

Uitgangspuntennotitie

20 juni 2019



U Ned maakt groei bereikbaar

i.s.m. REP

Inleiding

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 in de MRU'. Dit onderzoek wordt uitgevoerd in opdracht van U Ned, maar in gezamenlijkheid tussen U Ned en REP (integraal ruimtelijk programma U16) uitgevoerd, in nauwe afstemming met POVI.

De doelstellingen van het MIRT Onderzoek zijn:

- Het gezamenlijk inzicht verkrijgen in een effectieve aanpak van de verstedelijkingsopgave en daarmee samenhangende bereikbaarheidsknelpunten (o.a. NMCA) voor alle modaliteiten en leefbaarheidsknelpunten. Dit als basis voor te nemen samenhangende besluiten voor integrale keuzes op het vlak van verstedelijking, werkgelegenheid, mobiliteit, leefbaarheid en energie.
- Daarmee wordt duidelijk welke (infrastructurele en ruimtelijke) maatregelen er nodig zijn bij verschillende plausibele Integrale ruimtelijke modellen waarmee de behoefte aan woon- en werklocaties worden gefaciliteerd. En ook andersom: wat zijn logische Integrale ruimtelijke modellen gekoppeld aan de bestaande infrastructuur?



Doel van deze uitgangspuntennotitie

Deze notitie bevat de uitgangspunten voor het MIRT Onderzoek. Daarmee vormt het het kader om binnen het MIRT Onderzoek de ruimtelijke modellen uit te werken. Hiermee zijn dit niet de specifieke uitgangspunten voor effectruns. Daarvoor wordt een Atlas (referentievariant) gemaakt en ook specifieke uitgangspunten voor de modelruns om effecten inzichtelijk te maken. Bovendien lopen er gedurende het onderzoek nog andere onderzoekstrajecten die gedurende het proces nog relevante informatie op kunnen leveren. Denk bijvoorbeeld aan de RES en het landschapsonderzoek dat nu door REP wordt verricht.

Het MIRT Onderzoek hanteert als planhorizon 2040 met een kwalitatieve doorkijk naar 2050. Daarbij worden de ruimtelijke modellen uitgewerkt in adaptieve ontwikkelpaden, zodat aangesloten kan worden op veranderend beleid, technologie en behoeftes van de doelgroepen t.a.v. woonmilieus en de marktomstandigheden. Die ontwikkelpaden vormen de route naar 2040 en bevatten daarmee niet alleen uitwerkingen voor de langere termijn, maar ook no-regrets en uitwerkingen voor de middellange termijn

Het MIRT Onderzoek is gereed in het najaar van 2020 als input op besluitvorming tijdens het BO MIRT in november van dat jaar. Keuzes worden na het MIRT Onderzoek gemaakt in de besluitvormingsfasen. Deze keuzes krijgen voor wonen en werken een plek in de NOVI, POVI en REP en voor bereikbaarheid in U Ned en POVI.



Gezond, stedelijk leven

De ruimtelijke modellen bevorderen volgens de principes van Healthy Urban Living een gezonde leefstijl in een gezonde leefomgeving. Dit houdt in dat de grote groei van de regio (wonen, werken, ontmoeten en mobiliteit) op een duurzame wijze wordt gefaciliteerd. Bij de ontwikkeling is aandacht voor schone vormen van vervoer (wandelen, fietsen, openbaar vervoer), wordt binnen bestaande milieunormen gebleven* én zijn er ruimtes waar verschillende doelgroepen elkaar op een veilige manier kunnen ontmoeten. De leidende ambitie van U Ned is: U Ned brengt wonen, werken en verblijven, goede bereikbaarheid en een gezonde leefomgeving in balans.



* Voor geluid is nieuwe Omgevingswet leidend: voor nieuwe ontwikkelingen worden, anticiperend op de Omgevingswet, de daarin opgenomen standaardwaarden voor geluid aangehouden. Daar waar sprake is van cumulatie wordt een cumulatiewaarde van 55dB Lden aangehouden. Voor stillere gebieden geldt een cumulatiewaarde van 45 dB Lden. Voor bestaande woongebieden een waarde van maximaal 60dB en in ieder geval mag het gesaldeerd niet hoger worden dan de huidige belasting.



U Ned

i.s.m. met REP

Drie schaalniveaus

In het MIRT Onderzoek hanteren we drie schaalniveaus:

- 1. Stad Utrecht en directe omgeving:** de ontwikkeling van woonlocaties, werklocaties en bereikbaarheid voor een aantal prioritaire gebieden in en rondom Utrecht, waaronder Utrecht Centrumgebied/Beurskwartier, Utrecht Science Park, Merwedekanaalzone, Leidsche Rijn, A12-zone etc.;
- 2. Schaal van de Metropoolregio Utrecht:** de samenhang tussen de ontwikkeling van deze prioritaire gebieden in de stad Utrecht en omgeving in relatie met wonen, werken en bereikbaarheid op belangrijke corridors van en naar Utrecht. Het gaat dan om de functionele samenhang in woningmarktgebieden (U16), 'daily urban system' en/of economische relaties (onder andere in de driehoek Utrecht-Amersfoort-Hilversum).
- 3. Nationaal/internationaal schaalniveau:** de ontwikkeling van de Metropoolregio Utrecht in relatie met de Metropoolregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Brainport Eindhoven. Dit in relatie met de nationale knooppuntfunctie van Utrecht, de ontwikkeling van (inter)nationale toplocaties en de (inter)nationale concurrentiepositie van dit economische kerngebied als geheel. In het Uitvoeringsprogramma REOS van oktober 2017 is het belang van meer samenwerking op dit schaalniveau nog eens onderstreept.

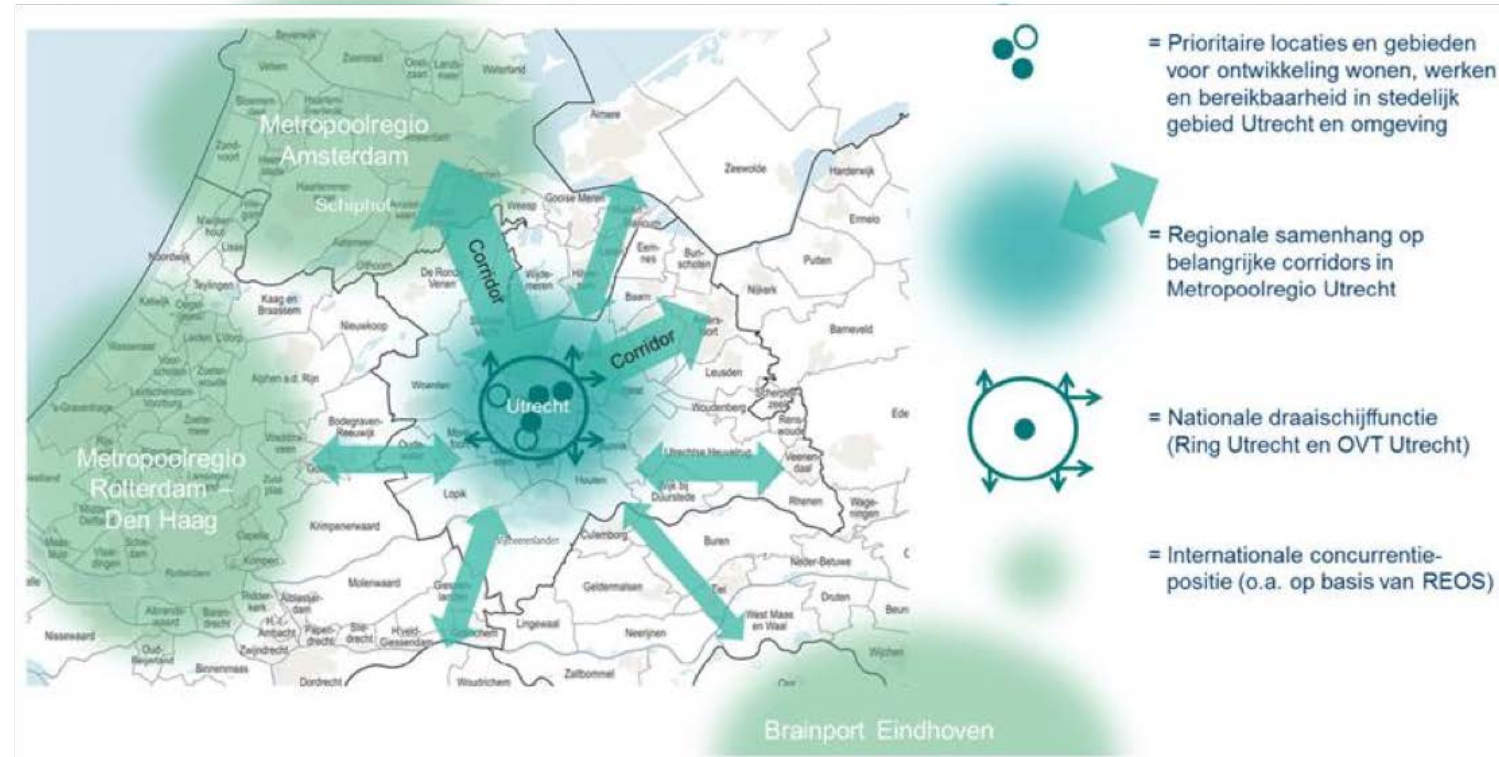


Focusgebied

We focussen met name op het schaalniveau van de Metropoolregio Utrecht, waarbij samenhang en goede afstemming wordt gezocht met de opgaven en relaties op de beide andere schaalniveaus.

Op het schaalniveau van de metropoolregio liggen de grootste opgaven; daar moet het grootste deel van de woningbouwopgave worden gerealiseerd en zijn de te verwachten (NMCA) knelpunten in bereikbaarheid het grootst.

Maar een goede samenhang met de programmering van wonen, werken en bereikbaarheid op alle schaalniveaus is nodig omdat in een grotere regio vaak ook oplossingen worden gevonden voor de opgaven in de Metropoolregio Utrecht.



Pijlers uitgangspunten

Een belangrijke doelstelling is het faciliteren van een evenwichtige en samenhangende ontwikkeling van **wonen, werken, bereikbaarheid, groen en energie** in de metropoolregio Utrecht.

Dit beschouwen we dan ook als pijlers en daarmee als basis voor deze uitgangspuntennotitie.

Wonen

Werken

Bereikbaarheid

Groen

Energie



Wonen, context


De woningmarkt is sterk overspannen. Tussen 2016 en 2040 moeten er in de provincie Utrecht 124.000 tot 142.000 woningen worden gebouwd, waarvan het grootste deel, 104.000 in de Metropoolregio Utrecht (U16).

De woningbehoefte groeit sterk en de nieuwbouw kan dat tempo niet bijhouden. Prijzen van woningen (zowel huur als nieuwbouw) zijn geëxplodeerd, waardoor de Utrechtse woningmarkt voor een deel van de woningzoekenden onbereikbaar wordt. Nieuwbouwlocaties zijn wel bekend, maar de ontwikkeling wordt regelmatig gehinderd door knelpunten en onzekerheden. Knelpunten volgen deels uit het functioneren van de woningmarkt zelf, maar betreffen ook de samenhang met andere ruimtelijke keuzes zoals besluiten over bereikbaarheidsoplossingen.



Wonen, uitgangspunten

Uitgangspunten voor MIRT Onderzoek:

- 1. Woningbouwopgave:** de woningbouwopgave is 104.000 in de periode 2017-2040, het bestaande planaanbod (maart 2018) is 67.000. Er moeten dus nog extra ruimte worden gevonden voor minimaal 37.000 woningen. Deze woningen vormen de romp van alle verstedelijkingsmodellen. De opgave van 104.000 is op basis van de verwachte huishoudensgroei en de verwachte vervangingsbehoefte (sloop), maar exclusief inlopen woningtekort, exclusief planuitval en exclusief plantoeval. Daarmee kan gesteld worden dat het gaat om een ondergrens. Het Locatieonderzoek U16 (januari 2019) vormt de basisinput voor de integrale ruimtelijke modellen v.w.b. toekomstige woningbouwlocaties/ planaanbod. De te sluiten Woondeal Utrecht is een inhoudelijk en bestuurlijk gegeven. Inzichten uit de eerste effectbepaling na de zomer van het MIRT Onderzoek kan aanleiding zijn om waar nodig en mogelijk verschuivingen in de beschikbare plancapaciteit tot 2030 (de 67.000 woningen uit Locatieonderzoek U16) door te voeren.
 - 2. Woonmilieus:** onderzoek naar de kwalitatieve invulling (ook dichtheden) van de woningbouwopgave volgt nog en in modellen gaan we daarmee variëren o.b.v. expert judgement. De resultaten worden eind van de zomer verwacht en worden meegenomen bij de beoordeling van de modellen
 - 3. Focus op OV-knooppunten en binnenstedelijk:** de verstedelijking zoveel mogelijk nabij (toekomstige) OV-knooppunten van openbaar vervoer en binnenstedelijk realiseren; daarnaast in het overige binnenstedelijk gebied en eventuele nieuwe uitleg. Nieuwe uitleg wordt zoveel mogelijk gekoppeld aan (bestaande of nieuwe) OV-knooppunten van de belangrijkste infrastructurele corridors.
-  **Vitaliteit kernen:** Aanvullend op de grootschalige verstedelijking wordt er ook ruimte geboden voor kleinschalige uitbreiding van het stedelijk gebied en de kernen om de lokale vitaliteit en/of ruimtelijke kwaliteit te vergroten (lokaal maatwerk).

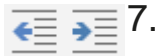


Werken, context

De economische motor van Utrecht draait goed en de oriëntatie op gezondheid is ook voor de toekomst kansrijk. Met een jonge, hoogopgeleide beroepsbevolking, excellente kennis en wetenschap, een sterke kennisintensieve en dienstverlenende economie en nauwe samenwerking tussen overheden, bedrijven en kennis- en onderwijsinstellingen is Utrecht de meest competitieve regio van de Europese Unie.

Toch leidt dat tot een relatief beperkte groei van het BRP en het aantal arbeidsplaatsen. De regio realiseert en etaleert onvoldoende de op hoogwaardige kennis gebaseerde groeikansen. De arbeidsmarkt is bovendien krap. De Metropoolregio Utrecht realiseert niet ten volle de groeimogelijkheden die in potentie aanwezig zijn.

Naast de sterke groei in de vraag naar woningen neemt ook werkgelegenheid in de provincie Utrecht stevig toe. Naar verwachting zal deze tot 2050 toenemen met ongeveer 100.000 banen ten opzichte van



7.



U Ned

i.s.m. met REP

Werken, uitgangspunten

Uitgangspunten voor het MIRT Onderzoek:


1. **Kwantitatieve opgave:** indicatief gaan de ruimtelijke modellen uit van een toename van 86.600 arbeidsplaatsen tot 2040
2. **Extra ruimte bedrijventerreinen:** de huidige bedrijventerreinen zijn vrijwel geheel uitgegeven. Intensivering en menging is onvermijdelijk. Uitgangspunt is dat ondanks deze intensivering ruimte moet worden gevonden voor 50 ha extra bedrijventerrein.
3. **Hoogwaardige werkmilieus:** kansrijke hoogwaardige werkmilieus behouden en versterken.
4. **Compensatie eventueel verlies werklocaties:** mogelijke transformatie van bedrijventerreinen zorgt voor verdringing van werken door wonen, waardoor de ruimtevraag groter wordt. Deze ruimtevraag moet in de regio gecompenseerd worden.
5. **Samenhang wonen en werken:** de ontwikkeling van wonen moet gelijk opgaan met de ontwikkeling van werken; als de beroepsbevolking groeit, moet ook het aantal banen groeien, bij voorkeur in gemengde woon- en werkmilieus (eerste schatting: 350.000 m²) en met aandacht voor de beleidsmatig gewenste groei van de doe-economie en/of maak-industrie en de gewenste groei (en dus ruimteclaim) van het Utrecht Science Park, bijvoorbeeld op omliggende satellieten.
6. **Balans in de groei:** uitbreiding van arbeidsplaatsen moet bijdragen aan het welzijn, de welvaart en leefbaarheid binnen de metropoolregio Utrecht. Geen functiemenging op zware industriegebieden.
7. **Werklocaties in hoge dichtheden:** daar waar het type werk dat toestaat, worden werklocaties verdicht ontwikkeld.
8. **Vitaliteit kernen:** aandacht voor de ruimtelijke groei van bedrijven in de eigen kern én voor bedrijvigheid die aan de stedelijke regio gebonden is.
9. **Landbouweconomie:** in de modellen wordt rekening gehouden met de werkgelegenheid in de agrarische sector.
10. **Rekening houden met werken aan huis:** in de ruimtelijke modellen wordt ook rekening gehouden met de behoefte aan werken aan huis.

Bereikbaarheid, context

De Metropoolregio Utrecht heeft een belangrijke knooppuntfunctie. Zo maken op dit moment ongeveer 88 miljoen reizigers per jaar gebruik van het centraal station, dit zal naar verwachting toenemen tot ongeveer 100 miljoen in 2030. Ook op de weg in en rondom Utrecht is het druk en staat het verkeer regelmatig vast. De Ring Utrecht is een draaischijf in het nationale snelwegennet waar ook veel regionaal en doorgaand verkeer samenkomt. De NMCA stelt dat bij een hoog groeiscenario door knelpunten op de Ring Utrecht de economische verlieskosten kunnen oplopen tot 190 miljoen euro per jaar.

Er wordt in de periode tot 2030 fors geïnvesteerd in de regio Utrecht op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Na de realisatie van deze projecten is nog steeds sprake van bereikbaarheidsknelpunten voor de auto, het openbaar vervoer en zelfs voor de fiets. Als er niets aanvullends gebeurt op de korte, middellange en lange termijn zullen deze bereikbaarheidsknelpunten de concurrentiekracht van de Metropoolregio Utrecht aantasten. Tegelijkertijd staat de effectiviteit van nieuwe individuele maatregelen en investeringen onder druk. De knelpunten manifesteren zich bij alle modaliteiten, waardoor er weinig ruimte lijkt voor herverdeling. Daarbij is er een stapeling met andere opgaven, bijvoorbeeld op het gebied van leefbaarheid. Het huidige verkeer en vervoersysteem loopt tegen zijn grenzen aan.

Voor fysieke uitbreidingen van infrastructuur ontbreekt steeds vaker de ruimte. Naast meer van hetzelfde is er ook behoefte aan anders, zoals ook al is onderstreept in de analyse van mobiliteitsperspectieven uit 2017. In

 nemende mate zal naast investeringen in 'hardware' (fysieke infrastructuur) moeten worden nagedacht over de 'software' (innovatief organiseren van mobiliteit). Beide sporen moeten in onderlinge samenhang en in samenhang met de kwantitatieve groei (waar, in welke vorm e.d.) en de kwalitatieve ambities (wat, op welke wijze e.d.) worden afgewogen en samengesteld.



Bereikbaarheid, uitgangspunten

Uitgangspunten voor het MIRT Onderzoek:

1. **Benut ruimte in het mobiliteitssysteem:** het heeft de voorkeur te bouwen op plekken waar nog ruimte is in het mobiliteitssysteem en niet op plekken die de mobiliteitsknelpunten versterken.
 2. **Functioneren draaischijf:** Utrecht als draaischijf van Nederland over weg en spoor moet blijven functioneren voor de bereikbaarheid van de Metropoolregio Utrecht en Nederland als geheel.
 3. **OV-knooppunten cruciaal:** OV-knooppunten hebben een nadrukkelijke rol in de verstedelijking en ook in de mobiliteit om ketenverplaatsingen te faciliteren. Daarbij is er aandacht voor alle modaliteiten, met prioriteit bij fietsen, lopen en openbaar vervoer.
 4. **Belang OV en langzaam vervoer:** in het stedelijk gebied zijn openbaar vervoer, fiets en lopen de belangrijkste vervoermiddelen
 5. **Ontlasting Utrecht Centraal/ verbetering bereikbaarheid USP:** Station Utrecht Centraal kent veel in- uit- en overstappers. De ruimtelijke modellen dragen bij aan het ontlasten van dit station, met name voor de reizigers van en naar Utrecht Science Park.
 6. **Samenhang verstedelijking en mobiliteit:** de ontwikkeling van de mobiliteitsnetwerken moet gelijk op lopen met die van de verstedelijkingslocaties (ook rekening houdend met fasering, infra en OV op tijd gereed)
 7. **Parkeerregimes als oplossing:** parkeerregimes in brede zin worden meegenomen in de ruimtelijke modellen ten bate van ruimtelijke inrichting, bereikbaarheid en leefbaarheid.
 8. **Duurzame mobiliteit:** Duurzame mobiliteit heeft een prominente rol in de ruimtelijke modellen. Voor de ruimtelijke modellen wordt een inschatting gemaakt van CO2-effecten voor mobiliteit.
-  **9. OV Toekomstbeeld:** maatregelen uit OV Toekomstbeeld Midden Nederland OV zijn input voor de verschillende modellen.

Groen, context

Groen en landschap zijn van groot belang om met de sterke groei in de regio deze leefbaar te houden. Ze dragen sterk bij aan de aantrekkelijkheid en vestigingsvoorwaarden van de regio.

De Metropoolregio Utrecht wacht een schaa sprong door veranderingen in de samenleving, de groei van het aantal inwoners, klimaatverandering en de energietransitie. De druk komt vanuit andere pijlers maar ook binnen de pijler groen en landschap is het zoeken naar een juiste balans tussen landschap, natuur, landbouw, recreatie, cultuurhistorie, kleine kernen en stadsranden, klimaat, bodemdaling en water. De schaa sprong van de verstedelijking vereist ademruimte, groen en uitloopgebied voor inwoners. Er is ruimte nodig voor biodiversiteit.

Klimaatverandering zorgt voor piekbuien, maar ook voor een groeiend vraagstuk van droogte. Zo is er ook ruimte nodig voor waterberging en buffering. Daarmee geldt dat groen en landschap zelf ook een schaa sprong maken.



Groen, uitgangspunten

Uitgangspunten voor het MIRT Onderzoek:

- 1. Voldoende ruimte voor recreatie/ inlopen tekort:** In gelijke tred met verstedelijking maken we ruimte voor recreatiemogelijkheden, bewegen (fietsen en wandelen), ontmoeten en ontspannen (rust). Bij voorkeur daar waar de luchtkwaliteit en geluidbelasting goed is. Er is een tekort van 550 ha recreatief groen in de regio Utrecht. Uitgangspunt is dat het tekort van 550 ha recreatief gebied (bij voorkeur groen) tot 2040 voor de regio een plek krijgt.
- 2. Creëer voldoende ruimte voor kwalitatief hoogwaardig groen, water en klimaatadaptatie:** dit betekent het zoveel mogelijk behouden van de aanwezige natuur-en landschappelijke waarden. Daarnaast is het belangrijk dat groen in goede nabijheid is (binnen een straal van 2,5 km (grootschalig) groen aanwezig). En er zijn voldoende kwalitatief hoogwaardige gemengde en gezonde woon- en werkmilieu met groen en water, wat een bijdrage levert aan het omgaan met hittestress en waterretentie.
- 3. Ruimte voor landbouw:** een vitale agrarische sector is een belangrijke ruimtelijke en economische drager van het landschap. In de modellen wordt gezocht naar een nieuw evenwicht tussen ruimteclaims voor recreatie, natuur, energie en verstedelijking en landbouw.

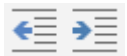


Energie, context

De Nederlandse regering heeft de doelstellingen van het Parijsakkoord onderschreven. Door de afspraken in het onderhandelingsakkoord Klimaatakkoord (21 december 2018) moeten Rijk en decentrale overheden zich inspannen voor het realiseren van de nationale opgave om aan de internationale klimaatafspraken te voldoen. De inspanningen die overheden daarvoor moeten leveren, zijn daardoor groter en minder vrijblijvend dan voorheen. Ook de keuze om te stoppen met de gaswinning in Groningen maakt een energietransitie noodzakelijk.

Wat van belang is, zijn goede ruimtelijke inpassingen van zinvolle oplossingsrichtingen, het realiseren van aardgasvrije wijken en een intensivering op huidige wettelijke uitvoeringstaken, zoals de Wet Milieubeheer. Ook zijn grote aanpassingen in de energie-infrastructuur noodzakelijk waardoor de netbeheerders een bijzondere rol bij deze nationale opgave hebben.

In het Klimaatakkoord is afgesproken is dat in regio's invulling wordt gegeven aan het regionale aandeel van de nationale opgave in Regionale Energiestrategieën (RES). In het onderhandelingsakkoord Klimaatakkoord (december 2018) is opgenomen dat de RES tenminste een strategie voor duurzame elektriciteit en een strategie voor duurzame warmte dient te bevatten.



Energie, uitgangspunten

Uitgangspunten voor het MIRT Onderzoek:

1. **Rekening houden met energieopwekking en warmtebronnen:** er wordt rekening gehouden met de ruimte die nodig is voor energieopwekking en met de locaties van bestaande warmtebronnen. Voor beiden wordt aangesloten bij de plannen die in het kader van de Regionale Energiestrategie (RES) worden opgesteld. Het MIRT Onderzoek brengt de kansen en bedreigingen van elk van de integraal ruimtelijke modellen op het gebied van energietransitie in beeld. Als de Regionale Energietransitie gedurende het traject met nieuwe inzichten komt, worden de verstedelijkingsmodellen van het MIRT Onderzoek verrijkt met de inzichten uit de RES.

