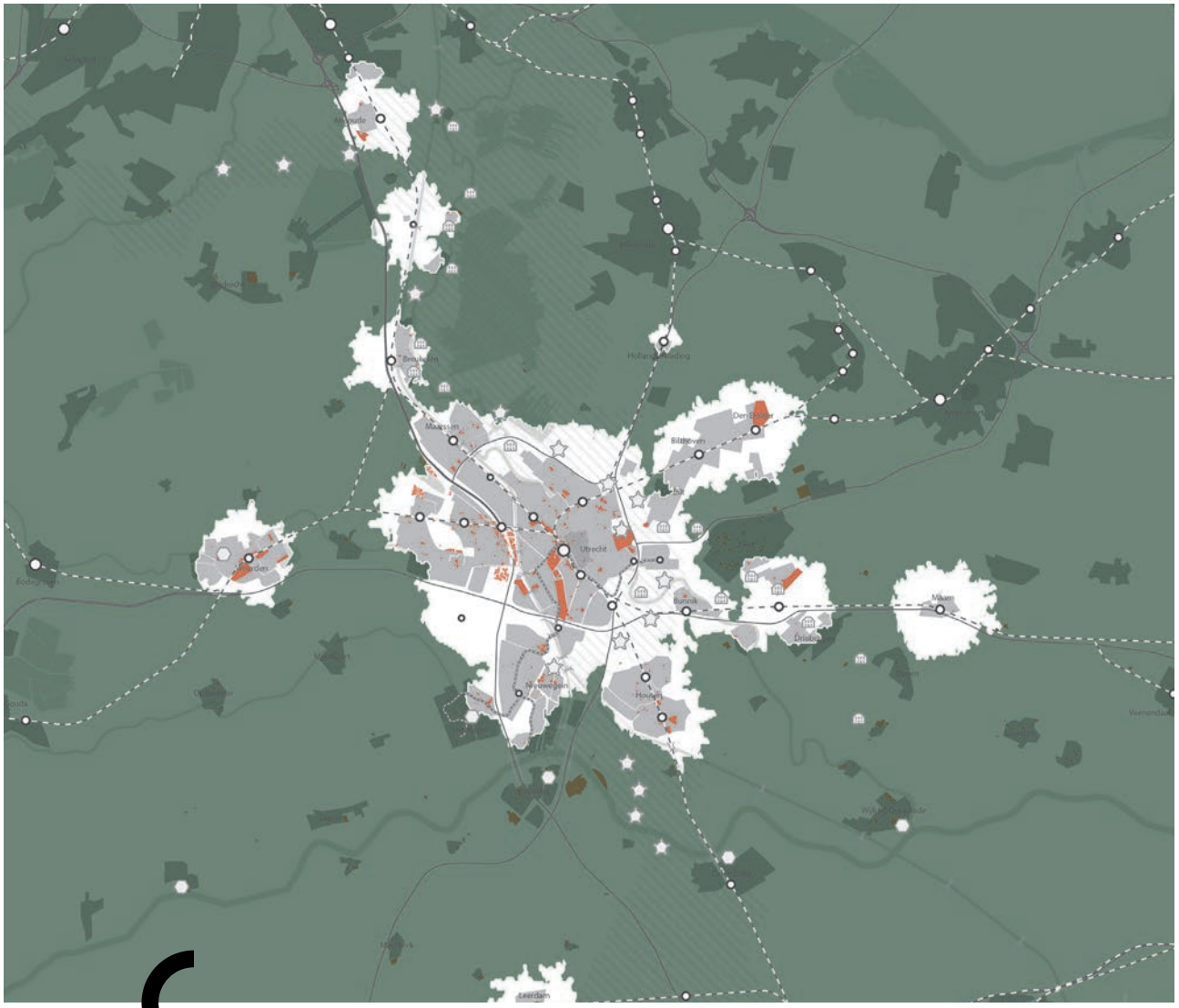
Voor de verkenning van de knopen is zoveel mogelijk gebruik gemaakt van de kennis bij verschillen gemeenten, de provincie, de rijksoverheid en experts van ProRail en NS. Tijdens meerdere Maakdagen zijn de knopen geselecteerd, verkend en geladen met woon- en werkmilieus. Het resultaat van deze sessies is verwerkt in de fact sheets die per knoop zijn opgesteld.

Werkgroep wonen/werken

De verkenning is aangestuurd door de Werkgroep wonen/werken, waarin de gemeenten, regio U16, Provincie Utrecht en de Rijksoverheid vertegenwoordigd zijn. De werkgroep heeft naar aanleiding van deze studie nog een check gedaan op de uitkomsten bij de gemeenten en het REP. Deze check wordt verderop besproken.



Meer info? Zie rapport: Quickscan knopen, 30 april 2020



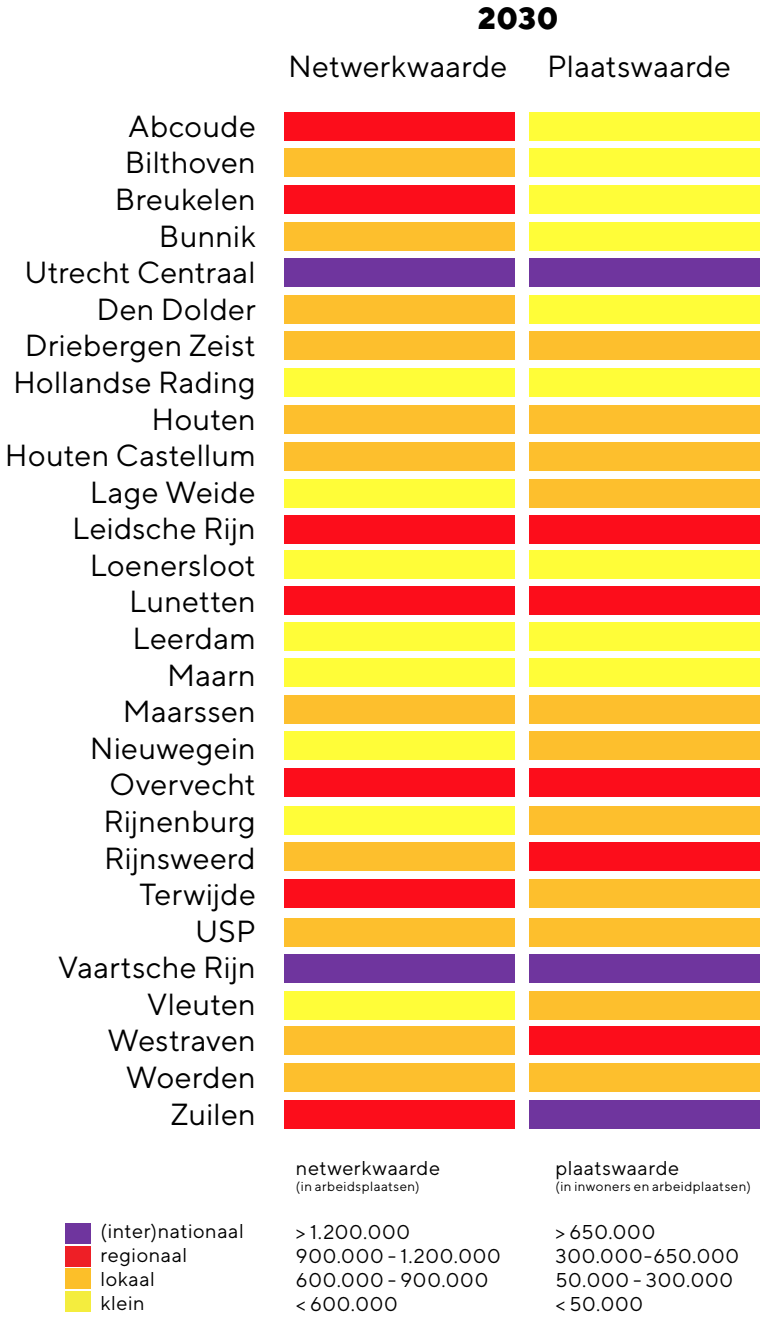
Het invloedsgebied van de 28 knopen in de U16 met (in oranje) de bouwplannen tot 2030.

28 Knopen

De regio U16 telt 21 NS-stations. Dit is het starpunt voo de Quickscan Knopen. Daarnaast zijn er zeven andere gebieden geselecteerd met een hoge concentratie van wonen en werken of een mogelijke ontwikkelpotentie na 2030. Dit gaat om Nieuwegein Stadscentrum, USP, Rijnsweerd, Lage Weide, Loenersloot en Westraven.

Netwerkwaarde en plaatswaarde

Op de kaart hiernaast zijn de 28 knopen aangegeven met hun theoretische invloedsgebieden. Dit theoretische invloedsgebied is bepaald op basis van het aantal arbeidsplaatsen dat vanuit de knoop binnen 45 minuten bereikbaar is. Dit noemen wij de netwerkwaarde. Hoe meer arbeidsplaatsen er bereikbaar zijn, hoe belangrijker de knoop, hoe groter het invloedsgebied. De grootte van het invloedsgebied bepaalt hoeveel woningen en arbeidsplaaten toegerekend kunnen worden aan een knoop. Dit noemen wij de plaatswaarde.

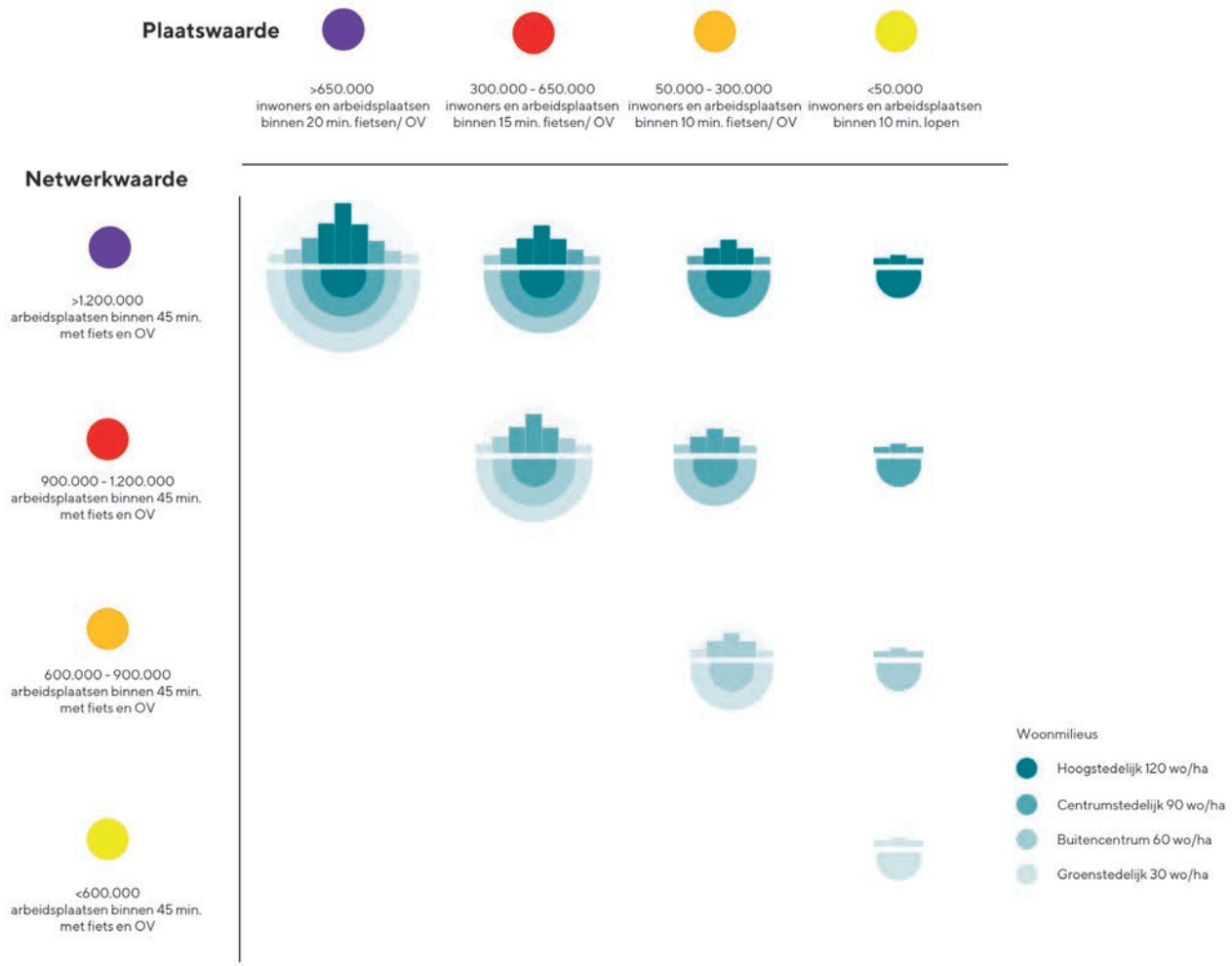


Voor iedere knoop is de netwerkwaarde en de plaatswaarde in 2030 berekend. Dit betekent dat de planvoorraad tot aan 2030 en de bijbehorende infra-maatregelen ook zijn meegenomen.

De **netwerkwaarde** zegt iets over hoe goed een knoop bereikbaar is. Dit is gemeten in het aantal bereikbare arbeidsplaatsen binnen 45 min met fiets en OV.

De **plaatswaarde** zegt iets over de massa en het voorzieningenniveau rond een knoop, dit is gemeten op basis van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen in het invloedsgebied van de knoop.

Deze twee waarden zijn vervolgens ingedeeld in vier klassen: (inter)nationaal, regionaal, lokaal en klein. Zie in het overzicht hiernaast hoe de 28 onderzochte knopen scoren.



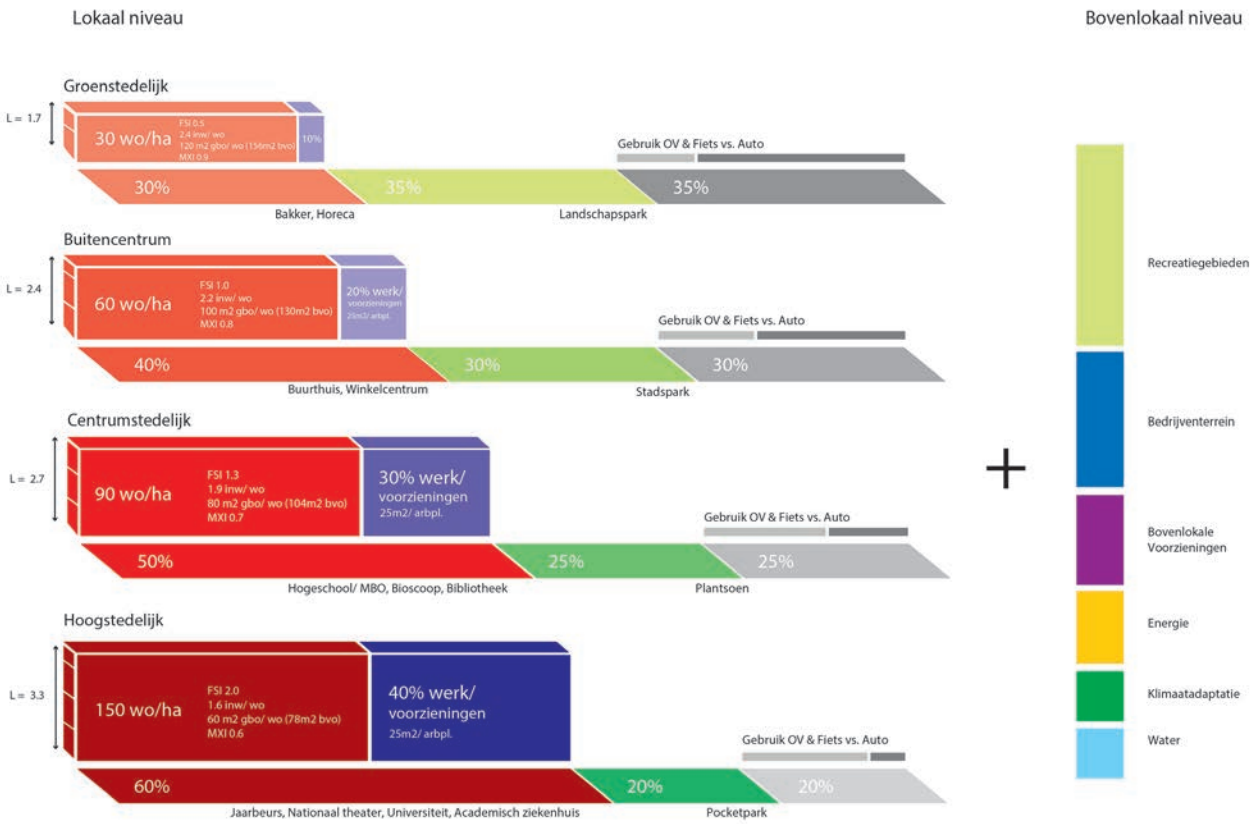
De methodische relatie tussen netwerkwaarde, plaatswaarde en leefmilieus.

Methodiek laadvermogen knopen

Om te bepalen hoeveel woningen en arbeidsplaatsen toegevoegd kunnen worden aan een knoop is de navolgende methode toegepast (hiernaast schematisch is weergegeven):

- De netwerkwaarde bepaalt het woonmilieu in de kern rond de knoop. Bij goed bereikbare plekken hoort een stedelijk milieu.
- De plaatswaarde bepaalt de omvang van het invloedsgebied (het aantal ringen). De afstanden van de invloedsgebieden zijn (afhankelijke van de plaatswaarde): 10 minuten lopen, 10 minuten fietsen/OV, 15 minuten fietsen/OV en 20 min fietsen/OV.

In een ideaal scenario zijn de netwerk- en plaatswaarde in evenwicht. Als de netwerkwaarde hoger is dan de plaatswaarde is er een grote kans om veel woningen en arbeidsplaatsen toe te voegen. Als de plaatswaarde hoger is dan de netwerkwaarde ligt er een grote opgave om de bereikbaarheid van de knoop te verbeteren.



De programmatische verhouding van de vier verschillende leefmilieus.

Leefmilieus

Om het laadvermogen voor 2040 te verkennen zijn er vier mogelijke leefmilieus uitgewerkt die toegepast kunnen worden, afhankelijk van de netwerkwaarde. Als vertrekpunt zijn de woonmilieus van ABF research genomen: hoogstedelijk, centrumstedelijk, buitencentrum en groenstedelijk. Op basis van deze milieus zijn de mogelijke woningdichtheden bepaald, uitgedrukt in woningen per hectare.

Daarnaast is per leefmilieu voor het grondgebruik een mengverhouding met andere functies vastgesteld. Dit is gedaan voor werk, voorzieningen, groen en infrastructuur. Hiervoor is gebruik gemaakt van de Barcode die door de Gemeente Utrecht wordt ontwikkeld en de Mixed Use Index die door het PBL is ontwikkeld. Hoe hoger de dichtheid, hoe meer menging met werk en voorzieningen, hoe intensiever het groen gebruikt wordt en hoe minder ruimte er is voor mobiliteit in het onderzoeksgebied.

In balans
Als de netwerkwaarde en plaatswaarde dezelfde kleur hebben dan kunnen we veronderstellen dat de knoop 'in balans' is. Er liggen wel kansen om woningen en arbeidsplaatsen toe te voegen, maar een grote schaalsprong is minder goed voorstelbaar.

Uit balans
Als de netwerkwaarde en plaatswaarde ongelijk zijn, dan is de knoop 'uit balans'. Breukelen ligt bijvoorbeeld heel goed in het netwerk, vooral ook richting Amsterdam, maar heeft relatief weinig woningen en arbeidsplaatsen. Hier ligt dus een theoretische kans om de bereikbaarheid beter te benutten door het toevoegen van een substantieel aantal woningen en arbeidsplaatsen. Dit geldt ook voor Abcoude, Bilthoven, Bunnik, Den Dolder en Terwijde

Omgekeerd past de matige bereikbaarheid van bijvoorbeed Westraven niet bij het grote aantal arbeidsplaatsen en huishoudens rondom deze knoop. Hier ligt in de eerste plaats een opgave om de bereikbaarheid te verbeteren. Dit geldt ook voor Lage Weide, Nieuwegein, Rijnenburg, Rijnsweerd, Vleuten en Zuilen.

Iedere knoop is anders
De bovenstaande bepaling van de netwerkwaarde en plaatswaarde gaat uit van een generieke rekenwijze die voorbij gaat aan de specifieke eigenschappen van de verschillende knopen. Om grip te krijgen op de gehele regionale opgave is het echter niet mogelijk om alle specifieke eigenschappen gedetailleerd mee te nemen in deze Quickscan. In de vervolgfase van het MIRT Onderzoek zal wel specifieker gekeken worden naar de kenmerkende eigenschappen van de netwerk- en plaatswaarde van de kansrijke knopen

DNA van de knopen
Om niet helemaal voorbij te gaan aan de specifieke eigenschappen van de verschillende knopen is per knoop wel een globale typering opgesteld; het DNA van de knopen.

Het DNA beschrijft de belangrijkste karakteristieken, opgaven en kansen voor iedere knoop. Hiervoor is input opgehaald op de Maakdagen, aangevuld met input uit eigen analyse. De ontwikkelkansen zijn onderverdeeld in vier categorieen: Wonen, Werken, P&R-locatie en Landschapspoort.



C DNA van de knopen

Legenda knooptypering

Bebouwing 2030
- Wonen
- Werken

Landschap
- Bebouwd gebied
- Veenweide
- Heuvelrug

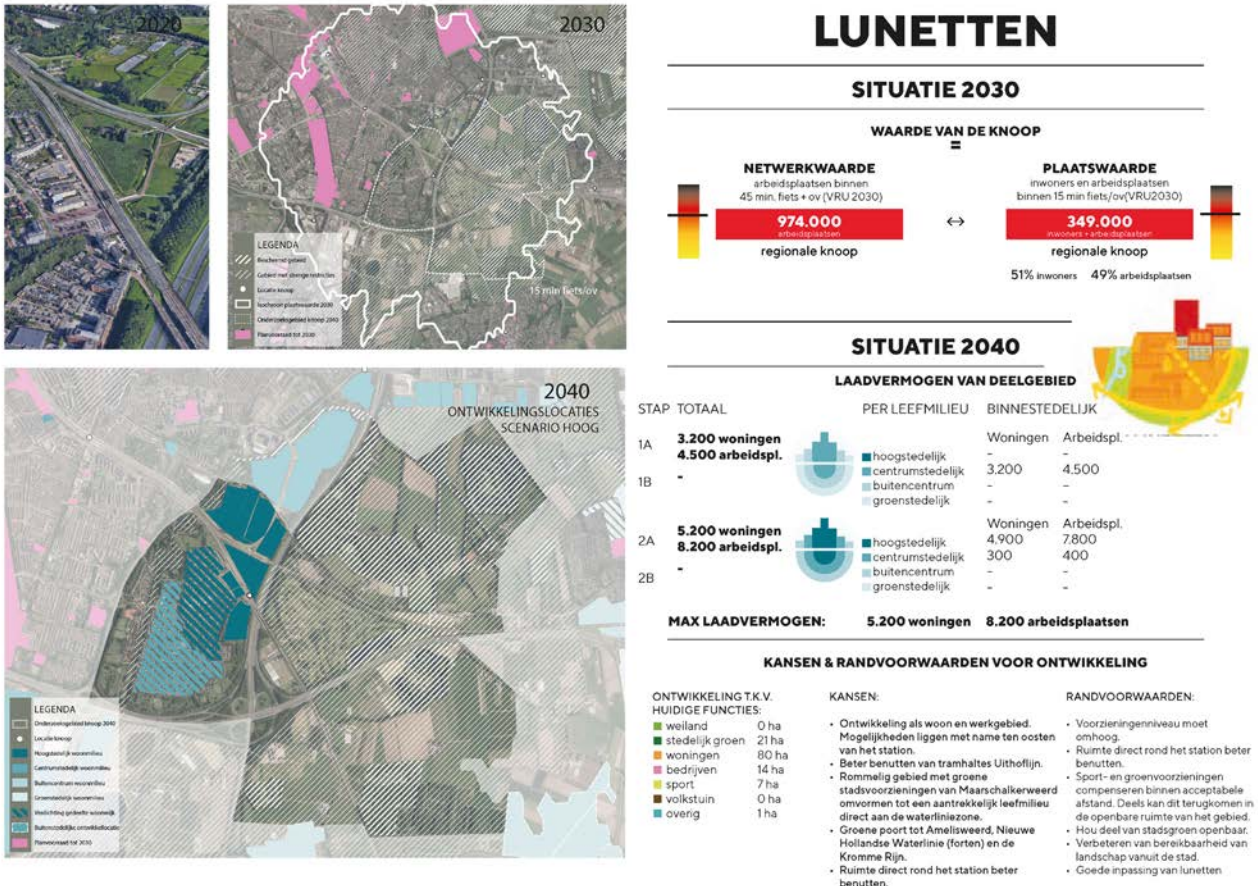
Infrastructuur
- Spoor
- Snelweg
- Kanaal/ rivier

Ontwikkeling 2040
- Nieuwbouw (wonen/werk)
- P&R functie
- Groene poort (+bestemming)

Verbeterde netwerkwaarde voorwaardelijk

Met de kennis van de netwerk- en plaatswaarde, de mogelijke leefmilieus, de beperkingen binnen het studiegebied en het DNA van de knoop is het mogelijk om te verkennen welke ontwikkelkansen er zijn om woningen en arbeidsplaatsen toe te voegen. De netwerkwaarde van de knoop is een belangrijke bepalende factor, daarom is onderzocht welke kansen er ontstaan als de netwerkwaarde beter benut wordt, aangepast wordt of ingrijpend verbetert. Bij sommige knopen kan de huidige netwerkwaarde beter benut worden, bijvoorbeeld station Breukelen. Voor de ontwikkeling van sommige knopen dient eerst geïnvesteerd te worden in de netwerkwaarde voordat er ontwikkeling mogelijk is, bijvoorbeeld Lunetten. Dan is er ook nog een laatste categorie waarbij er fors geinvesteerd moet worden in de netwerkwaarde omdat deze knoop nog onvoldoende in het OV-netwerk is ingebed, bijvoorbeeld Westraven. **Uitkomsten**

Deze Quickscan Knopen brengt voor 28 knopen in beeld welke mogelijke ontwikkeling er plaats zou kunnen vinden op basis van de netwerkwaarde en plaatswaarde. Deze inzichten zijn verwerkt in een factsheet per knoop, hiernaast ziet u het voorbeeld van Lunetten. Het is een zeer methodische aanpak die het mogelijk maakt om in de volgende stappen van het MIRT Onderzoek toe te werken naar een regionale integrale verstedelijkingsstrategie op basis van zorgvuldige afwegingen. Deze quickscan is dus de ruwe grondstof voor het vervolgonderzoek en zegt op zichzelf niets over de wenselijkheid van mogelijke ontwikkelingen.



5. Focus-gebieden

Na de Quickscan Knopen is meer gedetailleerd verkend welke knopen kansrijk zijn om verder te ontwikkelen, in samenhang met de ruimtelijke ontwikkeling van stad en landschap en de mogelijke maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en leefbaarheid. Het resultaat is de navolgende verkenning van Focusgebieden.

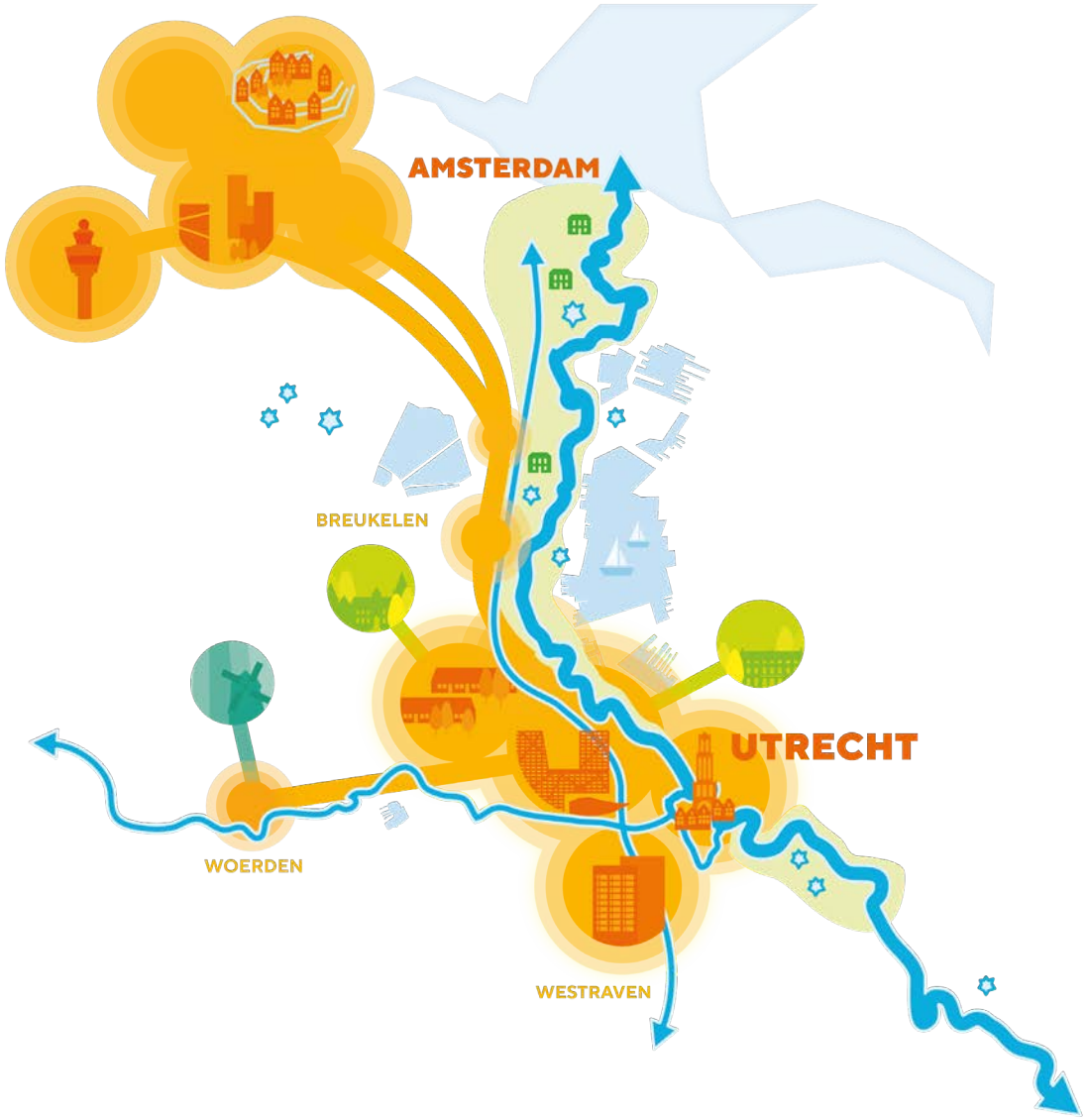
Er is gekozen voor drie Focusgebieden om de ruimtelijke en programmatische samenhang tussen verschillende knopen beter in beeld te krijgen en goed af te kunnen stemmen met gemeenten. Het is uitdrukkelijk niet de bedoeling dat er later in het onderzoeksproces gekozen een Focusgebied gekozen gaat worden.
Deze focusgebieden zijn met name gebruikt om alle opgedane inzichten en plek te geven in een model en deze zo te kunnen doorrekenen. Hierbij gaat het om mobiliteitseffecten, mini-MKBA's en het beoordelingskader. De uitkomsten hiervan zijn te vinden in rapportage: (PM!). Vervolgens dienen de lessen die hieruit worden getrokken als input voor de uiteindelijke verstedelijkingscontour.

De drie focusgebieden worden op de volgende pagina's toegelicht:

- Kralensnoer Utrecht - Amsterdam
- Utrecht en de Heuvelrug
- De brede A12-zone

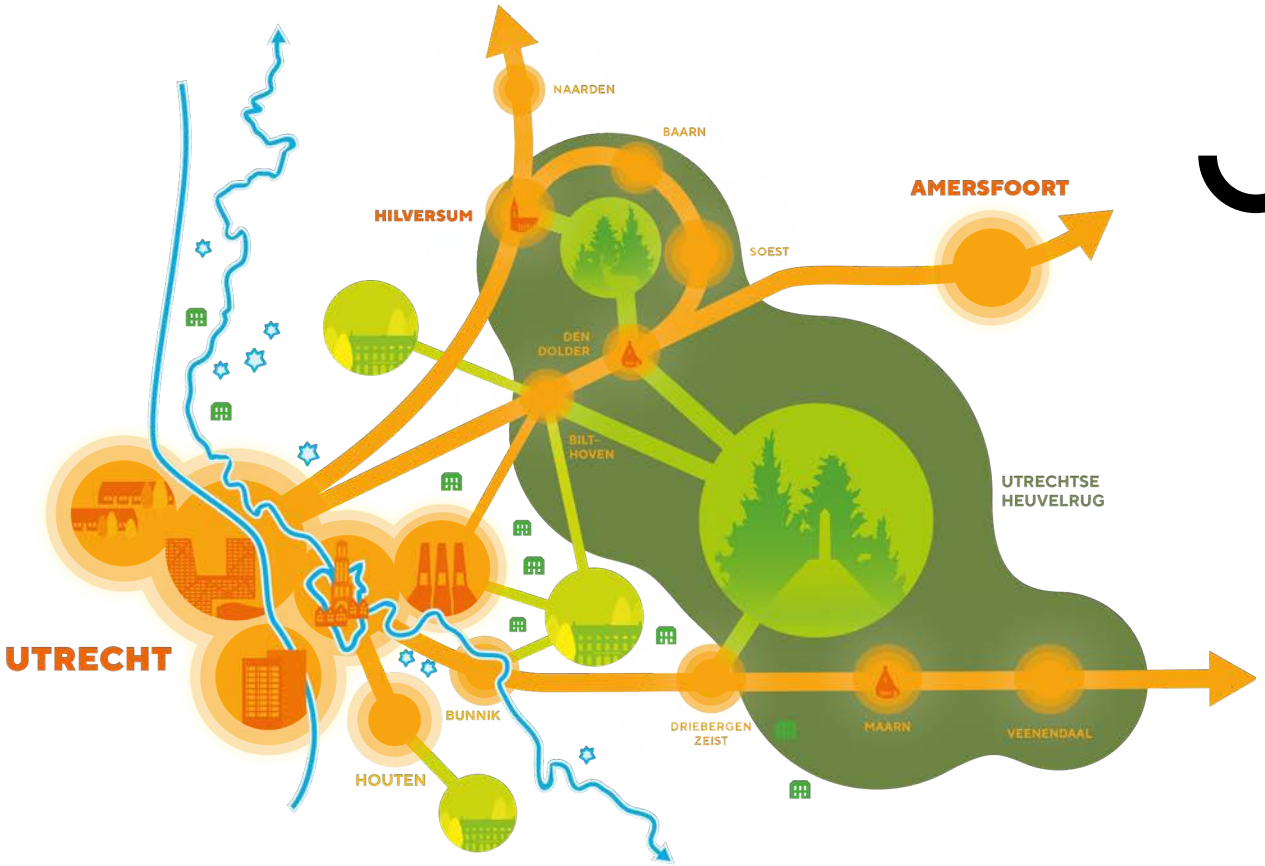


Meer info? Zie rapport: Focusgebieden MIRT MRU, 6 augustus 2020



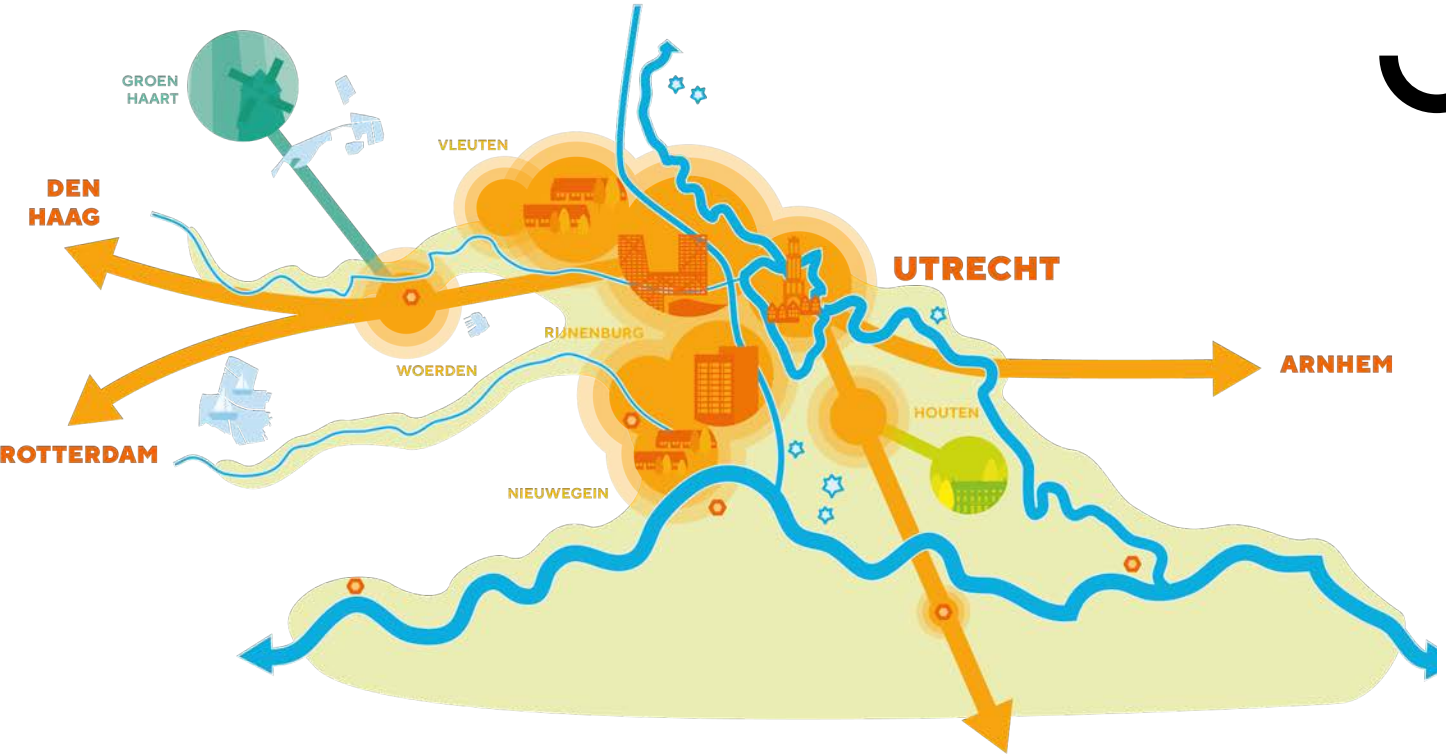
Kralensnoer Utrecht-Amsterdam

Hier staat de ruimtelijke en economische samenhang met Groot Amsterdam centraal. Vooral de corridor van spoor, snelweg en Vechtlandschap is een aantrekkelijke drager voor de ontwikkeling van een kralensnoer aan knopen tussen Utrecht en Amsterdam.



Utrecht en de Heuvelrug

Op de Heuvelrug ligt een fijnmazig stedelijk, ecologisch en recreatief systeem met grote samenhang. USP, Amersfoort, Zeist en Hilversum zijn de grote trekkers, verbonden met een fijnmazig netwerk van spoor, HOV en snelwegen.



De brede A12-zone

De A12 corridor vormt de belangrijkste drager in dit Focusgebied. Rondom de achterland-verbinding via weg en spoor liggen kansen om vooral in de A12 zone een substantiele stedelijke ontwikkeling te realiseren.

Trechterronde 2 - Mini MKBA

De mini-MKBA's in deze fase zijn bedoeld om te kijken of op basis van globale inzichten al een schifting mogelijk is. Zijn er in deze fase al gebieden en vooral mobiliteitsmaatregelen waarvan we op grond van een eerste beeld van de kosteneffectiviteit kunnen zeggen of ze kansrijk zijn of juist niet? Voor- en nadelen van gebieden en mobiliteitspakketten zijn zoveel mogelijk in beeld gebracht, soms was hier vervolgonderzoek voor nodig.

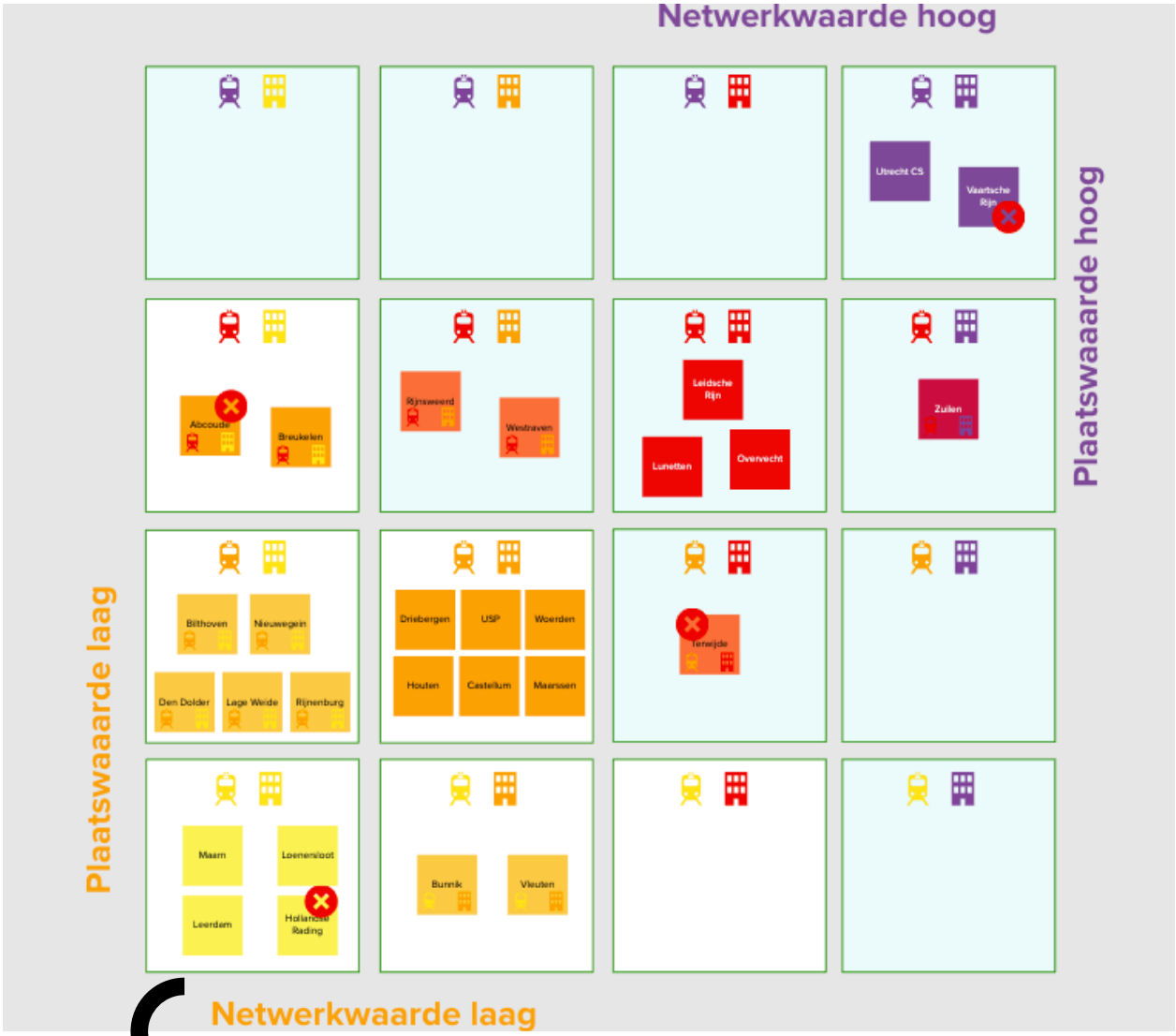
Na deze trechterronde zijn er op ruimtelijk vlak een paar conclusies getrokken. Voor het ontwikkelperspectief liggen grote kansen bij de grote knopen in het stedelijk kerngebied. Deze potentie zou sowieso benut moeten worden. Grote uitleglocaties zoals Loenersloot en Breukelen-west leveren niet het gewenste resultaat op. De voordelen wegen niet op tegen de nadelen, en bovendien zijn er genoeg andere locaties waar ontwikkeld kan worden. Als laatste is ook besloten dat een A12-zone met heavy-rail niet haalbaar is. Om verder te kunnen trechteren moet vervolgonderzoek helpen voor extra verdieping.



Meer info? Zie rapport: Rapport Beoordeling en mini-MKBA's focusgebieden regio Utrecht

6. Grote kansrijke knopen

Uit de focusgebieden kwamen een paar grote kansrijke knopen naar voren die een belangrijke rol kunnen spelen in het ontwikkelperspectief. Om de potentie van deze knopen beter in te kunnen schatten, is meer grip nodig op de gebieden rond deze knopen. In wezen is deze studie een meer gedetailleerd vervolg op de quickscan.



Sortering van knopen op basis van Netwerkwaarde en Plaatswaarde.

Uit de focusgebieden en de mini-mkba's kwamen een paar grote kansrijke knopen naar voren die een belangrijke rol kunnen spelen in het ontwikkelperspectief. Om de potentie van deze knopen beter in te kunnen schatten, is meer grip nodig op de gebieden rond deze knopen. In wezen is deze studie een meer gedetailleerd vervolg op de quickscan.

Deze studie heeft als doel om meer grip te krijgen op wat er precies speelt bij de ontwikkeling van deze knopen. Daarbij wordt gekeken naar de maximale potentie van de directe omgeving van deze knopen. Ook worden de voorwaarden voor ontwikkeling, de gevolgen voor de huidige functies en hoe dit in een nieuwe situatie ingepast kan worden onderzocht. Centrale vraag is wat betekent het wanneer de knoop ontwikkeld wordt tot een knoop van nationale waarde. Dit staat dus los van de vraag of zo'n ontwikkeling wenselijk en/of nodig is. Het gaat er vooral om

in beeld te brengen wat de doorgroeimogelijkheden zijn.

Basisbegrippen
Op basis van de Quicksan Knopen kan de hiernaast weergegeven tabel opgesteld worden die inzichtelijk maakt wat per knoop de balans is tussen de netwerkwaarde en plaatswaarde.

Er zijn negen knopen die bijzonder goed scoren (hoge netwerkwaarde en plaatswaarde). Daarnaast mist er een belangrijke knoop: USP. De bereikbaarheid is hier onvoldoende maar economisch gezien is deze knoop van vitaal belang voor de regio en Nederland. Daarnaast zijn er een paar knopen waar geen ontwikkelruimte is gevonden. Dit betekent dat er in totaal acht knopen zijn die wij rekenen tot de grote kansrijke knopen van de regio. Deze zijn in ieder Focusgebied meegenomen en hier zou bij het ontwikkelperspectief sowieso op ingezet moeten worden. Van deze acht knopen zijn er zes opnieuw onder de loep genomen om een beter beeld te krijgen wat hier consequenties van ontwikkeling kunnen zijn. Dit zijn de knopen waar nog vraagstukken opgelost moesten worden. Centraal station en Papendorp zijn hierbij niet verder onderzocht. Het betekent nadrukkelijk niet dat deze knopen daarmee afvallen.

Dit onderzoek naar de gebieden rondom en tussen deze kansrijke knopen heeft geleid tot de grote U. Er is een zone in het stedelijk kerngebied (in de vorm van een U) waar veel ontwikkelpotentie en -ruimte ligt. Dit zijn goed bereikbare locaties tussen de oude binnenstad en de latere nieuwe uitbreidingen, een soort tussenzone. De grote U loopt vanaf Lage Weide via Leidsche Rijn, Westraven, Lunetten, USP naar Overvecht. Naast de grote kansrijke knopen en de grote U worden verschillende begrippen gebruikt voor gebiedsaanduidingen. Hieronder is een overzicht opgenomen wat hier onder verstaan wordt en wat de verschillen zijn.

Stedelijk kerngebied is het aaneengesloten stedelijke gebied bestaande uit Utrecht, Nieuwegein, IJsselstein, Maarssen en Houten.

Grote U is de binnenstedelijke tussenruimte waar nog ruimte gemaakt kan worden om een groot deel van de groei op te vangen en tegelijkertijd de noodzakelijke verbinding te leggen tussen de binnenstad van Utrecht, de buitenwijken, de grootste randgemeentes en het waardevolle metropolitane landschap.

Metropoolpoorten zijn de drie nieuwe stedelijke centra binnen de Grote U met substantiële ontwikkelruimte voor hoogstedelijke gemengde woon/werkmilieus die het stedelijk kerngebied de ruimte geven om door te groeien naar een polycentrische MRU. Dit zijn Noord (Leidsche Rijn-Zuilen), Oost (USP) en Zuid (A12-zone).
Regiopoorten liggen buiten het stedelijk kerngebied en hebben volop mogelijkheden om een substantieel deel van

de regionale groei op te vangen. In het Ontwikkelperspectief worden zeven Regiopoorten aangewezen die met trein of HOV goed zijn verbonden met de MRU: Breukelen, Bunnik-Odijk, De Bilt, Vianen, Woerden en Zeist.

Vitale kernen zijn de overige kleine steden en dorpen in de regio.

Aanpak knopen studie
Er is op gedetailleerder niveau gekeken naar de knopen Leidsche Rijn-Zuilen, Overvecht, USP-Rijnsweerd, Lunetten-Koningsweg en Westraven-Liesbosch. De overige gebieden in de Grote U zijn niet nader onderzocht, hier is gebruik gemaakt van de inzichten uit andere studies zoals de RSU.

In eerste instantie is gekeken naar de belangrijke kernmerken die het karakter van die knoop bepalen, dit gaat onder andere over groenblauwe structuren en erfgoed. Ook zijn belangrijke functies geïnventariseerd. Dit zijn elementen die behouden en versterkt moeten worden. Vervolgens zijn randvoorwaarden meegenomen, zoals bijvoorbeeld de upgrade van het treinstation en lightrail verbindingen, snelfietsroutes en het opheffen van bestaande barrières.

Daarna is er op een gedetailleerder schaalniveau gekeken waar er nog extra potentie zit ten opzichte van de quickscan. Dit gaat bijvoorbeeld om restgroen, bedrijventerreinen met laagwaardige extensieve functie zoals bijvoorbeeld een motorcrossbaan of een autosloperij. Ook is gekeken naar woongebieden in corporatiebezit met een lage dichtheid in de directe omgeving van een knoop. Wanneer een knoop ontwikkeld wordt tot nationale knoop passen dit soort plekken niet meer naast een station. Belangrijk hierbij is dat deze functies niet verloren gaan, deze moeten ergens terugkomen. In deze studie is hier een kwantitatieve check op gedaan. Dat wil zeggen dat arbeidsplaatsen en woningen die weggehaald worden om plaats te maken voor nieuwe ontwikkeling in hetzelfde gebied teruggebracht worden. Hierbij gaat het vaak om gemengde milieus waarbij op blokniveau wonen en werken gemengd wordt. Dit kan bijvoorbeeld door werken in de plint met wonen daarop. Ook wordt gestapelde bedrijvigheid toegepast. In de praktijk zal niet voor alle bedrijvigheid een plek zijn in zo'n nieuwe situatie, ook kan niet alle bedrijvigheid gecombineerd worden met woningbouw. Dit moet in een vervolgonderzoek meegenomen worden. Het aantal bestaande arbeidsplaatsen is bepaald aan de hand van het provinciale arbeidsplaatsen register (PAR). In deze studie maken we onderscheiden tussen intensief (kantoren) en extensieve (maakindustrie/logistiek) bedrijfslocaties. Voor woningen wordt gerekend met centrumstedelijke dan wel hoogstedelijke leefmilieus.

Bij de verstedelijkingsopgave hoort ook een groenopgave die ingevuld is door de inpassing van parken, groenblauwe structuren en of scheggen. Groen dat opgeofferd wordt komt met een overmaat weer terug in hetzelfde gebied.

Arbeidsplaatsen	saldo bedrijven	saldo kantoren	totaal extra banen
Westraven	1.792	6.175	7.967
Leidsche Rijn	747	10.766	11.513
Lunetten	(218)	5.709	5.491
USP	1.220	3.042	4.261
Overvecht	(102)	806	704
Rijnsweerd	(358)	2.116	1.758
Zuilen	148	3.011	3.159
Totaal	**3.229**	**31.625**	**34.854**

Woningen	saldo woningen
Westraven	16.128
Leidsche Rijn	2.711
Lunetten	9.103
USP	7.410
Overvecht	7.267
Rijnsweerd	2.785
Zuilen	10.382
Totaal	**55.786**

Uitkomsten knopenstudie naar maximale theoretische potentie. De aantallen laten zien wat na 2030 ruimtelijk ingepast kan worden bij de ontwikkeling tot een nationle knoop. Dit is het resultaat van een tussenstap en nog geen eindresultaat.

Uiteindelijk is voor elke knoop een mogelijk verkaveling getekend om als input voor het rekenmodel te kunnen gebruiken. Hierdoor was het mogelijk om de balans van arbeidsplaatsen bij te houden. Van deze verkaveling is een 3D model gemaakt, om een idee te krijgen bij de volumes en dichtheden. Opgenomen in dit rapport zijn de 3D beelden en het overzicht van de getallen. Per knoop zal een structuurkaart en een vogelvlucht weergeven worden samen met de belangrijkste randvoorwaarden en bevindingen. Hierna vindt u een overzicht van de aantallen die horen bij een maximale doorgroei van de grote kansrijke knopen. De inzichten die uit deze fase voortkwamen hebben uiteindelijk geleidt tot de drie metropoolpoorten in het ontwikkelperspectief; West (Leidsche Rijn-Zuilen), Oost (USP) en Zuid (A12-zone).

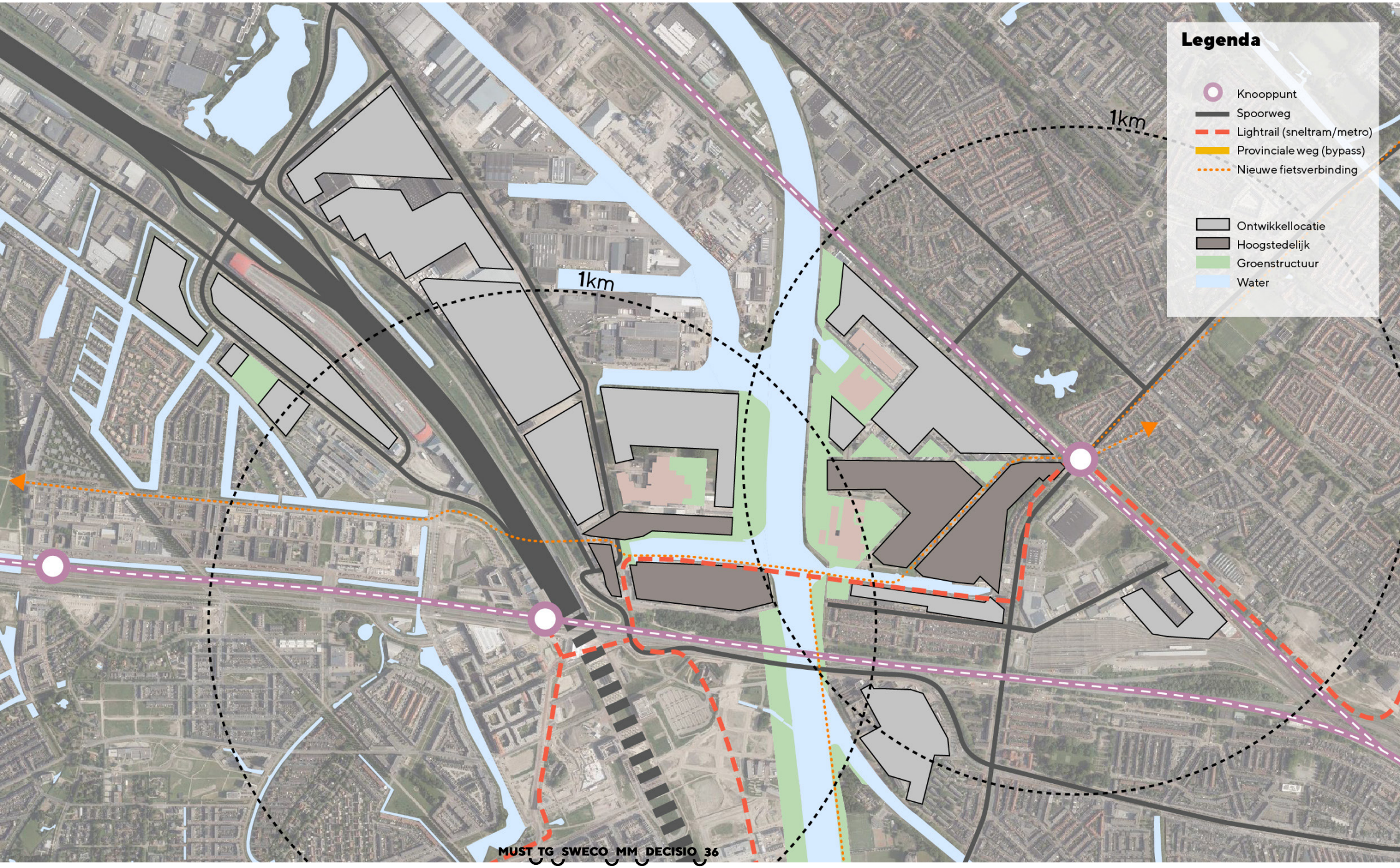
Leidsche Rijn - Zuilen

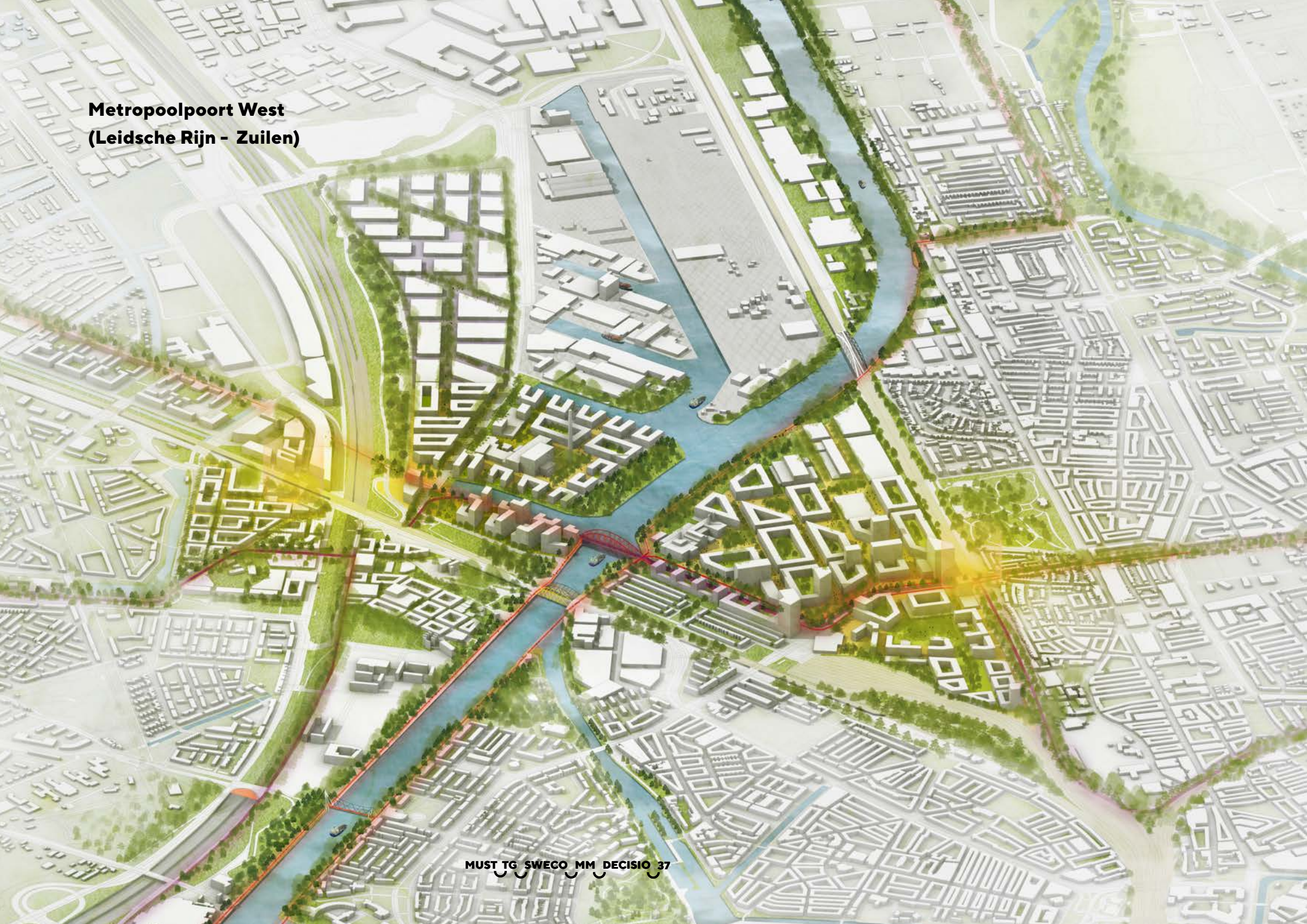
Randvoorwaarden

- Behouden werkgelegenheid. Maakindustrie in Lage Weide en creatieve industrie in Zuilen.
- Behoud industriële iconen (energiecentrales en werkspoorkathedraal)
- Lightrail LR-Zuilen-Overvecht-USP
- Nieuwe brug over Rijnkanaal voor fiets en lightrail.
- Veiligheidscontour rondom Rijnkanaal
- Milieucontouren Lage Weide zijn cruciaal in deze ontwikkeling. Lage Weide is het enige gebied in de regio die bedrijvigheid van een zware milieucategorie kan huisvesten. Verder onderzoek nodig hoe hier slim mee omgegaan kan worden.

Bevindingen uit onderzoek

- Kan functioneren als dubbelknoop op twee corridors; richting Amsterdam en zuidelijke randstad. Hiervoor is wel een goed werkende Lightrailverbinding tussen beide nodig.
- Bij Zuilen is een ambitieus woningbouwprogramma mogelijk. Dit kan in combinatie met behoud van werkgelegenheid. Wel vraagt dit om stapeling en functiemenging. Onderzocht moet worden wat dit met name voor creatieve bedrijvigheid betekend.
- Sluiten van belangrijke missing link in het fietsnetwerk tussen Leidsche Rijn en Overvecht. Hiervoor is een fietsbrug over het kanaal nodig.
- De veiligheidscontour langs het kanaal kan gebruikt worden voor het ontwikkelen van een groenblauwe as door de stad. Die deze knoop verbindt met de A12-zone d.m.v. snelfietsroutes. Op grotere schaal ontstaat zo ook de verbinding naar Houten en in noordelijke richting Amsterdam.
- Extra arbeidsplaatsen bevinden zich met name in het kantorensegment


Legenda
Knooppunt
Spoorweg
Lightrail (sneltram/metro)
Provinciale weg (bypass)
Nieuwe fietsverbinding
Ontwikkellocatie
Hoogstedelijk
Groenstructuur
Water
1km
1km


Metropoolpoort West
(Leidsche Rijn - Zuilen)

USP-Rijnsweerd

Randvoorwaarden

- Behouden werkgelegenheid. Versterken onderzoek- en onderwijscluster.
- Behouden van sportvelden en fort NHWL.
- Benutten tegenspits. De tram richting het centrum is 's ochtends leeg.
- Beter bereikbaar maken van USP door twee lightraillijnen. Een vanuit Leidsche Rijn - Overvecht, een vanuit Westraven - Lunetten.
- Aanpak Ring Utrecht; verbreding A27, aanpassing Klaverblad Rijnsweerd en downgraden stadstoegangsweg van A28.

Bevindingen uit onderzoek

- Door samenkomst van twee lightrail lijnen, de nabijheid snelwegafrit en het aanwezige life science cluster ontstaat een nieuwe goed bereikbare hotspot in de stad. Hierdoor worden de huidige functies versterkt en kan er een flink woonprogramma toegevoegd worden.
- Met name USP heeft een open structuur; forse gebouwen tussen weilanden. Hier liggen kansen voor aanzienlijke verdichting waarmee de tegenspits beter benut kan worden. Dit betekent wel dat het campus concept met de openstructuur losgelaten wordt.
- Met bebouwing van de open delen dient deze hoeveelheid groen wel terug gebracht te worden. Dit kan door het door ontwikkelen van de Kromme Rijn scheg. Dit is een park die de verbinding legt tussen stad en land, met daarin veel ruimte voor sport. Deze scheg kan ook onderdeel van de schuifpuzzel zijn om de ruimte van Maarschalkerweerd beter te benutten.


USP - Rijnsweerd
1km
Legenda
Knooppunt
Spoorweg
Lightrail (sneltram/metro)
Provinciale weg (bypass)
Nieuwe fietsverbinding
Ontwikkellocatie
Hoogstedelijk
Groenstructuur
Water

Lunetten-Koningsweg

Randvoorwaarden
- Behouden werkgelegenheid.
- Ontwikkeling dubbelknoop met nieuw IC-station Koningsweg. Hier is uitgegaan van vier-sporigheid op de corridor naar Driebergen-Zeist.
- Lightrail Westraven - Lunetten - USP
- Behouden waarde en uitstraling historisch erfgoed NHWL. Hierbij gaat het met name om de lunetten aan de noordwestkant met hun schootsveld en de zone ten oosten van de A27.
- Aanpak Ring Utrecht; verbreding A27 met overkluizing bij Amelisweer voor recreatieve verbinding.
- Verbeteren van Kromme Rijn scheg voor.

Bevindingen uit onderzoek
- Met name het gebied ten noorden van het huidige station biedt veel ontwikkelmogelijkheden. Hier is een hoogstedelijk woon- werkmilieu mogelijk die geen afbreuk doet aan de waarden van de NHWL.
- Rondom de stations kan een groot cluster kantoren en voorzieningen ontwikkeld worden. Hierdoor kan op termijn Lunetten-Koningsweg ontwikkelen tot een van de belangrijkste centra van de regio. Het huidige stationsplein en de aanwezige kantoren dienen hiervoor wel op de schop genomen te worden.
- De ruimte die benut wordt bestaat o.a. uit sportvelden en volkstuinen. Deze kunnen opgenomen worden in het nieuwe park van de schootsvelden van de lunetten of in de eerdergenoemde scheg langs de kromme rijn.
- Met de ontwikkeling van de overkluizing van de A27 en bijbehorende recreatieve- en snelfietsroutes kan de groene scheg die hier de stad in komt versterkt worden.
- Aan de oostkant van de A27 bevindt zich de NHWL-zone, dit staat op de lijst om genomineerd te worden voor de UNESCO. Hier kunnen dus geen ontwikkelingen plaatsvinden. Dit geldt ook voor het golfterrein.


Lunetten-Koningsweg
1km
Legenda
Knooppunt
Spoorweg
Lightrail (sneltram/metro)
Provinciale weg (bypass)
Nieuwe fietsverbinding
Ontwikkellocatie
Hoogstedelijk
Groenstructuur
Water


Metropoolpoort Oost (USP)

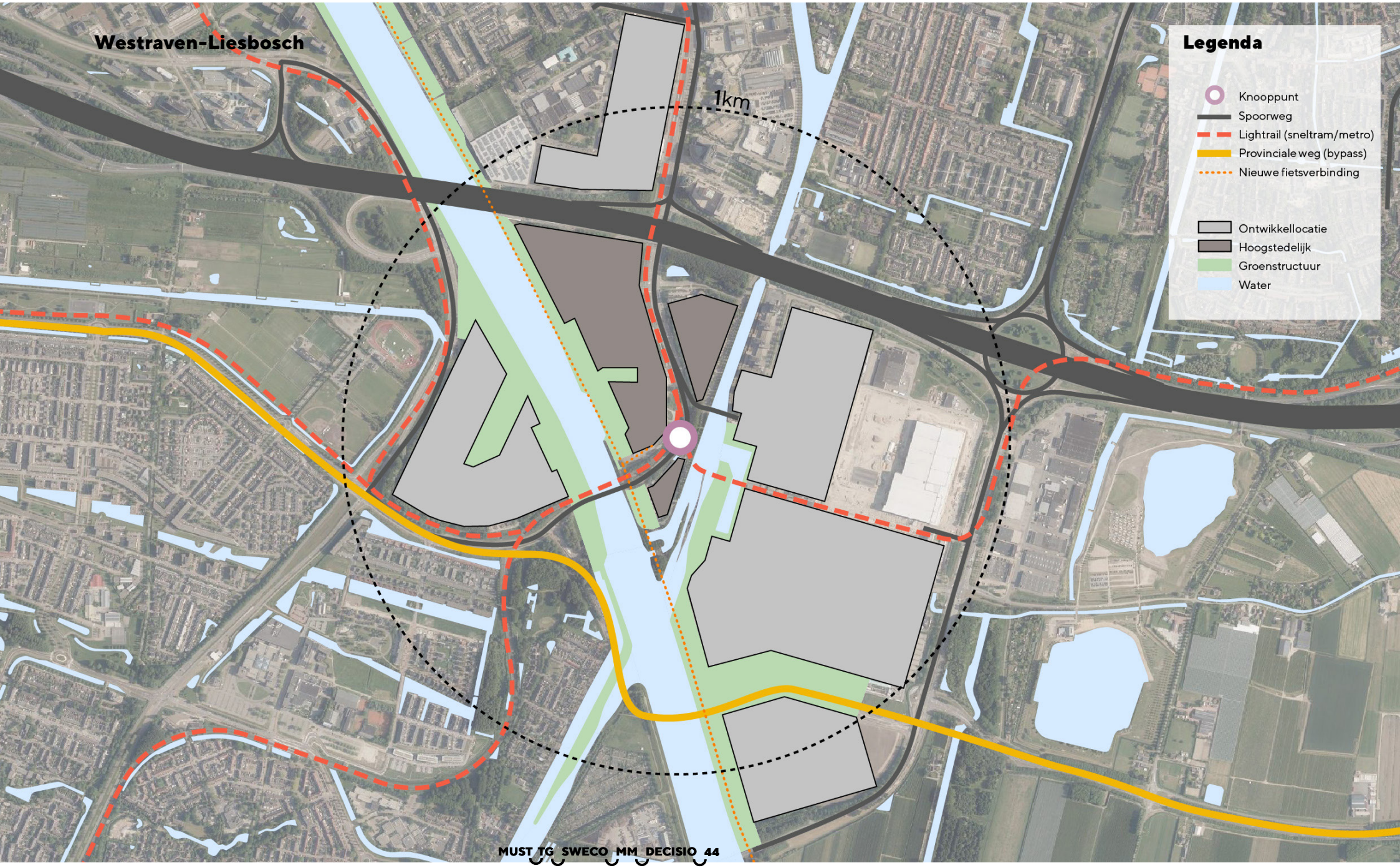
Westraven-Liesbosch

Randvoorwaarden

- Behouden werkgelegenheid. Net als belangrijke functies: hoofdkantoor Rijkswaterstaat, Distributiecentrum Jumbo, Ikea.
- Versnellen van SUNIJ-lijn via Merwedekanaalzone.
- Lightrail Leidsche Rijn - Westraven - USP
- Regionale parallelweg A12 toevoegen voor reductie regionaal verkeer A12. Hierbij wordt ook de aansluiting A12 - Europalaan eruit gehaald.
- Veiligheidscontour rondom Rijnkanaal
- Verbinden snelfietsroutes beide kanten kanaal voor netwerk Nieuwegein - Westraven - Centraal - Leidsche Rijn - Houten. Hiervoor zijn nieuwe bruggen nodig.

Bevindingen uit onderzoek

- Door de nieuwe lightrailverbindingen wordt Westraven een knooppunt in het regionale OV-net. Dit biedt kansen om hier een stedelijke knoop te ontwikkelen met gemengd milieu. Hierdoor kunnen Utrecht en Nieuwegein als een stedelijk gebied aan elkaar vastgroeien.
- Er kan op deze manier een hoogstedelijk milieu ontwikkeld worden op Westraven. Dan is er geen ruimte meer voor de bus stalling die nu ontwikkeld wordt. Om meer ruimte te winnen en de mobiliteit beter te organiseren is het mogelijk om de snelwegafrit Westraven weg te halen met daarbij de aansluiting op de Europalaan. De Europalaan kan dan gedowngraded worden en de sneltram kan dan beter en sneller ingepast worden.
- Het grote aantal bedrijven die met name op Liesbosch zitten worden teruggebracht. De combinatie van woningen toevoegen en het intensiveren van arbeidsplaatsen op het huidige bedrijventerrein vraagt wel om een grote inspanning. Hiervoor is stapeling van werkgelegenheid nodig en dienen de plinten van de woonblokken ook benut te worden voor bedrijvigheid. Het zuiden van Liesbosch zal voornamelijk bedrijventerrein blijven met daarin plek voor logistiek.
- De veiligheidszones op de oever van het Rijnkanaal wordt gebruikt voor de ontwikkeling van een groenblauwe as waarlangs snelfietsroutes leiden.
- Om deze ontwikkeling te realiseren zijn er een aantal nieuwe bruggen nodig die op een goede manier ingepast dienen te worden. Vanwege scheepsvaart moeten hier soms aanzienlijke hoogteverschillen worden overbrugd.


Westraven-Liesbosch
1km
Legenda
Knooppunt
Spoorweg
Lightrail (sneltram/metro)
Provinciale weg (bypass)
Nieuwe fietsverbinding
Ontwikkellocatie
Hoogstedelijk
Groenstructuur
Water


Metropoolpoort Zuid (A12-zone)
MUST TG_SWECO_MM_DECISIO_45


Overvecht
1km
Legenda
Knooppunt
Spoorweg
Lightrail (sneltram/metro)
Provinciale weg (bypass)
Nieuwe fietsverbinding
Ontwikkellocatie
Hoogstedelijk
Groenstructuur
Water

Overvecht

Randvoorwaarden

- Behouden werkgelegenheid.
- Lightrail LR-Zuilen-Overvecht-USP. Tracé loopt langs of op huidige spoor en gaat vervolgens via het spormuseumlijntje verder. Onderzocht dient te worden wat hier mogelijk is. Andere tracés zijn ook denkbaar.
- Groene structuur en karakter van de wijk behouden.

Bevindingen uit onderzoek

- Kansen voor verdichting liggen met name bij het efficiënter benutten van de huidige open structuur en het inbrengen van stedelijkere milieus. Met name woningcorporatiebezit speelt hierin een belangrijk rol.
- Ontwikkelpotentie direct rond huidige station is beperkt. De kansen liggen met name iets noordelijker en richting het oosten. In combinatie met het feit dat dit station aan de 'verkeerde' kant van CS ligt, maakt dat deze knoop vooral ontwikkeld wordt tot een fijn woonmilieu en niet zozeer een hoogwaardig werkmilieu.
- Een alternatieve stationslocatie (oostwaarts bij de Eykmanlaan) biedt echter wel kansen voor het ontwikkelen van een hoogstedelijk milieu direct naast het station.
- Momenteel zijn er veel vertrekkende bewegingen in de ochtendspits, omdat er met name gewoond wordt. Hier kan de tegenspits beter benut worden door het toevoegen van werk. Op de manier kan de infrastructuur beter benut worden.
- Het volkstuinpark 'de Driehoek' en het groen dat door verdichting verloren gaat dient te worden teruggebracht. Er liggen kansen om de groenstructuur van Overvecht uit te breiden en beter te verbinden met het Noorderpark.

Trechterronde 3 - Afstemming

De programmatische getallen die voortkwamen uit de verschillende deelonderzoeken matchten nog niet altijd met andere studies. Om deze aantallen op orde te krijgen is verder afstemming gedaan met dePOVI, REP, RSU, BZK, EZK, projectgroep A12-zone, en grote gemeenten. De werkgroep wonen/werken en later de verdiepingsgroep wonen/werken/landschap heeft hier een belangrijke rol in gespeeld. De getallen zijn aan de hand van een aantal overleggen aangescherpt. Voor het thema wonen liep dit gelijk met het opstellen van de focusgebieden. Het thema werken was lange tijd nog een blinde vlek die nog onvoldoende geïntegreerd was in het MIRT-onderzoek. Met de realiteitscheck economie en een aantal overleggen heeft dit uiteindelijk ook kunnen landen. Er is niet een overzicht van de conclusies van de realiteitscheck. Dit komt met name omdat dit een proces was met veel overleggen, mailwisselingen en feedbackrondes. De resultaten zijn verwerkt in het overzicht van het laadvermogen in het laatste hoofdstuk van dit rapport. De aantallen zijn zo goed mogelijk afgestemd met alle trajecten en partijen, toch zitten er soms verschillen in opvattingen of redeneerlijnen. Dit dient verder gezamenlijk uitgewerkt te worden in de gebiedsuitwerkingen.

7. Utrecht Nabij

Het hoofddocument vindt u het ontwikkelperspectief voor de MRU: ‘Utrecht Nabij’. Dit is het eindresultaat van het MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht. In dit hoofdstuk wordt nog een korte toevoeging gedaan op wat hier ruimtelijk gezien in meegenomen is.

Wonen en werken

De redeneerlijnen en kwalitatieve vulling van de verschillende woon- en werklocaties zijn in het hoofddocument al toegelicht. Deze bijlage maakt de stappen inzichtelijk hoe tot deze invulling is gekomen. Aan het eind van dit hoofdstuk zijn de aantallen voor een laag en hoog scenario te vinden. Hierin zijn ook het type leefmilieu opgenomen.

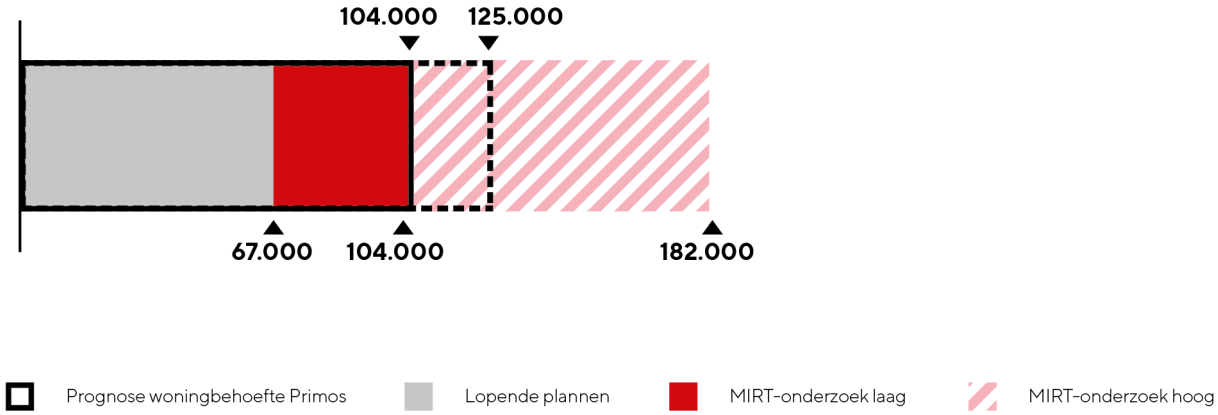
Landschap

Qua landschap wordt geïnvesteerd in stedelijk groen en worden de landschappen in de regio beter bereikbaar en toegankelijk gemaakt. Hierbij spelen groene parels en poorten een belangrijke rol. Deze zijn te vinden in de visiekaart en in het hoofddocument.

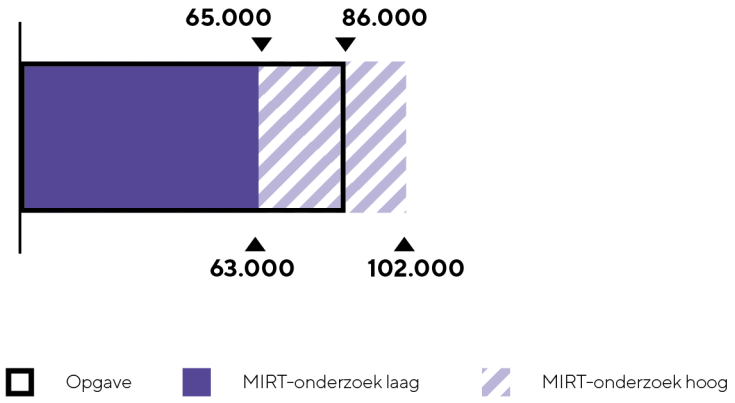
Mobiliteit

Het ontwikkelperspectief is een integraal verhaal met zowel ruimtelijke als mobiliteitsaspecten. Het ruimtelijke deel is in deze bijlage toegelicht. Voor mobiliteit wordt een strategie opgesteld die onder andere

Plancapaciteit woningaantallen



Plancapaciteit arbeidsplaatsen

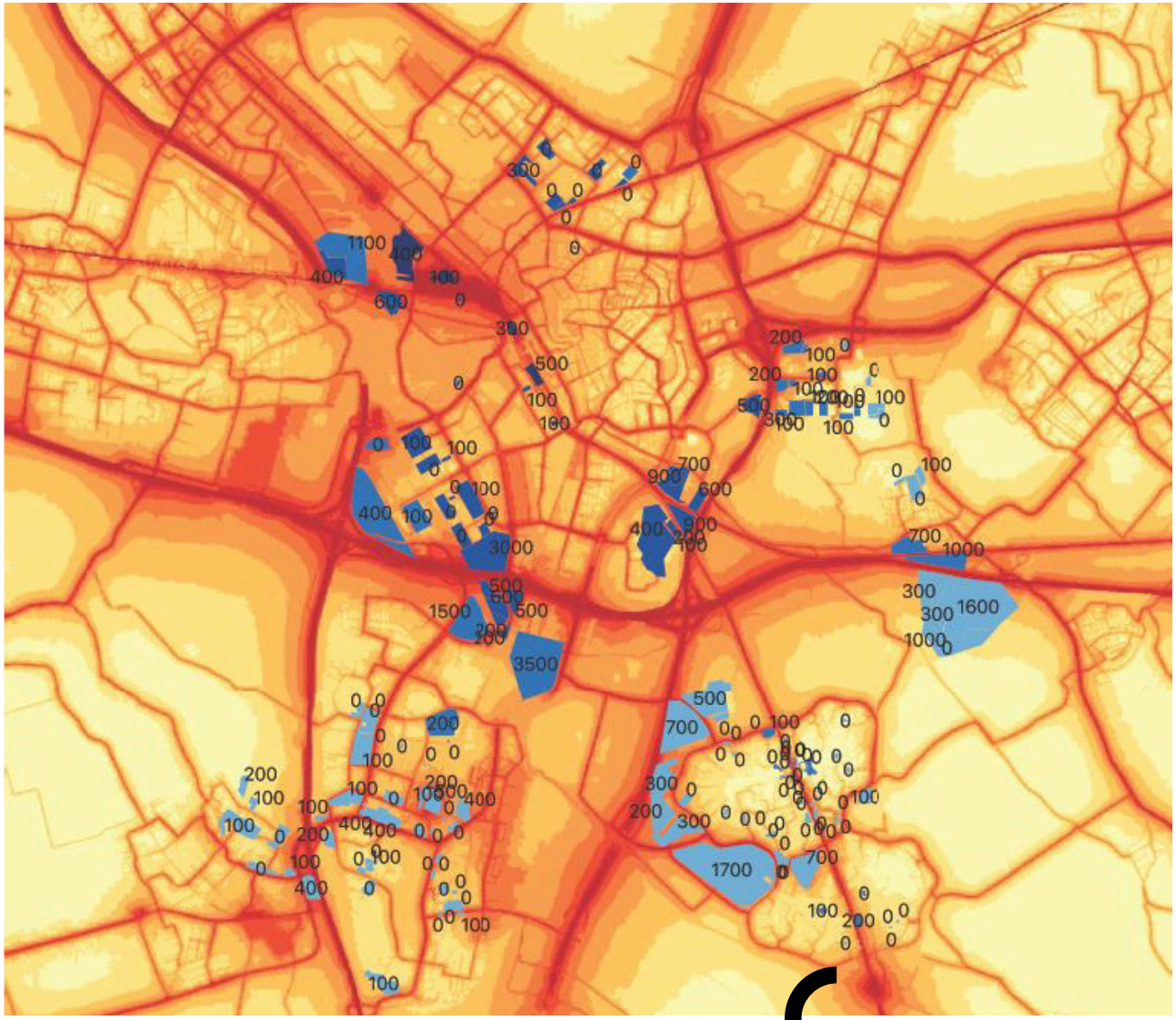


Plancapaciteit woningaantallen en arbeidsplaatsen

gaat over OV, weg, non-stop fiets, parkeerbeleid en een P&R-strategie. Dit wordt verder toegelicht in de bijlage over mobiliteit. Deze vormt samen met deze bijlage de toelichting op het ontwikkelperspectief.

Leefbaarheid

De opgave op gebied van leefbaarheid is fors. I&W verwacht groei van (met name stedelijke) mobiliteit en wil de effecten mobiliteit terugdringen. Daarom wordt duurzaamheid en gezondheid integraal meegenomen. Hierover is een rapportage opgesteld die de impact van mobiliteit op CO2, gezondheid en geluidsbelasting in beeld brengt. Hiervoor is een doorrekening gemaakt van de focusgebieden. Op het gebied van geluid kwam hier een belangrijke conclusie uit. Wonen in een stedelijk gebied gaat gepaard met geluidsbelasting. Van de nieuwe woningen valt maar 27-39% (afhankelijk van het focusgebied, Noord en Oost scoren het best, Zuid het minst) in de geluidscategorieën redelijk tot (zeer) goed. Dit gaat om het lage scenario, waar



Kaart uit de doorrekening van de focusgebieden, met daarin de ontwikkellocaties over de geluidscontouren geprojecteerd.

37.000 woningen in zitten. Dit betekent dat de overige woningen (>60%) vallen in de categorieën matig tot (zeer) slecht. De hoge scenario's scoorden iets beter, omdat hier meer woningen in het buitengebied zijn opgenomen. Hier viel 44-58% van de woningen in de categorie redelijk tot (zeer) goed. Oost scoorde hier het best, Noord het minst. Deze bevindingen geven aan dat dit een belangrijke opgave is bij de verdere uitwerking van de gebiedsuitwerkingen. Meer informatie hierover en de andere onderwerpen vindt u in het rapport: Analyse duurzame en gezonde mobiliteit (7 juli 2020).

Overzicht plancapaciteit

Al het onderzoek dat hiervoor besproken is heeft bijgedragen aan een goed inzicht in de plancapaciteit. Op de volgende pagina's wordt deze in een aantal schema weergegeven. Hier zijn de verschillende ontwikkellocaties in de MRU terug te vinden met de bandbreedtes van woningaantallen en arbeidsplaatsen. De genoemde woningaantallen moeten als toevoeging worden gezien op de huidige plannen (67.000) te voegen in de periode na 2030. Ook is aangegeven aan wat voor leefmilieu gedacht moet worden. Dit is vervolgens weer vergeleken met de woningbehoefte zoals door Companen is onderzocht. Voor arbeidsplaatsen is er geen duidelijk inzicht in de periode tot 2030, hier wordt het totaal vanaf 2020 weergegeven.

TOTAAL							
	Noord-Laag	Oost-Laag	Zuid-Laag	Noord-Hoog	Oost-Hoog	Zuid-Hoog	
<=45dB	0%	0%	0%	0%	0%	0%	*zeer goed*
45<=50dB	0%	0%	0%	0%	22%	8%	*goed*
50<=55dB	39%	38%	27%	44%	36%	38%	*redelijk*
55<=60dB	28%	39%	48%	38%	30%	28%	*matig*
60<=65dB	31%	23%	25%	18%	11%	25%	*slecht*
>65dB	1%	1%	0%	1%	1%	0%	*zeer slecht*

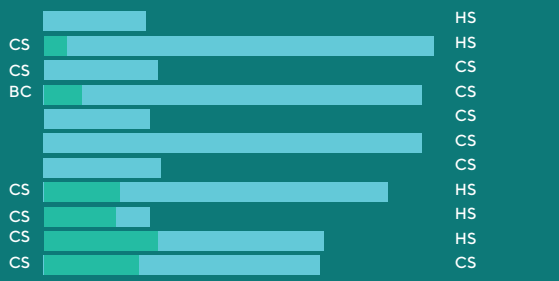
Tabel met uitkomsten doorrekening geluidsbelasting woningen focusgebieden.

Woningen



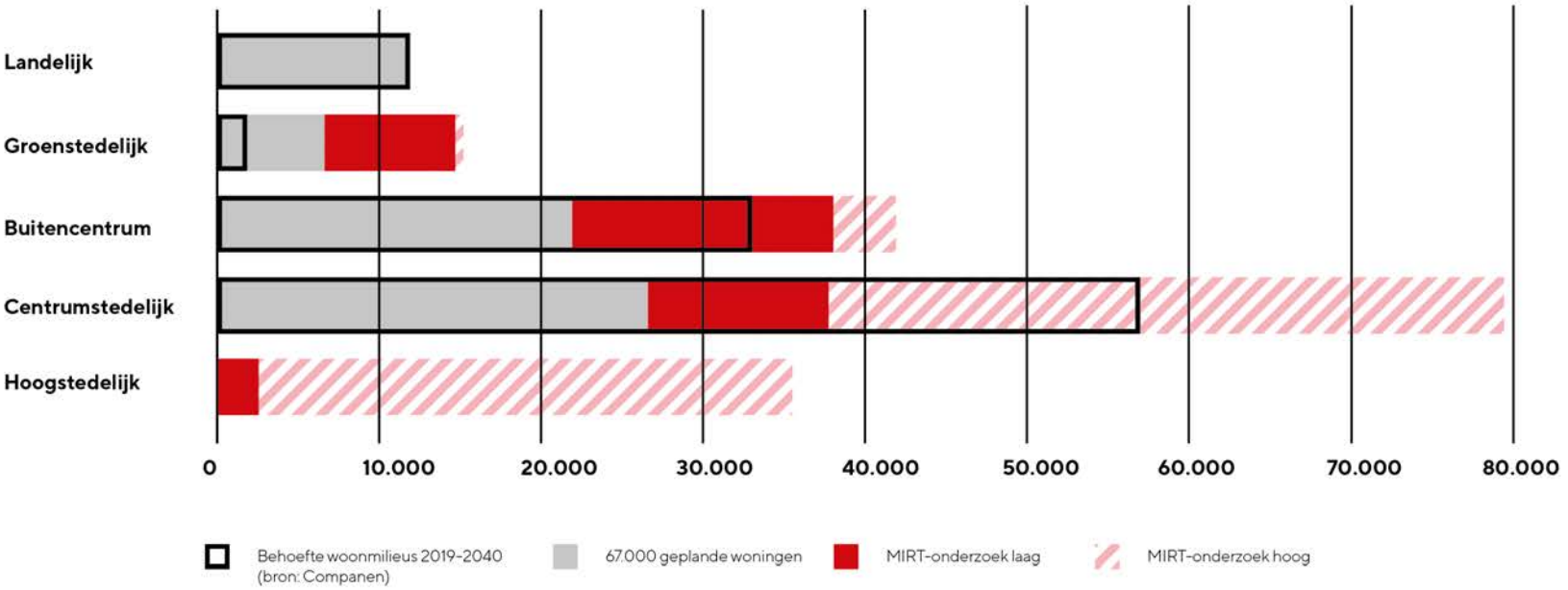
Woningbouwlocaties in de regio.
Bollen geven aantallen aan, donker rood is onderkant bandbreedte.

Bandbreedte overzicht woning aantallen

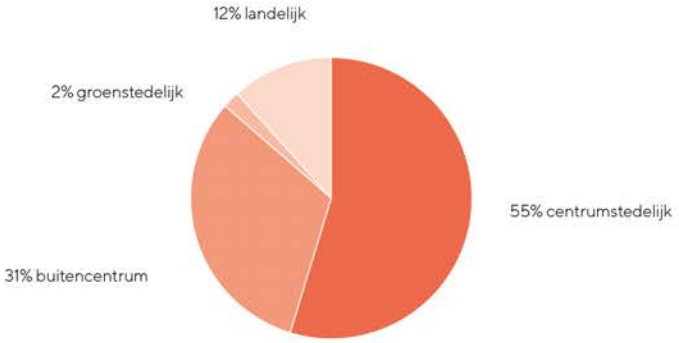


			Onderkant bandbreedte	Bovenkant bandbreedte
Grote U				
Lage Weide			-	-
Leidsche Rijn/ 4e kwadrant		HS	-	2.700
Zuilen (werkspoorkwartier)	CS	HS	600	10.300
Papendorp	CS	CS	-	3.000
Galecopper zoom	BC	CS	1.000	10.000
Bedrijvengebied Kanaleneiland		CS	-	2.800
Westraven (incl. tramremise)		CS	-	10.000
Laagraven /Liesbosch		CS	-	3.100
Lunetten/ Koningsweg (incl. deel Maarschalkerweerd)	CS	HS	2.000	9.100
Rijnsweerd	CS	HS	1.900	2.800
USP	CS	HS	3.000	7.400
Overvecht	CS	CS	2.500	7.300
subtotaal			11.000	68.500
Overig Stedelijk Kerngebied				
Centraal station	HS	HS	2.500	2.500
Kanaleneiland	CS	CS	900	1.000
Maarssen	BC	BC	1.700	3.200
Nieuwegein	BC	CS	2.500	4.500
Overvecht Noord	BC	BC	800	1.000
Vleuten	BC	BC	-	1.600
subtotaal			8.400	16.300
Regiopoorten				
Bilthoven/ De Bilt	BC	BC	1.000	2.000
Breukelen	BC	BC	1.000	3.000
Bunnik	BC	CS	800	1.900
Houten	BC	CS	5.000	6.100
Vianen	GS	GS	500	1.000
Woerden	BC	BC	2.000	4.000
Zeist-Noord		BC	-	5.000
subtotaal			10.300	22.600
Vitale Kernen				
	GS	GS	7.400	ntb*
			*Eventuele bovengrens te bepalen op basis van regionaal programmeren	
Overig				
Woningen in lopende plannen			67.000	67.000
TOTAAL 'Utrecht Nabij'			**104.100**	**179.700**
Doorgroei uitleglocaties				
Bunnik			-	5.000
Rijnenburg			-	30.000

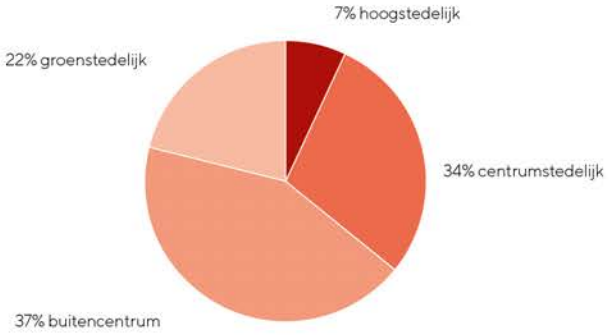
Confrontatie Ontwikkelperspectief met woningbehoefte



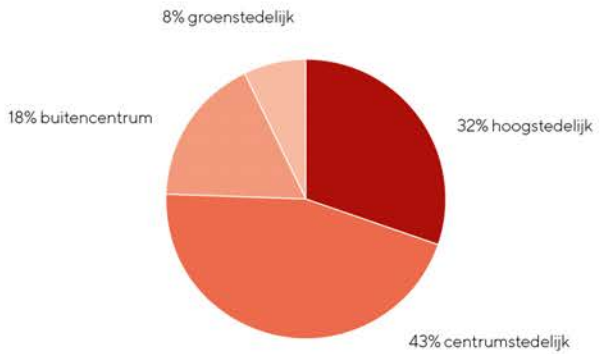
Verdeling leefmilieus



Behoefte

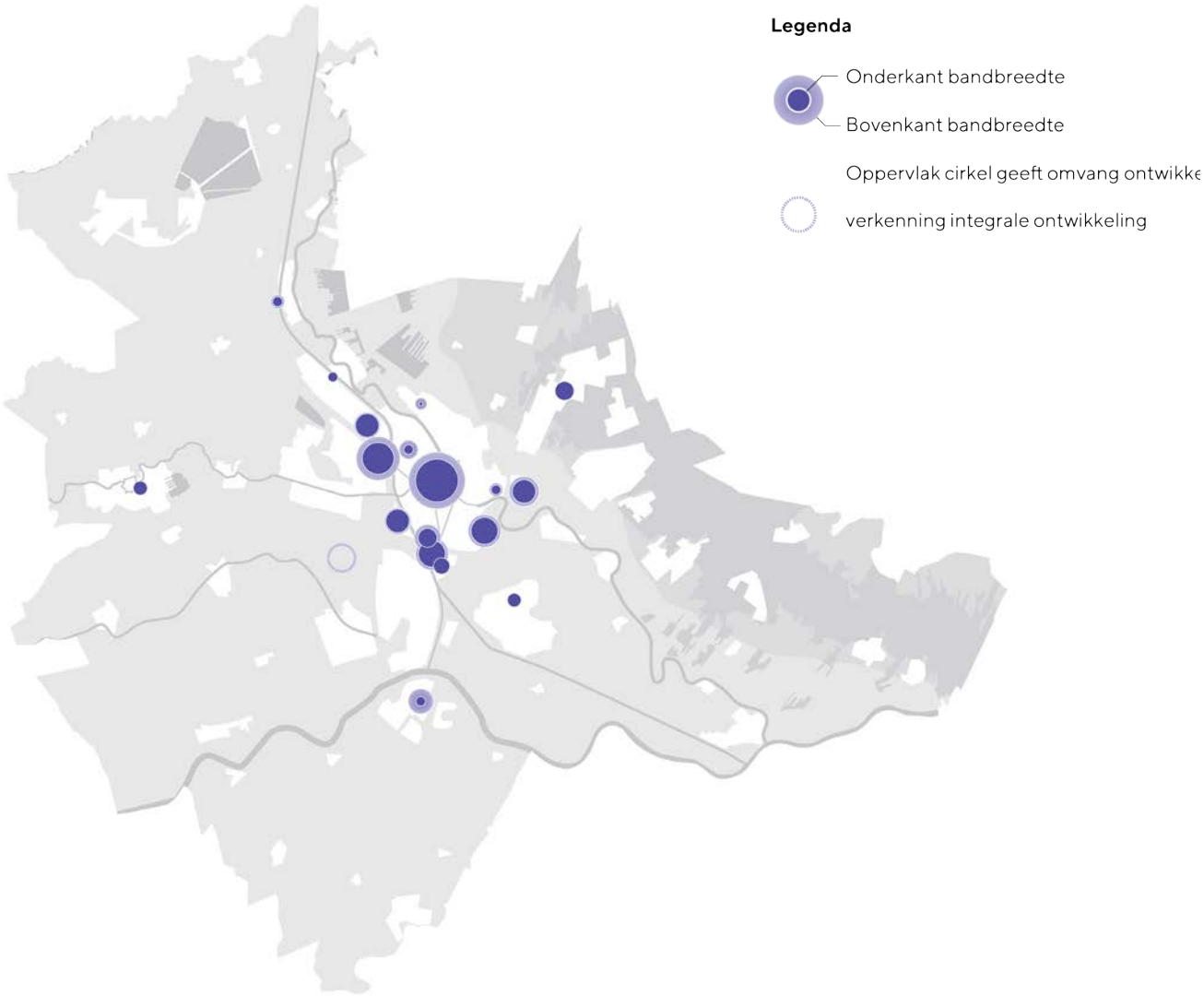


Laag (excl. harde plannen)



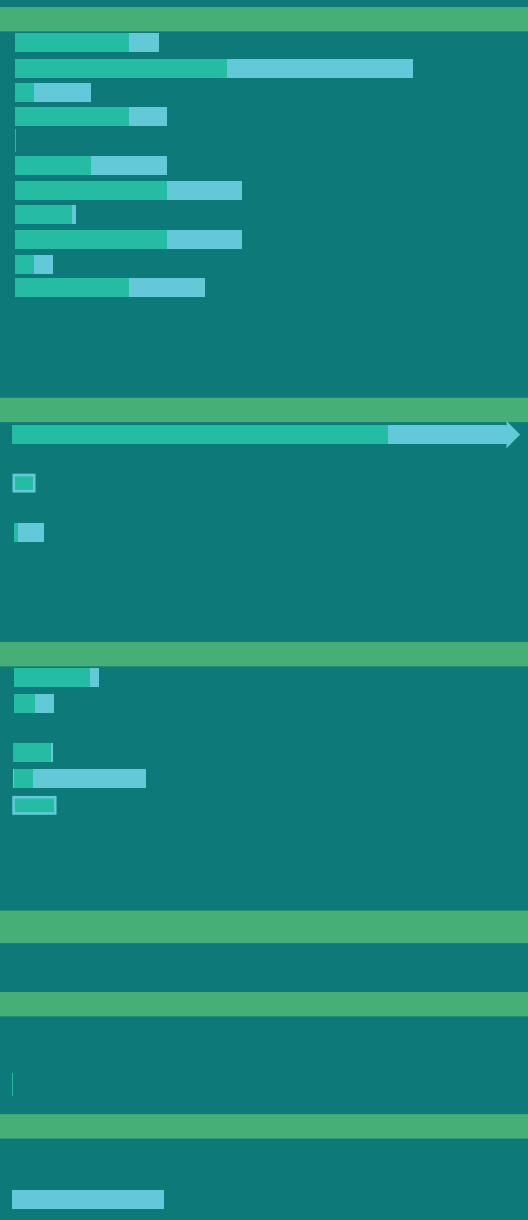
Hoog (excl. harde plannen)

Arbeidsplaatsen



Werklocaties in de regio. Bollen geven aantallen aan, donker pars is onderkant bandbreedte.

Bandbreedte overzicht arbeidsplaatsen



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

Beoordeling ontwikkelperspectief

In het MIRT Onderzoek Metropoolregio Utrecht is in een iteratief proces gewerkt aan een ontwikkelperspectief voor de regio en een aantal adaptieve ontwikkelpaden naar de toekomst. Bij het maken van keuzes in het proces en het schetsen van de consequenties van verschillende ruimtelijke opties, combinaties van wonen, werken en de bijbehorende fysieke ingrepen (in ruimtelijke structuur, infrastructuur) is gebruik gemaakt van een beoordelingskader. Het ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht gaat uit van een verdere verstedelijking rond een aantal belangrijke knopen in het regionale netwerk. Daarbij is een woningbouwopgave van minimaal 104.000 woningen, te realiseren in de periode tot 2040, meegenomen. Van deze woningen zijn er 67.000 woningen al (meer of minder hard) geprogrammeerd in de periode tot 2030. Aanvullend op en in samenhang met deze plannen is onder de naam Utrecht Nabij een pakket van woningen en mobiliteitsingrepen onderzocht, waarmee deze opgave kan worden gerealiseerd volgens de principes van 'gezond stedelijk leven'. In voorliggend rapport toetsen we Utrecht Nabij aan het eerder in het MIRT-onderzoek ontwikkelde beoordelingskader, waarin "Bevorderen van een gezonde, duurzame en energieke regio", "Economie versterken: Aanjagen economische groei van de regio", "Verstedelijkingsopgave faciliteren", "Ruimtelijke kwaliteit verhogen", "Slimme en Toekomstvaste mobiliteit faciliteren", "Haalbaarheid", en "Kosten en opbrengsten (financieel)" als hoofddoelen centraal staan.



Meer info? Zie rapport: Beoordeling versttedelijking "Utrecht Nabij", 9 oktober 2020