

Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!

Inhoud

Hoofdstuk 1 Kernboodschap	3
1.1. Utrecht faciliteert groei door inbreiding.....	3
Hoofdstuk 2 Inleiding.....	5
2.1 Utrecht populair met jonge bevolking en als ontmoetingsplek bij uitstek.....	5
2.2 Voorrang voor gezonde verstedelijking	5
2.3 Werk in Testlabs, start-ups en de gezondheidseconomie.....	5
2.4 Utrecht groeit door naar 400.000 inwoners rond 2030.....	7
2.5 Behoeftte aan voorzieningen groeit mee.....	10
Hoofdstuk 3 Strategie	11
3.1. Keuze: Groei opvangen door inbreiding.....	11
3.2. Keuze: Gezonde verstedelijking is leidend thema	12
3.3. Diversiteit aan strategieën.....	13
3.4. Binnenstad/Stationsgebied, Utrecht Science Park/Oost en Leidsche Rijn Centrum zijn onze economische ontwikkelingsgebieden, Lage Weide en Papendorp de werkgelegenheidshotspots. 15	
3.4.1. Binnenstad/Stationsgebied.....	16
3.4.2. Utrecht Science Park/Oost	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.4.3. Leidsche Rijn Centrum.....	19
3.4.4. Lage Weide.....	Fout! Bladwijzer niet gedefinieerd.
3.5. Hoge dichtheden in het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone	21
3.5.1. Het Nieuwe Centrum	24
3.5.2. Merwedekanaalzone.....	25
3.5.3. Alternatieven.....	26

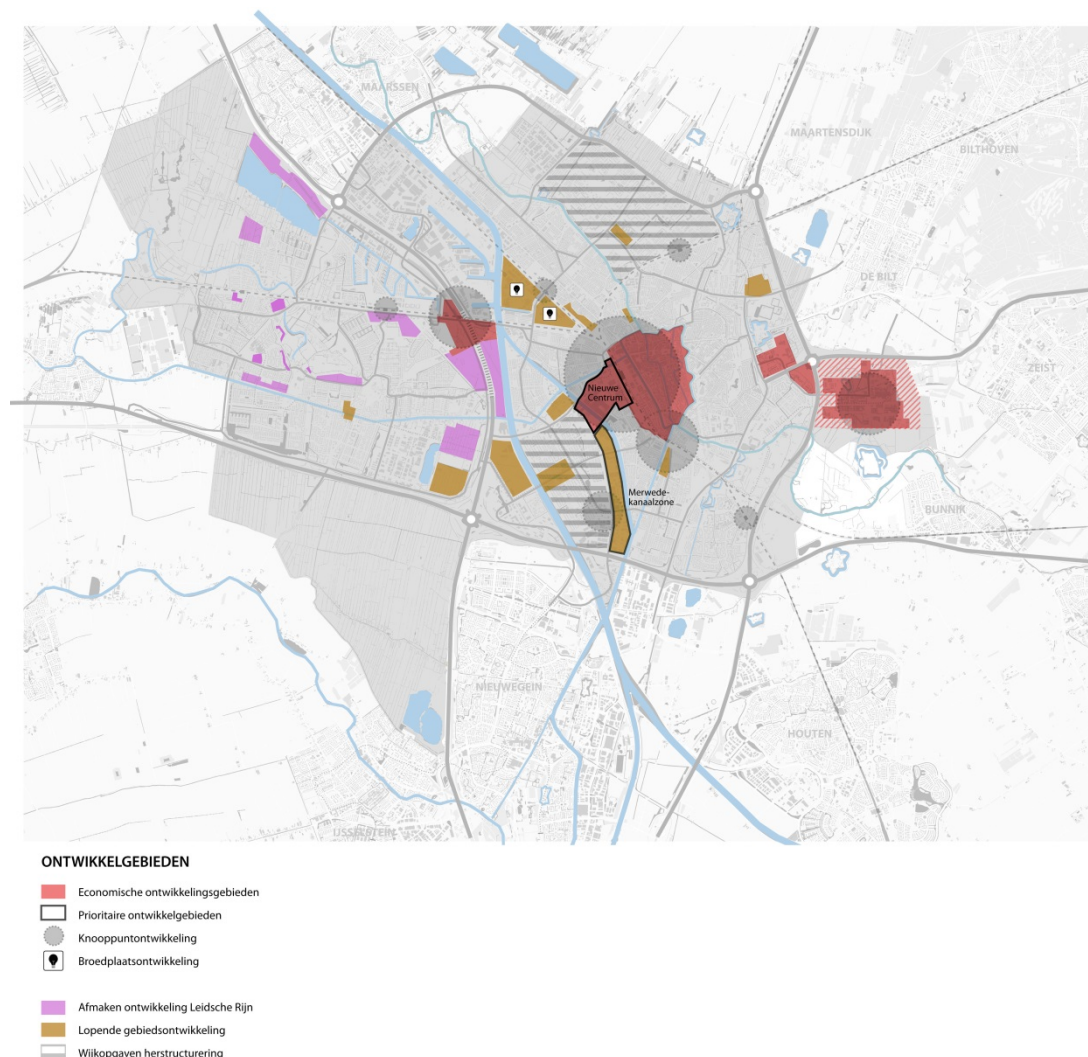
3.6.	Kwaliteitsverbetering in wijken en buurten	27
3.6.1.	Stedelijke functies in de wijken.....	28
3.6.2.	Openbare ruimte en ontmoeting.....	29
3.6.3.	Benadering op buurtniveau.....	31
3.7.	De verbindingen	32
3.7.1.	Vorrang voor langzaam verkeer en openbaar vervoer	32
3.7.2.	Groene verbindingen.....	35
Hoofdstuk 4 Utrecht maken we samen.....		35
Hoofdstuk 5 Investeringsstrategie		39

Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!

Hoofdstuk 1 Kernboodschap

1.1. Utrecht faciliteert groei door inbreiding

De populariteit van steden neemt toe en die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar – naast Leidsche Rijn – aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Het efficiënt benutten van die locaties, onder andere door daar vaker de hoogte in te gaan, zien we als kans. We geven deze gebieden als het ware terug aan de stad. Elders in de stad ontstaat daardoor ruimte om bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren en in mindere mate stedelijke productiedoelstellingen. We verbreden het palet aan keuzemogelijkheden voor Utrechters en bezoekers van de stad.



Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. Utrecht is bovendien, meer dan andere Nederlandse steden, een plek waar ontmoeting centraal staat. Voor het verkeer heeft de groei van de stad grote gevolgen. We reageren daar op door een systeemsprong in de mobiliteit en leggen het accent op openbaar vervoer, fiets en voetganger. We beschouwen de Binnenstad en het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) als economische hotspots waar we kansen willen creëren en benutten. We willen de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Utrecht is interessant voor veel verschillende initiatieven en doelgroepen. We stimuleren de diversiteit van stadsdelen om die aantrekkingskracht te garanderen. Dat heeft wel z'n grenzen. Er zijn verschillen die we willen tegengaan, vooral verschillen die maatschappelijke ongelijkheid in de hand werken.

Hoofdstuk 2 Inleiding

2.1 Utrecht populair met jonge bevolking en als ontmoetingsplek bij uitstek

Utrecht staat bekend als een leuke stad. De afgelopen periode is de stedelijke ontwikkeling geremd door een vastgoedcrisis, maar Utrecht is die crisis goed doorgekomen. De afgelopen jaren is zichtbaar in de stad geïnvesteerd, zowel door de overheid als door publieke en private partijen. Dit College bouwt aan een gezonde toekomst voor Utrecht. De focus op het afmaken waar we aan zijn begonnen, werpt z'n vruchten af. Dat wil niet zeggen dat verouderde plannen worden gerealiseerd: we bewegen mee met maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Niet voor niets heeft Utrecht de 'Slimste Binnenstad van Nederland'.

In de jaren negentig van de vorige eeuw is de Vierde Nota Extra ingezet als wapen tegen de afnemende populariteit van steden: bouwen in en aan de stad en het vergroten van het draagvlak voor voorzieningen. Mede hierdoor groeide de populariteit van steden. Landelijk nam ook de interesse in een goed en gezond stedelijk leven toe, niet in de laatste plaats in Utrecht met zijn relatief jonge bevolking. De kracht van de stad is dat je er makkelijk mensen kan ontmoeten, een behoefte die onafhankelijk is van de economische ontwikkeling en die verder zal toenemen met het voortschrijden van de digitalisering. De stad blijft kansrijk wanneer we het voordeel van de logische ontmoetingsplek optimaal benutten en bovendien slim gebruik maken van nieuwe mogelijkheden die de digitalisering ons biedt.

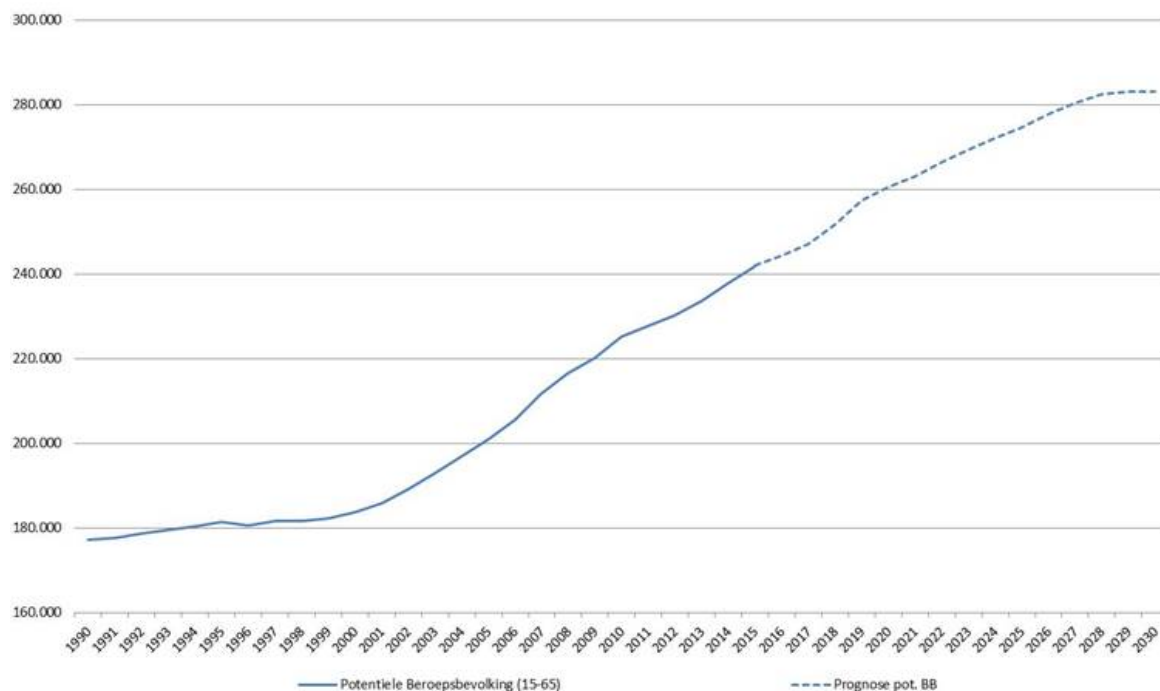
2.2 Voorrang voor gezonde verstedelijking

Vanuit internationaal perspectief bezien functioneert Nederland volgens Prof. P. Tordoir steeds meer als één 'metropolitaans systeem' met een samenhangende arbeidsmarkt. Prof. G. Clark ziet de vier grote steden in dat verband functioneren als één onderling verbonden regio: een Super-Connected Global Region, die als geheel kan concurreren met steden als London en Parijs. Binnen dat systeem ziet Tordoir Amsterdam en Utrecht als de grootste magneten. Nationaal richten pendelstromen zich sterk op deze twee steden. Dat wordt nog versterkt doordat mensen momenteel sneller van baan wisselen dan van woning. Consequentie is dat ook binnen de stad sprake is van een toenemende verplaatsingsbehoefte. Binnen de 'verbonden regio' onderscheidt de stadsregio Utrecht zich door een focus op 'Healthy Urban Living'. Hier groeit het aantal bewoners naar verhouding het snelst en vind je de hoogst opgeleide bevolking. De gunstige ligging in netwerkend Nederland, de innovatiekracht als studentenstad en de vergrote aandacht voor het stedelijk leven bieden Utrecht en zijn stedelijke regio uitstekende mogelijkheden om verder te werken aan een gezonde toekomst.

2.3 Werk in Testlabs, start-ups en de gezondheidseconomie

Voor een vitale stad als Utrecht is het van groot belang dat werkgelegenheid en voorzieningenniveau gelijke tred houden met de groei van de bevolking. Zo wordt verwacht dat de beroepsbevolking tot 2030 met 40.000 mensen groeit.

Beroepsbevolking (15 t/m 64-jarigen) groeit tot 2030 met 40.000 mensen

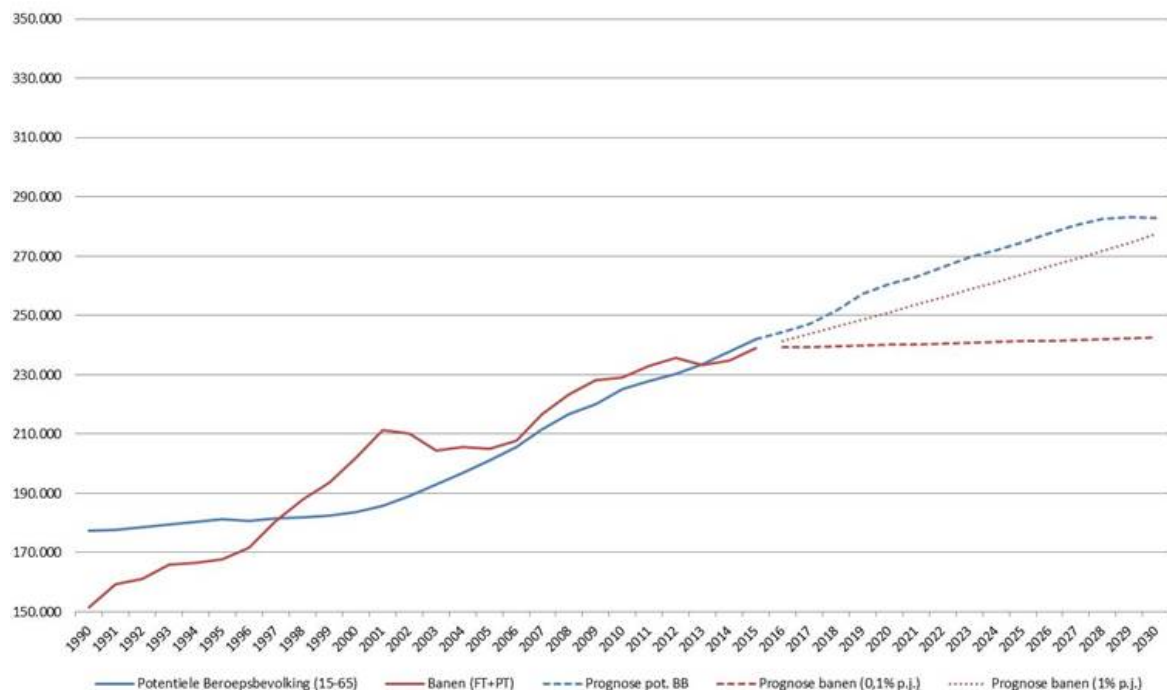


Een aantal algemene trends en ontwikkelingen heeft ook in Utrecht invloed op de economie en het ruimtegebruik op werklocaties: vergrijzing, een toenemende trek naar de stad, een sterke focus op digitale technologie en de daarop aansluitende arbeidsmarkt, flexibilisering van die arbeidsmarkt, veranderend ondernemerschap (meer, kleiner, breder en sociaal), globalisering, aandacht voor gezondheid en duurzaamheid en circulaire- en deeleconomie. Tot nu toe houdt de hoeveelheid banen gelijke tred met de omvang van de beroepsbevolking. Of dit zo blijft is afhankelijk van de economische groei (Bron: Onderzoek op basis van CPB/PBL). Op dit ogenblik wordt overigens 38% van de arbeidsplaatsen bezet door werknemers van buiten de U10-regio.

In het kader van een gezonde verstedelijking zien we in Utrecht kansen voor:

- Bedrijven die zich richten op het toepassen van technologische ontwikkelingen. Utrecht heeft een positie als 'testlab' van Nederland, vooral door de grote aanwezigheid van partijen die de ontwikkelde technologie in de reële economie kunnen en/of willen toepassen.
- Bedrijven die zich bewegen op het snijvlak van sectoren, zoals nieuwe technologische diensten. Maar het kan ook gaan om samenwerking in dezelfde keten, tussen bouwers en installateurs, tussen afvalverwerkers en toeleveranciers. Als het gaat om cross-sectoraal ondernemerschap, valt te denken aan samenwerking tussen de creatieve industrie en de zorg.
- Bedrijven die maatschappelijke uitdagingen weten om te zetten in economische kansen. Denk bijvoorbeeld aan vernieuwende concepten in het kader van Healthy Urban Living, waarvoor Utrecht als proeftuin kan dienen en die interessant zijn voor de rest van wereld.

Banen vs. beroepsbevolking



De nieuwe economische groeikansen zitten vooral in de ontwikkeling van start-ups, doorgroeende start-ups en andere snelgroeiende bedrijven ('stars'). Ook de gezondheids- en vrijetijdseconomie bieden volop perspectieven. Tenslotte ontstaat veel groeipotentieel door concentratie van middelgrote traditionele bedrijven. Van belang voor de economische ontwikkeling is wel dat Utrecht zich blijft ontwikkelen als "slimme stad".

Op dit ogenblik is het grootste deel van de Utrechtse werkgelegenheid op één of andere manier zorggerelateerd. Er is een bovengemiddelde groei van werkgevers in de gespecialiseerde zorg, de internetretail, zelfmanagement, toepassing van games, data, 3D-printing, de fundamentele en toegepaste medische technologie en lifesciences.

Voor de komende jaren verwachten we in Utrecht ook een grote groei van de zakelijke dienstverlening. Dit is een bonte verzameling van beroepen en sectoren, zoals rechtskundige diensten, accountants, adviesbureaus, ingenieursbureaus, communicatie- en reclamebureaus, beveiligingsbedrijven, schoonmaakbedrijven en uitzendbureaus.

2.4 Utrecht groeit door naar 400.000 inwoners rond 2030

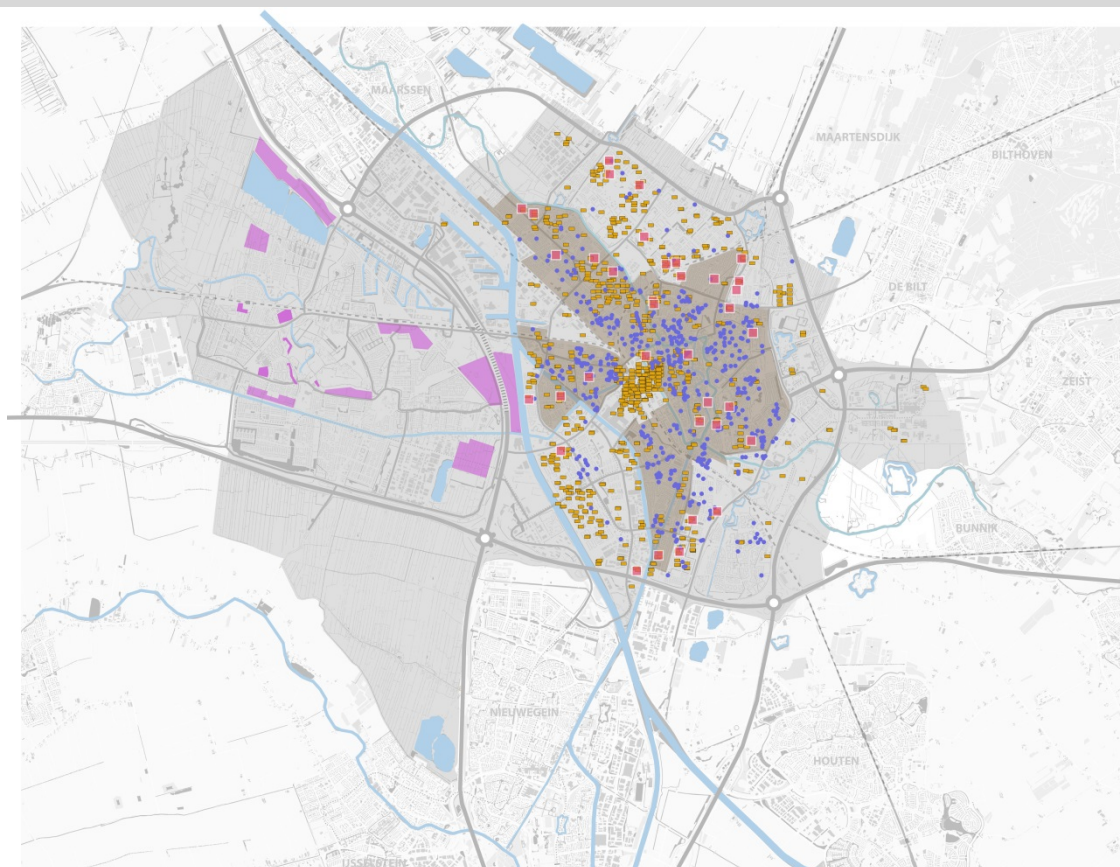
De bevolking van Utrecht is de afgelopen jaren fors toegenomen, een groei die ook in de komende jaren gestaag doorzet. De prognoses laten een doorgroei zien naar 400.000 inwoners rond 2030, terwijl recente voorspellingen van het Planbureau voor de Leefomgeving geen aanleiding geven te veronderstellen dat daarmee aan de groeipotentie van Utrecht een einde komt.

Realisatie van eerder vastgestelde projecten leidt tot een bevolkingsomvang van 360.000 inwoners in 2020. Het verder afmaken van Leidsche Rijn leidt tot een groei met nog eens 16.000 inwoners. Voor de doorgroei in de periode tussen 2020 en 2030 naar bijna 400.000 inwoners en een verder doorgroei na die tijd moeten nog nieuwe projecten worden vastgesteld.

Ontwikkeling inwonertal per Utrechtse wijk en gebieden Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (2015-2035) Totaal

	2015	2020	2025	2030
1. Utrecht West	28.554	30.338	30.813	33.109
2. Utrecht Noordwest	43.849	46.605	49.036	49.845
3. Overvecht	33.732	35.099	37.888	38.802
4. Utrecht Noordoost	37.624	41.328	41.973	42.480
5. Utrecht Oost	32.165	31.564	32.717	33.468
6. Binnenstad	17.571	19.120	18.724	20.192
7. Utrecht Zuid	27.200	29.407	30.546	30.844
8. Utrecht Zuidwest	37.263	39.708	43.910	46.875
9. Leidsche Rijn	30.084	37.709	45.442	50.229
10. Vleuten-De Meern	46.253	49.911	51.757	53.225
Totaal Utrecht	334.295	360.789	382.806	399.069

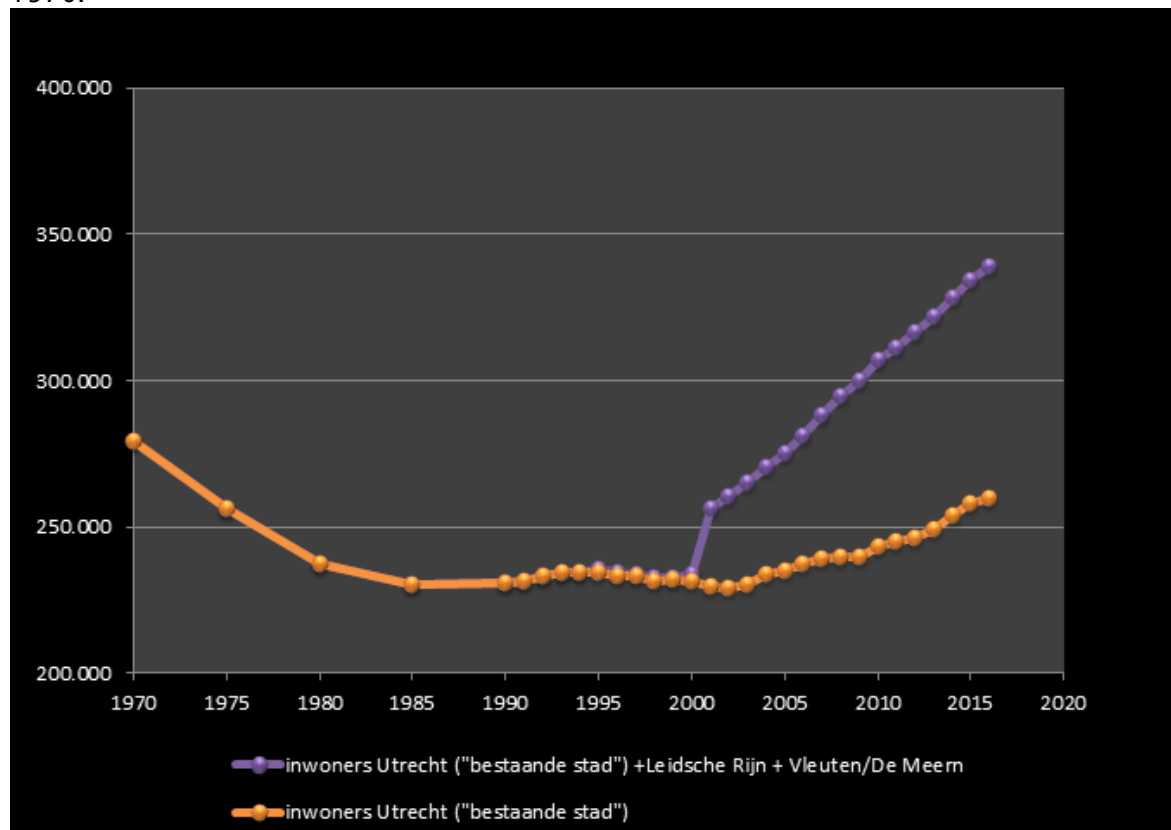
Bron: Onderzoek



WIJK- EN BUURTONTWIKKELINGEN

- Ontwikkelopgave Leidsche Rijn
- Wijk- en buurtvernieuwing
- Pandsgewijze ontwikkeling
- MP50-projecten 2010-2015
- vooroorlogse stad

De voorspelde groei zien we als kans om kwaliteit aan de stad toe te voegen. We moeten daarbij niet vergeten dat de ontwikkeling van Lunetten, Leidsche Rijn en de samenvoeging met Vleuten-De Meern de belangrijkste factoren zijn die de afgelopen 50 jaar tot de groei van de bevolking hebben geleid. Ten oosten van het Amsterdam Rijnkanaal is de omvang van de bevolking afgenomen door gezinsverdunding en door het groeikernenbeleid. Door de toenemende populariteit van de stad is daar inmiddels weer een kentering in gekomen, maar de omvang van de bevolking in dat deel van Utrecht is nog lang niet op het niveau van 1970.



We veronderstellen een verband tussen de economische ontwikkeling en de woningvraag. Om die ontwikkeling te kunnen faciliteren is het noodzakelijk op de woningmarkt perspectieven te bieden aan hoger opgeleiden die zich na hun studieblijvend in Utrecht willen vestigen, maar ook aan werknemers in lager betaalde functies, bijvoorbeeld in de dienstverlenende sectoren en de logistiek (Lage Weide). De (blijvende) druk op de woningmarkt leidt daardoor zowel tot een toenemende vraag naar centrumstedelijke woningbouw voor met name hoger opgeleiden als tot een blijvende vraag naar goedkopere woningen voor (startende) gezinnen op plekken buiten het centrum. De vraag naar woningen voor studenten neemt naar verwachting wat af als gevolg van wijzigingen in de studiefinanciering. De doorstroom uit de Maatschappelijke Opvang én het stijgende aantal statushouders als gevolg van de vluchtelingeninstroom zorgt wel voor extra druk op de sociale woningbouw en vraagt, gezien de aard van de problematiek, een aparte benadering binnen de totale woningvraag.

De druk op de woningmarkt is ook af te lezen aan de stijgende prijzen. Een groter deel van de woningvoorraad dreigt onbetaalbaar te worden voor mensen met een lager inkomen. Dat werkt verdere segregatie in de hand.

2.5 Behoefte aan voorzieningen groeit mee

De verwachting dat de groep 65-plussers bovengemiddeld groeit, benadrukt het belang van woonvormen met een zorgarrangement. Daarnaast leidt de bevolkingsgroei tot een groeiende behoefte aan ruimte voor beweging. Dat is van betekenis voor de inrichting van de openbare ruimte. Maar ook de behoefte aan sportvoorzieningen in verenigingsverband neemt toe. Het gaat om basisaccommodaties zoals zwembaden, sportvelden en atletiekbanen. Voor een gevarieerd sportaanbod is zijn ook specialistische accommodaties belangrijk waar de gemeente geen directe bemoeienis mee heeft, zoals maneges, tennisbanen en een schaatsbaan. Aan de toegenomen behoefte aan voetbal komen we tegemoet door een efficiënter gebruik van bestaande complexen. Voor hockey zoeken we ruimte voor minimaal één nieuw complex.

De behoefte aan een groot aantal voorzieningen groeit mee met de bevolkingsgroei. Naast sport gaat dat om scholen (basis- en voortgezet onderwijs), maatschappelijke en culturele voorzieningen en leisure, maar ook winkels en openbaar vervoer. In eerste instantie wordt die groei opgevangen door gebruik te maken van restcapaciteit in bestaande voorzieningen. In Leidsche Rijn/Vleuten De Meern is de groei van klaslokalen al afgestemd op de bevolkingsgroei. Voor middelbaar onderwijs wordt een deel van de behoefte opgevangen buiten Utrecht.

Een bijkomend voordeel is dat de groei het draagvlak versterkt voor een groot aantal functies zoals bijvoorbeeld de culturele voorzieningen.

Hoofdstuk 3 Strategie

3.1. Keuze: Groei opvangen door inbreiding

De groei van Utrecht stelt ons gemeentebestuur voor de vraag hoe daar mee om te gaan.

Wij maken daarin een duidelijke keuze.

We bezien groei in het licht van een gezonde manier van verstedelijken. Onze keus is die groei te faciliteren door inbreiding met als basis het koesteren en versterken van de huidige kwaliteit van Utrecht.

Die combinatie zien we als kans voor een gezonde ontwikkeling van de stad. We zien ook dat de stad voor zo'n benadering voldoende ruimte biedt. Om ruimtelijke segregatie te beperken, willen we dat mensen meer mogelijkheden krijgen bij de keuze voor een bij hen passend woonmilieu.

We verdichten de stad op plekken die zich daarvoor lenen. Een gezonde stad is meer dan een plek waar je woont, werkt of recreëert. Je vindt er ook je rust, je drukte, je favoriete plekjes – mooi of lelijk, je sociale omgeving, je contact met de diversiteit die een stad te bieden heeft.

Naast het verder doorwerken aan lopende projecten als het Stationsgebied en Leidsche Rijn, kiezen we voor transformatie van enkele gebieden waar wonen nu geen of slechts een ondergeschikte betekenis heeft. De herontwikkeling van het Jaarbeursterrein en de Merwedekanaalzone heeft daarbij voorrang. Het uitgangspunt hier is stedelijke kwaliteit en hogere dichtheden. Dat biedt ruimte om ons elders bij het ontwikkelen van de stad minder te laten leiden door verstedelijkingsdruk en vooral te focussen op kwaliteitsverbetering, verminderen van sociale problematiek en terugdringen van gezondheidsachterstanden.

De bestaande kwaliteiten van de stad nemen we als uitgangspunt. Utrecht is een compacte, overzichtelijke stad van een menselijke maat. Dat moet zo blijven. Niet voor niets vinden we ruimte voor de voetganger belangrijk én is de fiets een vervoermiddel waarmee de hele stad kan worden bestreken en – zeker met de opkomst van elektrisch fietsen – zelfs grote delen van de regio.

Het aantrekkelijk buitengebied moet goed bereikbaar zijn voor recreatieve doeleinden en verdient ook bescherming, gelet op de beperktere mogelijkheden om in de stad verdroging en hittestress te voorkomen. Het aantrekkelijk leefklimaat is mede het resultaat van eeuwen stadsontwikkeling in een steeds wisselend krachtenveld tussen publieke en private belangen. Dit DNA maakt Utrecht tot een stad waar diversiteit hoog in het vaandel staat.

In de genoemde transformatiegebieden creëren we nieuwe openbare ruimte, die ook van belang is voor klimaatadaptatie. Maar dit zal niet de hoeveelheid groen per inwoner in de stad doen toenemen. Wel verhogen en beheren we de kwaliteit van de openbare ruimte, onder meer door middel van een 'Ketenaanpak Openbare Ruimte' (het opdelen van de stad in verschillende kwaliteitsniveaus in relatie tot de functie) en op basis van 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' ('de uitwerking van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'). In beide gevallen is de ambitie hetzelfde: meer ruimte creëren voor ontmoeting en het verbeteren van de verblijfsfunctie van de openbare ruimte.. De wijze waarop de mobiliteit in en om de stad en regio wordt georganiseerd is daarbij essentieel.

3.2. Keuze: Gezonde verstedelijking is leidend thema

In een gezonde stad hebben mensen een passende baan of opleiding of zijn ze op een andere manier actief bij de samenleving betrokken. Je kunt er goed wonen in een gezonde leefomgeving met schone lucht en bodem en beperkte overlast. Een omgeving die uitnodigt tot een gezonde levensstijl, aanzet tot beweging, levendig is door de recreatieve en culturele functie van de stad en waar ontmoeting vanzelfsprekend is. De bijdrage van het ruimtelijk domein aan een duurzame en gezonde verstedelijking kent een aantal ingrediënten: duurzaamheid, milieu, bewegen, welbevinden en vooral wonen, werk en opleiding.

Een thema van toenemend belang is het klimaat. Utrecht volgt een tweesporenbeleid. Aan de ene kant leveren we een bijdrage aan het beperken van CO₂-uitstoot door beperking van het energieverbruik, efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen, het toepassen van duurzame energie en de nadruk op de rol van fiets, voetganger en openbaar vervoer. Hiervoor hebben we in het Energieplan onze ambities en acties verder uitgewerkt. Aan de andere kant bereiden we de stad voor op een onontkoombare temperatuurstijging door bij de ontwikkeling van de stad in te zetten op het voorkomen van hittestress, verdroging en wateroverlast (vooral een potentieel probleem in de oudere delen van de stad), het stimuleren van waterbergend vermogen en de doorstroming van water. Groen speelt bij meerdere van deze aspecten een belangrijke rol. Zo is bij de inrichting van de openbare ruimte de balans tussen schaduw en bezonning van belang. Variatie in kleur en geur is van belang voor de beleving, de waardering en het gebruik van groen door Utrechters en bezoekers.

In een gezonde stad is perspectief op een woning, op werk en een opleiding essentieel. Het verminderen van de werkloosheid vraagt om het stimuleren van economische ontwikkeling in kansrijke sectoren. Gevolg: een breed aanbod aan werkgelegenheid, zowel in die kansrijke sectoren als in de dienstverlening die ervan meeprofiteert. De woningbouwproductie stemmen we ook kwalitatief af op de te verwachten bevolkingsgroei en -samenstelling.

In een prettige leefomgeving voelen we ons beter. Maar 'prettig' betekent niet voor iedereen hetzelfde. De mogelijkheid om individuele keuzes te maken is belangrijk. Voor de één weegt ontmoeting in een dynamische omgeving zwaarder, iemand anders kan vooral rust op prijs stellen. Utrecht is gelukkig een stad met een grote diversiteit aan woonmilieus en dat blijven we nastreven

Ontmoeting versterkt sociale verbanden en kan onderlinge verdraagzaamheid en respect voor elkaar stimuleren.

Maatschappelijke ontwikkelingen maken dat mensen vaker in en om huis zijn. Zelfmanagement, zelfredzaamheid en informele netwerken worden steeds belangrijker. De gebouwde omgeving moet bewoners voldoende keus bieden om aan het ontstaan en in stand houden van zulke netwerken bij te kunnen dragen en er gebruik van te maken.

In de openbare ruimte krijgt iemand een eerste indruk van de stad. Die ruimte heeft een functie voor zowel verplaatsen als verblijven. Die functies zijn niet als vanzelf verenigbaar en regelmatig onvoldoende in balans. Mensen werken, studeren en recreëren op plekken die hen op dat moment het beste uitkomen: thuis, onderweg, achter een kopje koffie in de stad, in het park of op de trappen van het Stadsplateau. Werkplek, huiskamer en stad lopen steeds meer in elkaar over. De ruimtelijke inrichting van de stad moet hierop inspelen. Hoe

drukker de stad, hoe belangrijker de omvang en de kwaliteit van de openbare ruimte en het groen.

In Utrecht werken we aan zo'n duurzaam gezonde toekomst op basis van 'Bouwen aan een gezonde toekomst. Een uitnodiging aan de stad'. De algemene noemer waaronder we hieraan werken is *Healthy Urban Living*. Op dit moment is de gezondheid van Utrechters beter dan van inwoners van andere steden. Maar de gezondheidsverschillen zijn ook hier groot. Via gezonde stedelijke ontwikkeling willen we gezondheidsachterstanden terugdringen.

De stad combineert een snelle groei van een overwegend jonge, hoog opgeleide bevolking met de aanwezigheid van een groot aantal kennisinstellingen. Dit biedt een perfecte voedingsbodem voor innovatie rond de maatschappelijke opgaven die samenhangen met gezonde verstedelijking. Utrecht is in de positie om mensen nationaal en internationaal daarvan te laten profiteren.

In het kader van Healthy Urban Living staat Utrecht voor twee iconen, die worden uitgewerkt in City Deals:

- Samenwerking in de *Health Hub*. Samenwerking, kennisontwikkeling en economische ontwikkeling rond gezondheid vatten we samen onder deze noemer. De kracht van Utrecht is dat er op meerdere fronten versneld resultaten worden geboekt als het gaat om het vergroten van de zelfstandigheid van mensen en het vergroten van de kans op een langer gezond leven. Denk bijvoorbeeld aan vernieuwingen in de diagnostiek en het medisch handelen, maar ook het aan optimaal benutten van technologie en zorggerelateerde processen. Het Utrecht Science Park (USP) heeft in deze ontwikkelingen een bijzondere positie. Als hart van de gezondheidsgelateerde economie vinden allianties van werkgevers, kennisinstellingen, brancheorganisaties, bedrijven in (medische) zorg en lifesciences elkaar in de ontwikkeling van nieuwe producten en diensten, slimme toepassingen van technologie.
- Experiment: *A Healthy Urban Boost*. Gezonde verstedelijking en duurzame groene herontwikkeling van grond en gebouwen met het Nieuwe Centrum (aan de westkant van Utrecht CS) als proeftuin.

Daarnaast is in het kader van de Internationale Architectuur Biënnale 2016 (IABR) een projectatelier Utrecht ingericht met als werktitel Gezonde Verstedelijking.

De kennis en ervaring die bij deze activiteiten wordt opgedaan wordt benut bij het verder ontwikkelen van de stad en vormt te zijner tijd een belangrijk Utrechts exportartikel.

3.3. Diversiteit aan strategieën

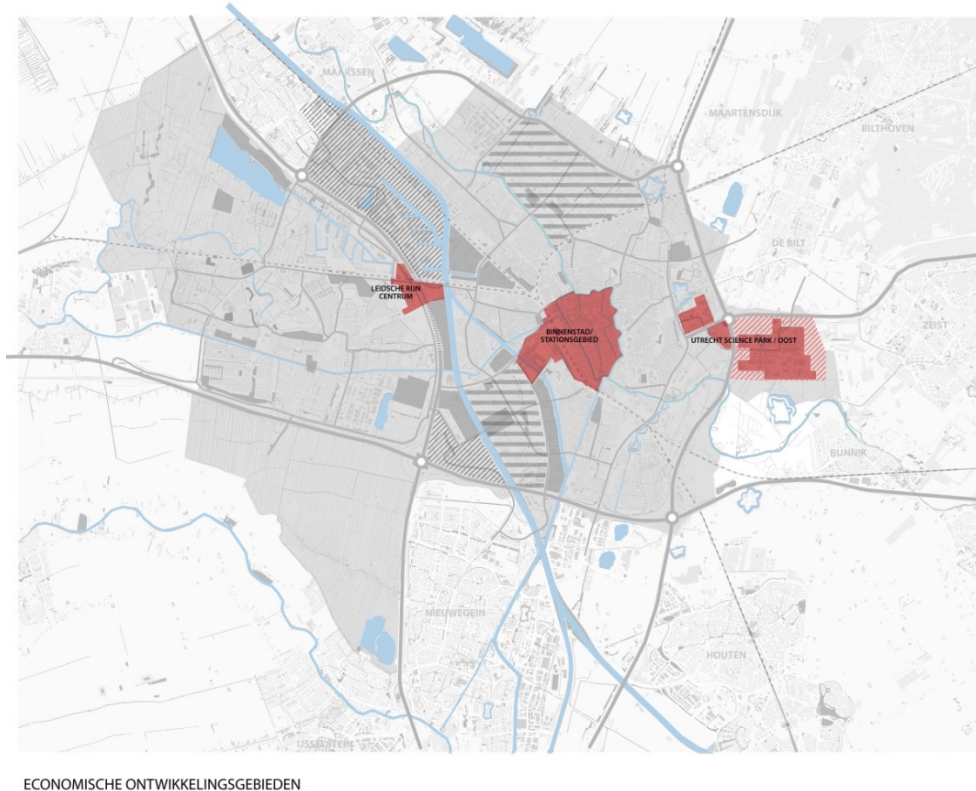
Utrecht groeit, dat is duidelijk. Maar dat is niet in alle delen van de stad op dezelfde manier merkbaar. We kiezen voor een gedifferentieerde aanpak met een verschil in benadering van verschillende gebieden en netwerken. Voor elk van die gebieden is gezonde verstedelijking het vertrekpunt. We onderscheiden:

- De economische ontwikkelingsgebieden Utrecht Science Park/Oost, Binnenstad/Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en de broedplaatsen aan de randen van het centrum. Dit zijn de locaties met de grootste potentie voor de economische ontwikkeling van Utrecht. Lage Weide en Papendorp zijn belangrijk om het werkgelegenheidsaanbod breed te houden.

- De verdichtingslocaties. De groei van Utrecht biedt ons de kans om twee omvangrijke transformatielocaties centrum–stedelijk te ontwikkelen met een hoge kwaliteit en hogere dichtheid en ze daarmee als het ware terug te geven aan de stad: het Beurskwartier in het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone.
- Wijk- en buurtniveau. Door stevig in te zetten op een beperkt aantal verdichtingslocaties is er op andere plekken, met name Overvecht en Kanaleneiland, meer ruimte om te kiezen voor de specifieke opgaven van de eigen omgeving en de sociale problematiek en nieuwbouwinitiatieven in dat licht te bezien.
- De verbindingen. We zetten in op een systeemsprong om de stedelijke mobiliteit af te wikkelen en op het aanbrengen van verbindingen tussen en naar groene gebieden en ontmoetingsplekken. Hiermee willen we tegelijk ruimte creëren voor de toegenomen drukte in de stad.

De voorliggende ruimtelijke strategie is vooral een stip op de horizon. Het geeft aan in welke richting wij de stad willen ontwikkelen: wat willen we met de stad. Hoe we dat gaan doen werken we verder uit. De gedifferentieerde aanpak komt onder meer tot uitdrukking in omgevingsvisies voor gebieden. Naast een strategie per gebied wordt groei ook gefaciliteerd door transformatie van bestaand vastgoed, verdichting door renovatie en door woningsplitsing en omzetting. Het gegeven dat het ruimtegebruik per persoon ten oosten van het Amsterdam Rijnkanaal nog op een lager niveau ligt dan in 1970 geeft aan dat de stad daartoe voldoende opnamecapaciteit heeft.

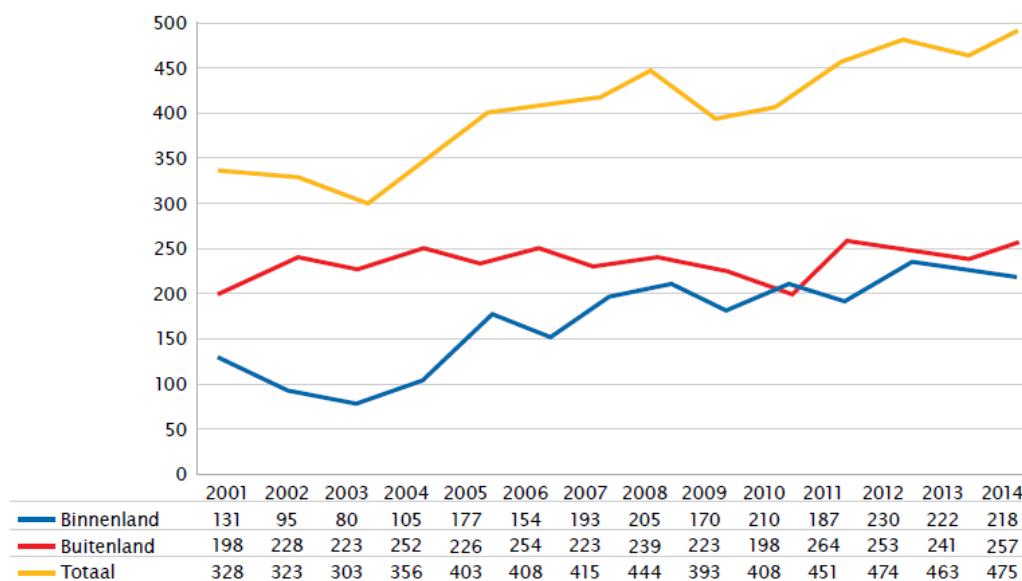
3.4. Binnenstad/Stationsgebied, Utrecht Science Park/Oost en Leidsche Rijn Centrum zijn onze economische ontwikkelingsgebieden, Lage Weide en Papendorp de werkgelegenheidshotspots



De wereld ontmoet Utrecht in de historische binnenstad, op het Centraal Station, in Hoog Catharijne, in de Jaarbeurs, op het Utrecht Science Park, en straks in Leidsche Rijn Centrum. Deze economische ontwikkelingsgebieden zijn tegelijk belangrijke ontmoetingsplekken met verschillende karakters. Een goede wisselwerking tussen vastgoed en openbare ruimte is nodig voor het versterken van de ontmoetingsfunctie. Het Stadsplateau tussen Utrecht CS, het Stadskantoor en het Jaarbeursplein is daarvan een goed voorbeeld. Ook de wisselwerking tussen Cinemec en het Berlijnplein in Leidsche Rijn Centrum is prima. Ondanks de hoge mate van stedelijkheid is hier de menselijke maat behouden en ontstaan hier 'huiskamers van de stad'.

Niet alleen het inwonersaantal en de hoeveelheid banen in Utrecht zullen stijgen, ook het bezoek aan Utrecht neemt toe – en dan met name in de economische ontwikkelingsgebieden. Volgens de samenwerkende hotelondernemers bestaat 70 procent van de hotelovernachtingen in Utrecht uit bezoekers met een zakelijk motief. Van de buitenlandse toeristen die Utrecht in 2014 bezochten, overnachtten er 174.000 in Utrecht. Daarnaast bezochten er 578.000 Utrecht voor één dag, ze verbleven elders in het land.

Toename aantal hotelovernachtingen in Utrecht in de afgelopen 10 jaar, groei komt met name van binnenlandse toeristen



Bron: CBS (2014). Ontwikkeling aantal hotelovernachtingen in Utrecht tussen 2001 en 2014.

Voor de verschillende deelsegmenten in de toeristisch-recreatieve branche worden de volgende ontwikkelingen verwacht:

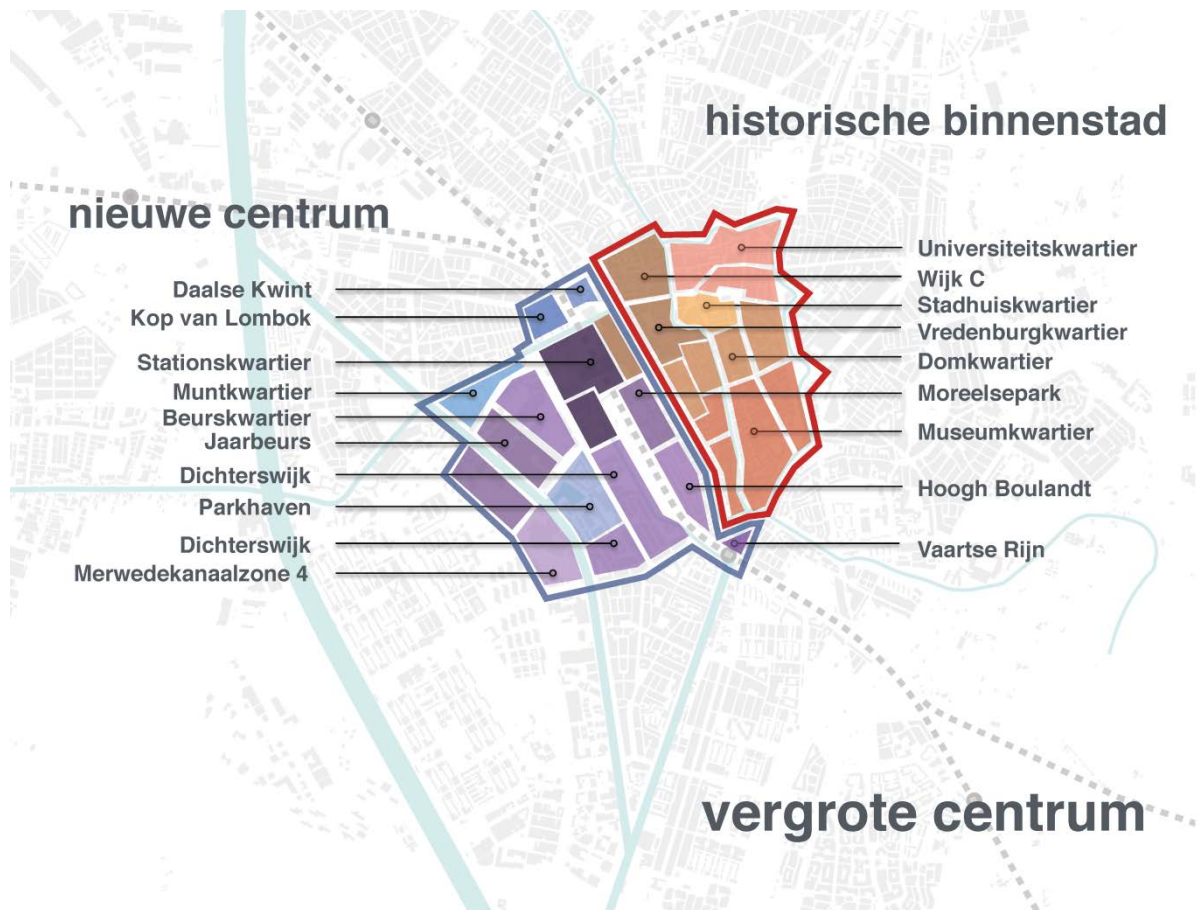
Deelsegmenten toeristisch-recreatieve branche	Werkgelegenheid (aantal voltijdbanen)
Zakelijk toerisme eendaags	-/+
Zakelijk toerisme meerdaags	+
Vakanties leisure buitenlands (citytrips)	++
Vakanties leisure binnenlands (stedentrips)	+
Dagtochten leisure buitenlands	+
Dagtochten leisure binnenlands	-/+

Legenda: -/+ = consolidatie vraag verwacht, + = groei vraag verwacht, ++ = sterke groei vraag verwacht

Bron: interviews stakeholders, Toerisme Utrecht, Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen, 2014 en 2015

3.4.1. Binnenstad/Stationsgebied

De **Binnenstad** is het visitekaartje van Utrecht. Culturele instellingen, de historische binnenstad en monumenten, de grachten, de winkels, horeca- en culturele voorzieningen en de (groot)stedelijke evenementen zijn een goede voedingsbodem voor toerisme. In het centrum, maar ook op het Utrecht Science Park en in Leidsche Rijn Centrum zijn voetgangers en fietsers hoofdgebruikers van de openbare ruimte. De toename van de verschillende vormen van langzaam verkeer zou op termijn tot conflicten kunnen leiden. Dit pakken we aan door alternatieve routes voor fietsers door of langs de binnenstad te ontwikkelen.



Het **Stationsgebied** is – door de gevarieerde en levendige centrumomgeving en de perfecte ontsluiting via het drukste station van Nederland – onze beste locatie voor de vestiging van grote bedrijven. Daarnaast biedt de Jaarbeurs steeds meer ruimte aan creatieve start-ups (gaming en ICT) en aan (innovatieve) evenementen: een ontmoetingsplaats van talent, gamechangers en innovatieve start-ups die zich buigen over maatschappelijke- en gezondheidsvraagstukken.

Kantoren

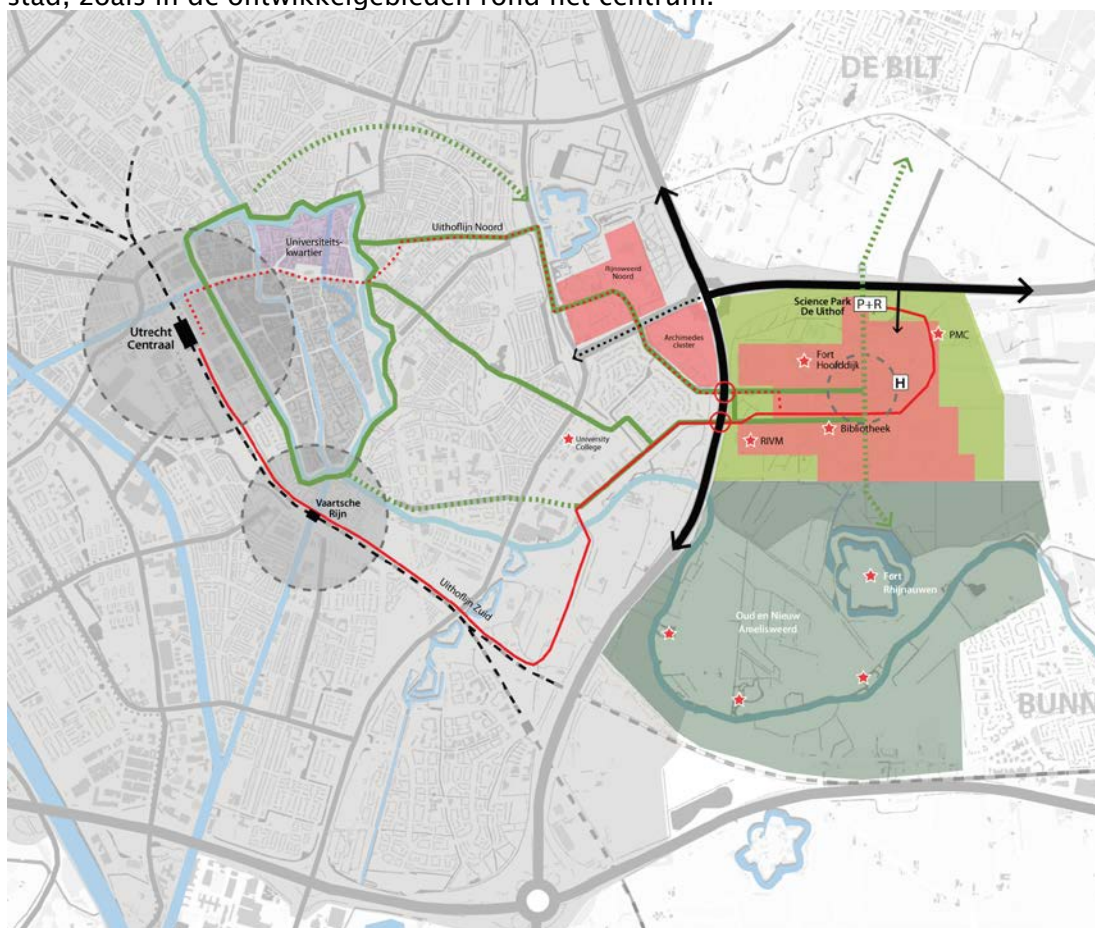
Op de kantorenmarkt constateren we een blijvende vraag naar nieuwbouw van kantoren in combinatie met leegstand van bestaand vastgoed. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat het nieuwe werken per werknemer minder ruimte vraagt. In Utrecht hebben we 2.500.000 m2 kantoorruimte voor 100.000 werknemers. Volgens de huidige normen zou voor dat aantal 2.200.000 m2 al genoeg zijn, in de toekomst zou zelfs 1.700.000 m2 kunnen volstaan (exclusief normale frictieleegstand). De groei van de stad in combinatie met 'werken aan werk' rechtvaardigt in onze ogen een groei naar minimaal 130.000 kantoorbanen, corresponderend met 2.350.000 m2 kantoorruimte (inclusief frictieleegstand).

De kantorenmarkt bestaat uit verschillende deelmarkten met flinke kwaliteitsverschillen. Aanbod op de toplocaties Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum is goed in de markt te zetten vooral wanneer de transformatie van de omgeving verder is gevorderd. Op dit ogenblik neemt de kantoorvoorraad af met 50 à 70.000 m2 per jaar door transformatie terwijl ook sloop aan de orde is. Gemiddeld 1% per jaar vervangen (25.000 m2 per jaar) is aannemelijk om de markt gezond te houden. Samen met Regio en Provincie vinden we dat voor die nieuwbouw in Utrecht alleen het Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp-zuid in aanmerking komen. Dit proces van groei, stimuleren, transformeren en verversen duurt zeker nog de komende 10 jaar.

De groei van Utrecht zorgt voor meer drukte in en rond de binnenstad. Door aanpak van de openbare ruimte en door een slimme organisatie van auto- en fietsparkeren maken we hier meer ruimte voor de voetganger. Daarnaast breiden we het centrummilieu uit met het Beurskwartier aan de westkant van het Centraal Station. Om de grote hoeveelheid bussen rond het Centraal Station beter te kunnen reguleren, zetten we in op meer spreiding: het verder ontwikkelen van knooppunten die vervoersbewegingen via Utrecht CS kunnen afvangen: Vaartsche Rijn/Rotsoord, Utrecht Leidsche Rijn (centrum) en Utrecht Science Park (in combinatie met verbetering van de ontsluiting van de Uithof). Als vervoersknopen dragen ook Station Overvecht en de stations Bilthoven en Driebergen/Zeist aan die spreiding bij.

3.4.2. Utrecht Science Park/Oost

Het **Utrecht Science Park (USP)** heeft zich rond de Universiteit Utrecht ontwikkeld tot het hart van de gezondheidgerelateerde economie in Nederland en heeft een internationale uitstraling. We bieden het USP en andere partners de ruimte voor verdere doorontwikkeling in De Uithof, aan de oostkant van de stad in Rijsweerd en waar dat elders nodig is in de stad, zoals in de ontwikkelgebieden rond het centrum.



De Uithof en Rijsweerd bieden goede mogelijkheden voor een meer gemengde invulling, met name door de huisvesting van studenten en bijbehorende voorzieningen. Voorwaarde is wel het vergroten van de levendigheid en de verblijfskwaliteit. Het Utrecht Science Park biedt plek aan start-ups, doorgroeiers, volwassen bedrijven en kennis- en onderzoeksinstituten op het gebied van duurzaamheid, lifesciences en ICT. De verbondenheid met de regio is groot, maar om doorontwikkeling mogelijk te maken is verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting noodzakelijk. Samen met Rijk en provincie zijn we een brede gebiedsverkenning gestart, gericht op een duurzame oplossing voor de

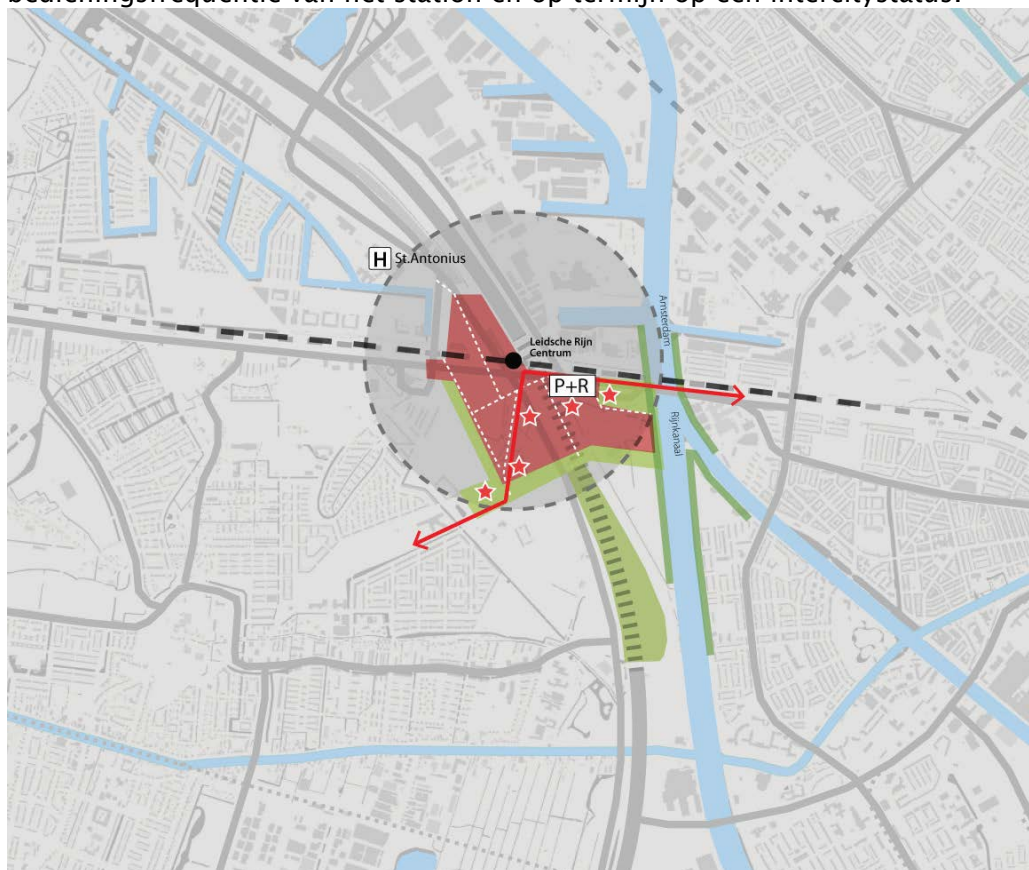
bereikbaarheid. Een ontsluiting vanuit het spoor op andere wijze dan via Utrecht CS is een mogelijkheid. Rond Utrecht Science Park en de gerelateerde delen van Utrecht Oost is de ontwikkeling van een sternetwerk noodzakelijk waarin ook Bilthoven en Zeist een rol van betekenis spelen.

Daarnaast is de relatie tussen Utrecht Centrum en Utrecht Science Park zodanig intens dat – in aanvulling op de tram om de zuid – een goede vervoersoplossing met meer reizigerscapaciteit noodzakelijk is. Die oplossing moet tegelijk bijdragen aan de gewenste hoge stedelijke kwaliteit in de binnenstad (leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit). Een tram door de binnenstad biedt daarbij perspectief.

De omgevingskwaliteit is tenslotte gebaat bij een goede aansluiting op Amelisweerd.

3.4.3. Leidsche Rijn Centrum

Leidsche Rijn Centrum is een gemengde toplocatie met veel kwaliteiten die bedrijven, bezoekers en bewoners aanspreken. Een recent uitgevoerd onderzoek onder 900 kantoorgebruikers in de regio wees uit dat er veel vraag is naar kantoren op locaties die zowel per openbaar vervoer als per auto uitstekend bereikbaar zijn. Daarnaast worden centrumvoorzieningen hoog gewaardeerd. Met de combinatie van winkels (o.a. foodmarket), horeca, bibliotheek, wijkbureau, gezondheidszorg, maatschappelijke en culturele voorzieningen, ruimte voor evenementen en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte heeft Leidsche Rijn Centrum, alles in zich om als ‘huiskamer’ voor Leidsche Rijn te gaan functioneren. De combinatie van een NS-station en de directe verbinding met de snelweg A2 maakt dat het centrum één van de best bereikbare vestigingslocatie van Nederland is. De reisafstand naar Utrecht CS met de trein bedraagt bovendien slechts 4 minuten. Met de groei van deze nieuwe locatie zetten we in op verhoging van de bedieningsfrequentie van het station en op termijn op een intercitystatus.



Evenals bij Utrecht Science Park zien wij rond Utrecht Leidsche Rijn een sternetwerk ontstaan, wat een positieve invloed heeft op de bereikbaarheid van Utrecht CS.

Detailhandel

De opkomst van internetwinkels maakt vooruitblikken op de toekomst van de detailhandel lastig. Kansen voor Utrecht liggen in het recreatief winkelen, maar ook in het gegeven dat we de komende jaren doorgroeien naar een stad met 400.000 inwoners. Voor verschillende segmenten van de retailmarkt zien we verschillende bedreigingen maar ook kansen. Kleine ondernemers hebben het overal in Nederland moeilijk, maar hebben kansen op plekken waar veel mensen bijeen komen. We organiseren ontmoeting en breiden het binnenstadmilieu uit. Dat biedt ook kansen voor de detailhandel als onderdeel van dat milieu. Binnen het binnenstadmilieu zien we tegelijk dat de detailhandel per vestiging minder oppervlak gaat innemen. Hierdoor wordt het winkelgebied eerder compacter dan groter. Bij de groei van de stad past ook de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum, dat door een flexibele aanpak kan groeien naar de omvang die bij de marktontwikkelingen past. Nieuwe concepten, zoals combinaties van versondernemers, geven dit centrum een impuls.

The Wall biedt geen ruimte voor uitbreiding van detailhandel en focust op ontwikkeling van 'leisure'.

De detailhandelsstructuur in Utrecht wordt gekenmerkt door concentratie en fijnmazigheid. Dat vraagt telkens om maatwerk per gebied. In de kleinere centra bieden we ruimte aan schaalvergroting waar dat wijk- en buurtcentra in stand helpt te houden. Bij de kleinere strips zetten we niet per definitie in op handhaven van de detailhandel, wel op het faciliteren van diverse functies om leegstand te helpen voorkomen.

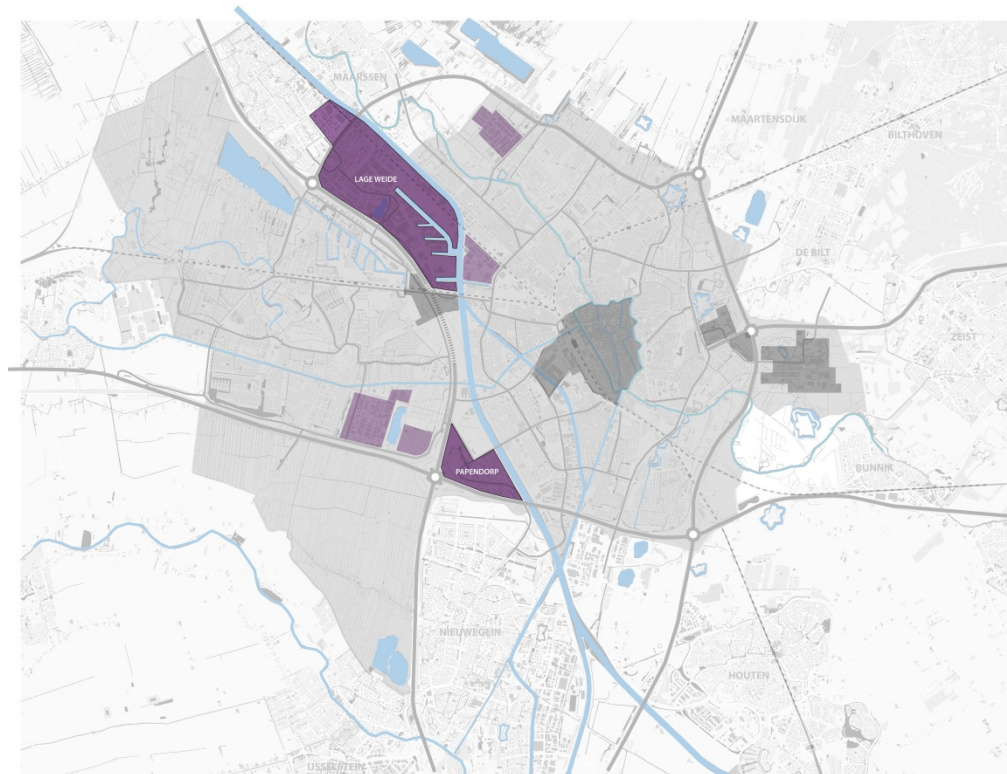
Voor de ontwikkeling van de economische functie van Utrecht blijven we niet stilstaan bij vertrouwen in het traditioneel aantrekkelijke vestigingsklimaat (centrale ligging, compacte stad in een groene omgeving, aantrekkelijk woonklimaat). We zetten in op het stimuleren van de digitale bereikbaarheid van bedrijventerreinen en woningen, verbetering van het internationaal vestigingsklimaat door uitbreiding van het aantal internationale scholen en vestiging van een expat centre, datagedreven sturing en big data door het openstellen van de vele binnen de gemeente beschikbare gegevens in datasets, stimuleren van netwerken en ontmoeting op fysieke hotspots en het beschikbaar hebben van kwalitatief goede woonruimten en woonklimaat.

Voor de ontwikkeling van Utrecht is het van belang dat er naast de economische ontwikkelingsgebieden ruimte is voor nieuwe initiatieven op (creatieve) broedplaatsen. Vooral het Werkspoorkwartier, de Cartesiusdriehoek en (delen van) de Merwedekanaalzone bieden –permanent of tijdelijk– kansen voor een stedelijk en creatief vestigingsklimaat. Ook de beschikbaarheid van banen is natuurlijk belangrijk voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Dat willen we stimuleren, zowel in de economische ontwikkelingsgebieden als daarbuiten.

3.4.4. Lage Weide

Lage Weide is met 216 ha (bruto) het grootste bedrijventerrein in de regio en biedt werkgelegenheid aan circa 18.000 mensen. Om in Utrecht een breed spectrum aan werkgelegenheid te kunnen bieden, is dit gebied evenals Papendorp van groot belang. Het terrein is gelegen aan de A2 en heeft ook een directe aansluiting waardoor het een interessante locatie is voor de logistieke sector. Het biedt als logistieke hotspot goede mogelijkheden voor de vestiging van kleinere en middelgrote logistieke bedrijven.

Het accent ligt op logistiek maar ook bouwbedrijven, ICT, creatieve sector etc. zijn hier gevestigd. Het terrein biedt ruimte aan bedrijven uit de milieucategorie 1 tot en met milieucategorie 5. Deze brede insteek willen we graag voor Lage Weide behouden. Wel bezien we de mogelijkheden om de hinder zodanig te reduceren dat woningbouw in de omgeving van het Werkspoortterrein tot de mogelijkheden gaat behoren. Het functioneren van het bedrijfsterrein willen wij echter niet in gevaar zien komen.



Het gebied zit sinds twee jaar weer in de lift en verjongt zich met nieuwe bedrijven. Op verschillende locaties vindt herontwikkeling (sloop/nieuwbouw) plaats waardoor ruimte wordt geboden voor nieuwe ontwikkelingen. De afgelopen jaren hebben zich hier een aantal nieuwe bedrijven gevestigd: DHL, Volker Wessel, Kuehne Nagel, New Wave etc. Het terrein is sociaal –economisch belangrijk omdat het ruimte biedt voor zowel hooggeschoolde maar zeker ook lager en middelbaar geschoolde werknemers.

Naast de aansluiting op de snelweg beschikt het terrein over een aansluiting op het spoor en verschillende insteekhavens en een containerterminal met een verbinding naar het Amsterdam Rijnkanaal. Lage weide is één vd grootste binnenhavens in Nederland. In het project Port of Utrecht werkt gemeente samen met bedrijfsleven en brancheorganisaties aan innovatie en verduurzaming van de logistiek. Doel is het stimuleren van inzet van multimodale transportmiddelen en m.n. de koppeling tussen ontwikkelingen in landelijke en stedelijke distributie door o.a. de realisatie van een Logistiek Ontkoppelpunt.

De gemeente werkt ook samen met Industrievereniging Lage Weide, Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU), VNO en bedrijfsleven in het project 'Impuls Lage Weide'. Doel is om, zeker nu het terrein in de lift zit, de profilering en marketing van het terrein te versterken, de samenwerking tussen (techniek)onderwijs en bedrijfsleven te

versterken en met extra aandacht voor acquisitie en herontwikkeling de groei van de werkgelegenheid verder te stimuleren.

Bedrijven

Op bedrijfsterreinen zien we een toenemende vraag naar niet-bedrijfsfuncties zoals horeca, leisure en sport. Dat vraagt om maatwerk. We willen bedrijven stimuleren zich in Utrecht te vestigen of om hier te blijven. Daarvoor zetten we het Lokaal Economisch Fonds in, onder voorwaarde dat een stimulans ontstaat voor de werkgelegenheid. Voorlopig is voldoende bedrijfsterrein beschikbaar, waardoor Strijkviertel de komende jaren nog niet als nieuwe locatie in de markt wordt gezet. Lageweide is een belangrijke logistieke hotspot in Utrecht. Hier zijn nog mogelijkheden voor de vestiging van kleinere en middelgrote logistieke bedrijven. Voor grote logistieke terreinen (> 2,5 hectare) wordt verwezen naar de regio ('t Klooster). Leisure willen we in eerste instantie een plek geven in Leidsche Rijn (The Wall). We zijn terughoudend in het faciliteren van grootschalige zaalverhuur, vanwege de overlast die dat met zich mee brengt.

In woonwijken blijkt minder markt voor kleinschalige bedrijvigheid in specifiek vastgoed. Starters werken langer vanuit huis of op diverse daartoe aangeboden (openbare) locaties in de stad. Voor het invullen van plinten onder nieuwbouw om zo de levendigheid in wijken te stimuleren is een grote verdiepingshoogte vereist en flexibiliteit in prijsniveau, huurtermijn, unitgrootte, bestemmingsmogelijkheden etc., maar zal regelmatig ook wonen nodig zijn om leegstand op de begane grond te vermijden. Tijdelijke functies zoals de Vechtclub XL op het voormalige OPG-terrein worden gestimuleerd, vooral indien sprake is van innovatie en waarde creatie.

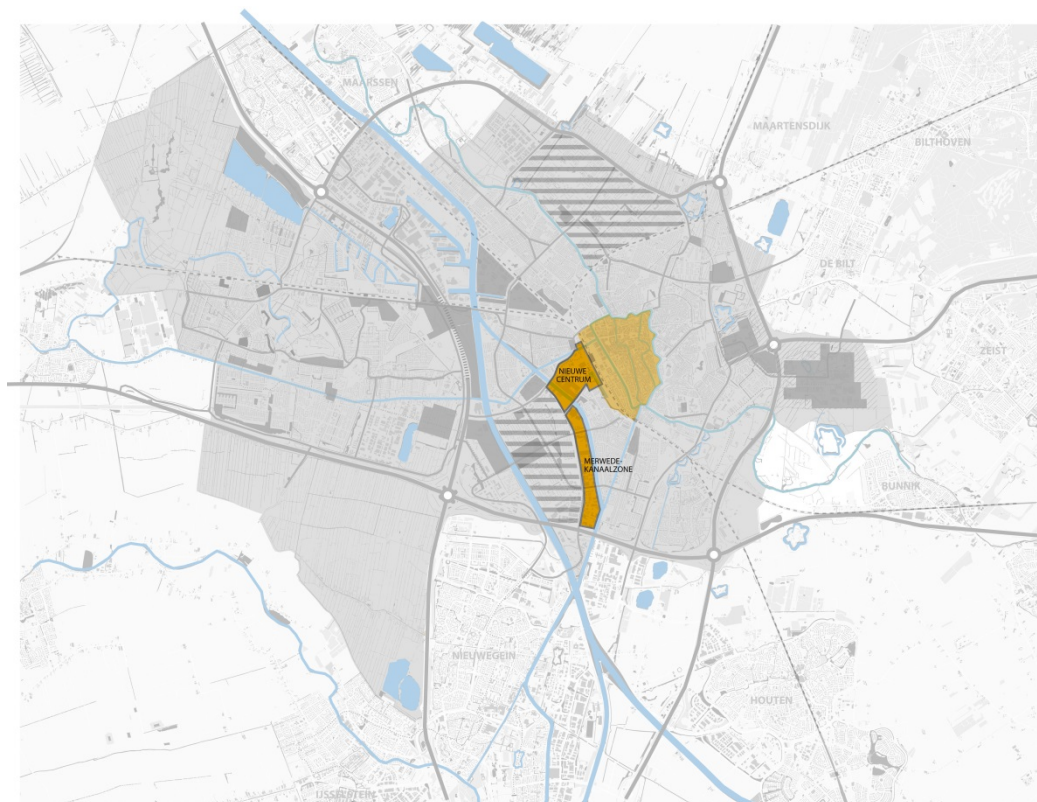
3.5. Hogere dichtheden in het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone

De populariteit van Utrecht groeit. Nederland verwacht ook wat van Utrecht. De ontwikkeling van de stad staat niet stil. We kiezen ervoor de groei binnen de bestaande stad te laten plaatsvinden.

We willen echter niet dat de ontwikkeling van elk plekje in de stad wordt gedomineerd door de behoefte om de stad te verdichten. Op sommige plekken in de stad vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om toevoegen van stedelijke functies, op andere juist om versterking van groen en openbare ruimte. Door het maken van een duidelijke keuze voor een beperkt aantal prioritaire verstedelijkingsgebieden denken we dat sprake zal zijn van een evenwichtige ontwikkeling van de stad.

De Merwedekanaalzone en het Nieuwe Centrum zijn locaties waar we door intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden een mate van stedelijkheid willen realiseren die ons in staat stelt elders in de stad andere kwalitatieve uitgangspunten te kiezen voor een verantwoorde groei.

De keuze voor die gebieden heeft een vergelijkbare achtergrond. Het gaat om gebieden van aanzienlijke omvang met voornamelijk een bedrijfsfunctie, die worden ervaren als barrière in de stad en waar de huidige functie al onder druk staat. In beide gebieden is sprake van kansrijke initiatieven voor stedelijke ontwikkeling. Ze liggen op korte afstand van het centrum, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt.



ONTWIKKELGEBIEDEN MET PRIORITEIT

Wij stellen aan de ontwikkeling van die locaties randvoorwaarden vanuit stedelijk belang. Faciliteren van de groei van de stad in combinatie met het koesteren van bestaande kwaliteiten betekent dat we keuzes moeten maken. Daartoe zijn we ook bereid en dat betekent dat we op deze verdichtingslocaties het accent leggen op andere kwalitatieve aspecten. Zo stelt intensief ruimtegebruik andere eisen aan de inrichting van de openbare ruimte. Overigens: aangezien het in beide gevallen gaat om te transformeren bedrijfslocaties, zijn we in staat om openbare ruimte aan het beschikbare areaal toe te voegen. Verdichting in deze gebieden zien we als een kwaliteitsimpuls voor de stad.

Niet voor alle stedelijke functies betekent de groei dat er naar nieuwe locaties moet worden gezocht. Voor woningbouw zetten we in op efficiënt ruimtegebruik en verdichting op de nieuwe, stedelijke transformatielocaties en overigens op ontwikkelingen die bijdragen aan verbetering van het leefklimaat in bestaande woongebieden. De vraag naar kantoren, bedrijven en detailhandel is echter zodanig veranderd dat de al vastgestelde locaties ruimschoots voldoen.

Wel zien we dat de hoeveelheid groen per inwoner binnen de stadsgrenzen achterblijft bij andere Nederlandse steden terwijl de drukte in de openbare ruimte door de bevolkingsgroei toeneemt en klimaatverandering er hogere eisen aan stelt. Er zijn echter belangrijke groene en recreatieve gebieden op korte afstand van de stad beschikbaar, zoals Amelisweerd, De Haar en het Noorderpark. We zetten in op verbetering van de bereikbaarheid van die groengebieden als onderdeel van de keuze om voor de Merwedekanaalzone en het Nieuwe Centrum in te zetten op hogere dichtheden.

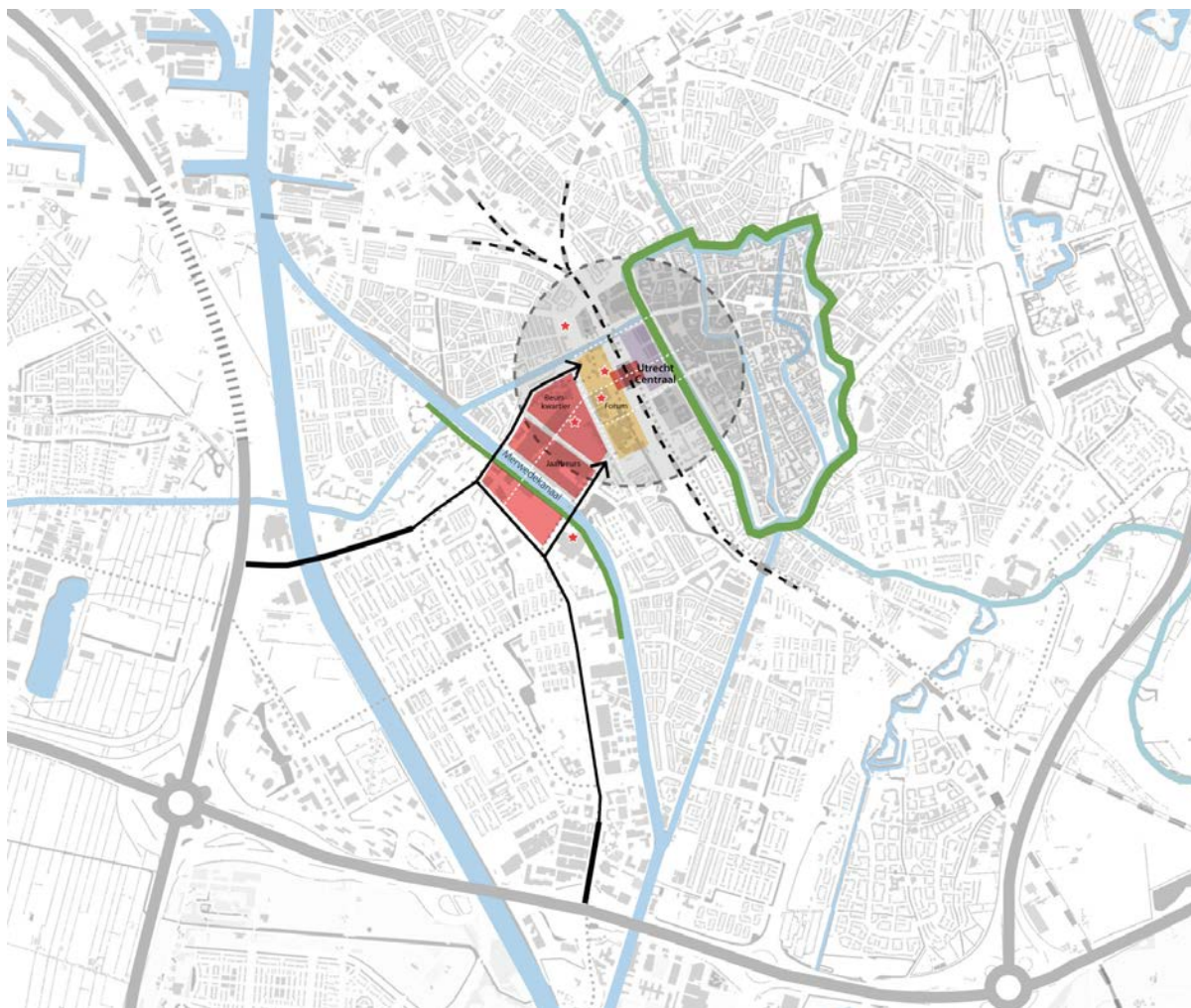
Ook zal er meer aandacht moeten komen voor het vertalen van de groeicijfers in de noodzakelijke maatschappelijke-, culturele- en zorgvoorzieningen, onderwijs en sport. Ruimte voor voorzieningen op stedelijk niveau zoeken we – met uitzondering van sport – in eerste instantie in de economische ontwikkelingsgebieden.

Het belang dat we hechten aan ontwikkeling van het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone tot gebieden met een hoge mate van stedelijkheid, hogere dichtheden en met een hoge kwaliteit, heeft consequenties voor de aanpak van beide gebieden.

3.5.1. Het Nieuwe Centrum

Voor de ontwikkeling van het Jaarbeursgebied hebben we een toekomstvisie vastgesteld. We bieden ruimte voor groei van het centrum in westelijke richting. Dit wordt mogelijk gemaakt doordat de Jaarbeurs haar activiteiten concentreert aan de kant van het Merwedekanaal. Het Nieuwe Centrum moet het bestaande centrumgebied gaan aanvullen, met naast wonen veel ruimte voor leisure, ontspanning, culturele functies en horeca. Onderdeel van onze ruimtelijke strategie is de ontwikkeling van het Beurskwartier (oostelijk deel van het huidige Jaarbeursgebied dat op termijn voor transformatie beschikbaar komt) met een zwaar accent op wonen en bebouwing in hoge dichtheden. Voetgangers en fietsers krijgen in het centrum voorrang. We onderzoeken de mogelijkheden om met een extreem lage parkeernorm vooral te focussen op doelgroepen die geen gebruik maken van de auto of die voldoende hebben aan het gebruik van (elektrische) deelauto's. In samenhang daarmee wordt het Jaarbeurs-parkeren verplaatst naar de westkant van het Merwedekanaal.



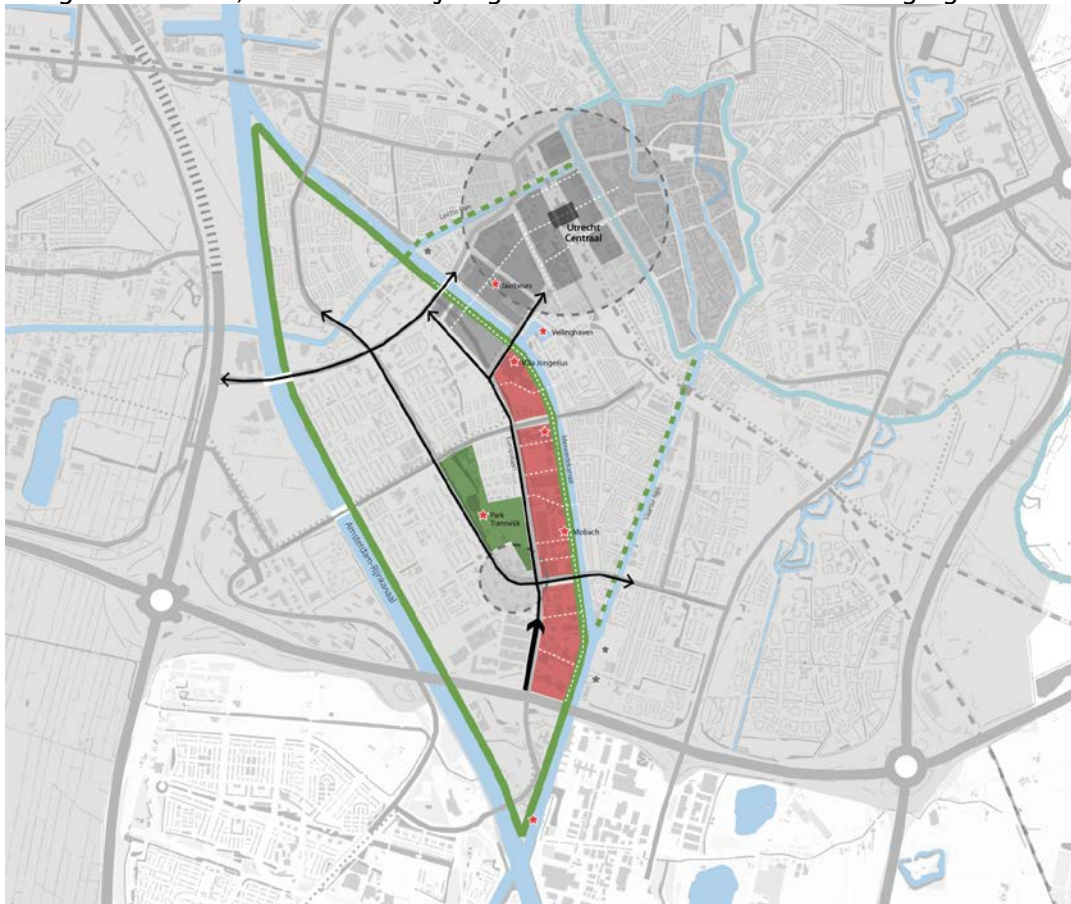


We bouwen aan een gezonde stad met een duurzame toekomst. De uitdaging is om de tweede fase van het Stationsgebied energieneutraal te realiseren. In het gebied wordt geëxperimenteerd met gezonde verstedelijking onder de noemer 'Healthy Urban Boost'. Aanvullend worden kansen voor vergroening, infiltratie en hergebruik van regenwater optimaal benut. Het benutten van daken van gebouwen voor stadslandbouw is in dit gebied enorme kansrijk.

3.5.2. Merwedekanaalzone

Recente capaciteitsberekeningen voor de Merwedekanaalzone laten zien dat op de 70 hectare grote strook met een gemiddelde woningdichtheid van 55 woningen per hectare ongeveer 4.000 woningen van gemiddelde grootte kunnen worden gerealiseerd. Ter vergelijking: de gemiddelde dichtheid in Parkhaven bedraagt 80 woningen per hectare. We streven in de Merwedekanaalzone naar meer stedelijkheid dan in Parkhaven. Deze inzet betekent dat we de regie op de ontwikkeling van het gebied zullen aanscherpen om samen met partners en met inachtneming van kwaliteitsdoelstellingen vanuit gezonde verstedelijking tot de gewenste grotere mate van stedelijkheid te komen. Daar hoort een grotere bouwhoogte bij, een groter aandeel appartementen en focus op stedelijk georiënteerde doelgroepen. Vanwege de grote diversiteit in het gebied is een gefaseerde aanpak noodzakelijk. Dat biedt mogelijkheden voor kwaliteitsverhoging door middel van tijdelijke functies als de Vechtclub XL en stadslandbouw. Vooropgesteld: in de planvorming heeft de ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied prioriteit en is er dus niet vanzelfsprekend ruimte voor tijdelijke functies. Wel moeten we zoeken naar mogelijkheden

om duurzaam gebruik te maken van de bijdragen die dergelijke tijdelijke functies leveren aan de te ontwikkelen sociale structuur. Stadslandbouw kan bijvoorbeeld een vervolg krijgen via groene daken, die ook een bijdrage kunnen leveren aan waterberging en verkoeling.



Bij de invulling van het openbaar gebied speelt groen een belangrijke rol. Als contramal voor de stedelijke invulling geven we buiten het plangebied voorrang aan het ontwikkelen van een Rondje Stadseiland – naar voorbeeld van de track in het Máximapark – en naar goede verbindingen met de groene open ruimte buiten de bebouwde kom.

Een belangrijk deel van de bevolkingsgroei van de stad wordt in de Merwedekanaalzone opgevangen. Het zuidelijk deel van de Merwedekanaalzone ligt niet direct bij een (groot) vervoersknooppunt, terwijl voor de ontwikkeling wel een hoogwaardige openbaar vervoer- of tramontsluiting nodig is. Het noordelijk deel van de zone ligt op korte afstand van het stadscentrum. We onderzoeken of – in het verlengde van de keuzes die we voor het Beurskwartier willen maken – ook hier een lage, bij stedelijke doelgroepen passende parkeernorm kan worden toegepast.

3.5.3. Alternatieven

We stimuleren een zo breed mogelijk palet aan stedelijke functies. In dat opzicht blijven – naast de ontwikkeling van Merwedekanaalzone, het Nieuwe Centrum en de economische ontwikkelingsgebieden – andere locaties van belang: de 2^e Daalsedijkbuurt, het Kruisvaartterrein en de aansluiting van Leidsche Rijn op de oude stad en vice versa. Eveneens belangrijk is de ontwikkeling van broedplaatsen in het Werkspoorgebied. Het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal beschouwen we bij dit alles niet als belemmeringen, maar als kansen, als dragers voor nieuwe ruimtelijke functies en aantrekkelijk voor gebruik door bewoners en recreanten.

Ook transformatie van vrij komend vastgoed levert een belangrijke bijdrage aan het levendig houden van de stad.

Op de langere termijn is het denkbaar dat voor het opvangen van blijvende verstedelijkingsdruk gebieden ten zuiden van de A12 in beeld komen. Maar nu maken we een duidelijke keus om te focussen op binnenstedelijke gebieden. Indien het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone niet het gewenste resultaat opleveren en alternatieve locaties in beeld moeten komen, denken we in eerste instantie aan ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en/of Leeuwesteyn-zuid. Daar zitten haken en ogen aan: de Cartesiusdriehoek is een gebied met hoge milieubelasting, dat bovendien ligt in één van de meest kwetsbare delen van de stad uit het oogpunt van bereikbaarheid. Voor de ontwikkeling van Leeuwesteyn-zuid is verplaatsing van de Asfaltcentrale een randvoorwaarde, evenals het beperken van de geluidhinder vanaf de A2. Om die reden geven we de voorkeur aan het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone als prioritaire transformatiegebieden.

3.6. Kwaliteitsverbetering in wijken en buurten

Een stad is niet zozeer een verzameling gebouwen als wel een verzameling mensen. Die mensen ontwikkelen sociale structuren en de ruimtelijke inrichting van de stad helpt hen daar bij. In onze stad woont een enorme diversiteit aan mensen. Die hebben allemaal hun eigen leefstijl en eigen wensen. Utrecht kent ook een grote variatie aan wijken en buurten. We koesteren die diversiteit. We willen met de ruimtelijke programma's en projecten die diversiteit mogelijk maken, zodat mensen ook wat te kiezen hebben: de stad biedt een breed palet aan mogelijkheden.

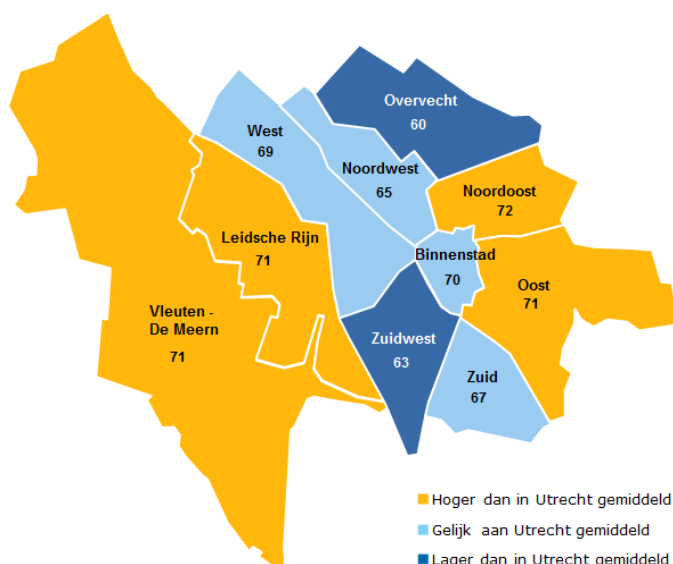
Dat betekent dat we met maatwerk de diversiteit in wijken willen vergroten. We stellen daarom niet langer uniforme eisen aan de samenstelling van programma's.

We zien dat mensen met een vergelijkbare leefstijl elkaar opzoeken, waardoor woonmilieus ontstaan waarin mensen zich thuis voelen. Ver doorgevoerde menging op buurt- en straatniveau vinden wij om die reden niet wenselijk.

Een keerzijde van de aantrekkingskracht van Utrecht is de grote druk op de woningmarkt en stijgende prijzen. Dit heeft als ongewenste effect dat groepen die niet zo'n sterke positie op de woningmarkt hebben geen toegang hebben tot een aantal wijken in de stad. Verschillen tussen wijken en differentiatie van woonmilieus mogen er niet toe leiden dat mensen die zijn aangewezen op de sociale voorraad, alleen terecht kunnen in een beperkt aantal wijken. Wij hanteren daarom als principe: differentiatie van woonmilieus op (sub)wijkniveau, eenheid op buurt/straatniveau.

In de stad ontwikkelen we veel kleinere locaties en projecten die in belangrijke mate bijdragen aan de woningbouwproductie. Maar productie weegt op deze verspreide locaties niet het zwaarst. Het uitgangspunt is het verbeteren van de kwaliteit van de gebieden waarbinnen zij liggen. Vooral in delen van Overvecht en Kanaleneiland is dat nodig: gezondheidsindicatoren laten zien dat de levensverwachting van bewoners van die wijken weliswaar toeneemt, maar toch achterblijft bij die van bijvoorbeeld de wijken in Oost en in Leidsche Rijn. Dat geldt ook voor de kansen op opleiding en werk. Wij vinden die verschillen ongewenst in de mate waarin zij zich voordoen.

Figuur: Levensverwachting in goede gezondheid (Bron: Volksgezondheidsmonitor Utrecht 2014)



Tabel: Ontwikkeling opleidingsniveau per wijk

Opleidingsniveau		West	NW	OV	NO	Oost	BS	Zuid	ZW	LR	V-DM.	Utrecht
% laag opgeleiden	2006	16,3	31,7	42,7	11,8	9,1	4,8	22	30	17,6	26,3	22,4
	2010	17,8	24,6	43,9	10,3	9,5	6,6	20	28	18,6	21,7	19,3
	2014	14,7	26,6	34,1	9,8	8,4	5,2	16	27	16,2	25,2	19,3
% hoog opgeleiden	2006	63,4	42,2	28,6	66,7	68	75	51	44	55,3	35,9	51,7
	2010	60,6	51,9	27,2	71	69	75	56	49	56	43,9	56,9
	2014	66,2	51,5	33,9	73,1	67	79	64	48	57	43,3	57
Bron: Onderzoek Utrecht, Inwonersenquête												

Voor Kanaleneiland-Noord, Hoograven Zuid (oostzijde), Ondiep, Fruitbuurt Noord, De Gagel en de spoorzone Overvecht is het uitgangspunt van ontwikkelingsopgaven het verminderen van sociaal-economische problematiek en (met name in Overvecht en Kanaleneiland) een toename van de levensverwachting in goede gezondheid. Dat willen we onder meer bereiken door de resultaten te gebruiken uit de Health Hub en de Healthy Urban Boost.

We proberen wijken voor een brede doelgroep aantrekkelijker te maken. Het programmeren van stedelijke functies en de aanpak van de openbare ruimte bieden kansen wanneer daarbij de sociaal-economische problematiek in het oog wordt gehouden. Beide methoden kunnen de ontmoetingsmogelijkheden bevorderen en daarmee de sociale samenhang.

3.6.1. Stedelijke functies in de wijken

Als we naar de verschillen tussen wijken kijken, blijven Overvecht en Kanaleneiland de belangrijkste aandachtsgebieden. Juist hier is het van belang ook met ruimtelijke middelen in te zetten op verbetering van de leefomstandigheden. Bovendien kan dit helpen voorkomen dat sociale stijgers een wijk als Overvecht verlaten. Waar zich kansen voordoen zetten we in op een grote variatie van de *woonmilieus* in Overvecht en Kanaleneiland maar – aan de andere kant van het spectrum – ook in de wijken Noordoost, Oost, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.

Het beschikbaar hebben van een voorraad sociale huurwoningen die groot genoeg is en de betaalbaarheid daarvan vinden we belangrijker dan het maximaliseren van de kwaliteit van de woningen. Wij hebben daarover afspraken met de Utrechtse corporaties gemaakt.

Vooraf een groter aanbod van middeldure huur- en koopwoningen biedt doorstromers uit de sociale huursector kansen zodat ook in de sociale sector meer aanbod vrijkomt voor degenen die daarop zijn aangewezen. Het biedt hen ook mogelijkheden om in de wijken zelf een wooncarrière te maken.

De groei van de stad heeft ook gevolgen voor de vraag naar *voorzieningen*, zoals wijk- en buurtcentra, scholen, sportaccommodaties, speeltuinen en wijkcultuurhuizen. Het gaat zowel om de gewenste hoeveelheid als de spreiding van deze voorzieningen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen houden we rekening met de op wijkniveau noodzakelijke voorzieningen. Voor voorzieningen op stedelijk niveau zoals culturele functies, een bioscoop, bibliotheek of bepaalde vormen van leisure, wordt in eerste instantie een plek gezocht in de economische ontwikkelingsgebieden. Bij het plannen van nieuwe voorzieningen met een ontmoetingsfunctie zoeken we naar mogelijkheden om aan te sluiten bij de ontmoetingsfunctie van de openbare ruimte.

Zeer bepalend voor het perspectief van mensen is *onderwijs*, we willen daarom dat het aanbod in de wijken op orde is. Goed onderwijs biedt kansen op ontplooiing en ontwikkeling. Scholen leveren bovendien een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling van sociale structuren. Het totaal aantal leerlingen in Utrecht groeit naar verwachting van 43.400 naar ongeveer 50.000 in 2028 (+15%). De verwachte groei leidt tot een uitbreidingsbehoefte in alle onderwijsvormen. In eerste instantie wordt daarbij gekeken naar invulling van de ruimte in bestaande vestigingen. De uitbreidingsbehoefte voor het primair onderwijs wordt bepaald op buurt- of wijkniveau, de overige uitbreidingsbehoeften worden op stedelijk niveau bepaald. Op basis van de sociaal-economische positie worden er extra voorzieningen aangeboden zoals voorschool, brede school en activiteiten tijdens de ‘verlengde schooldag’. Onderwijsvoorzieningen in de wijk worden afgestemd op de bevolkingssamenstelling en de daaruit voortvloeiende behoeften. Het beleid is erop gericht dat er voor alle kinderen plek is op een basisschool in de wijk waar zij wonen.

3.6.2. Openbare ruimte en ontmoeting

Mensen ontmoeten elkaar overal in de stad, niet alleen op stedelijk niveau, maar ook in de buurten en wijken. De openbare ruimte bepaalt in grote mate of mensen zich hier prettig voelen. Behoeft aan rust en ontmoeting wisselen elkaar af. Elke wijk heeft behoefte aan aantrekkelijke ontmoetingsplekken, ideaal om stadsbewoners met verschillende achtergronden tegen te komen. Plekken ook die geschikt zijn voor verschillende gebruiksvormen op verschillende momenten in het jaar of op de dag, voor verschillende doelgroepen.

De ontwikkeling van Leidsche Rijn is hiervan een goed voorbeeld. Voor de bewoners is het Máximapark een centrale ontmoetingsplek. Onlangs is de Hoge Woerd daaraan toegevoegd. Met de realisatie van Leidsche Rijn Centrum als ‘huiskamer’ voor de wijk en bijzondere plekken als het Berlijnplein en straks het Brusselplein wordt beoogd de sociale structuur te versterken, ook door de combinatie van (maatschappelijke) voorzieningen en ontmoeting in de openbare ruimte.

Sport speelt een grote rol bij ontmoeting en sociale binding, maar is vooral belangrijk voor een gezonde levensstijl. Op het schaalniveau van de wijk is het van belang

sportvoorzieningen aan te bieden voor makkelijk toegankelijke activiteiten. Hier valt vaak een combinatie te maken met de ruimte die nodig is voor het bewegingsonderwijs van basisscholen. Steeds meer mensen kiezen voor een vorm van individueel of informeel sporten. Voor deze vormen van sport kunnen Utrechters prima gebruik maken van de stadsparken en de doorgaande lijnen. Zo willen we in Zuidwest met het Rondje Stadseiland, een wandel-, jog- en fietsrondje langs de twee kanalen in Utrecht, de ontmoetingsfunctie op wijkniveau versterken.

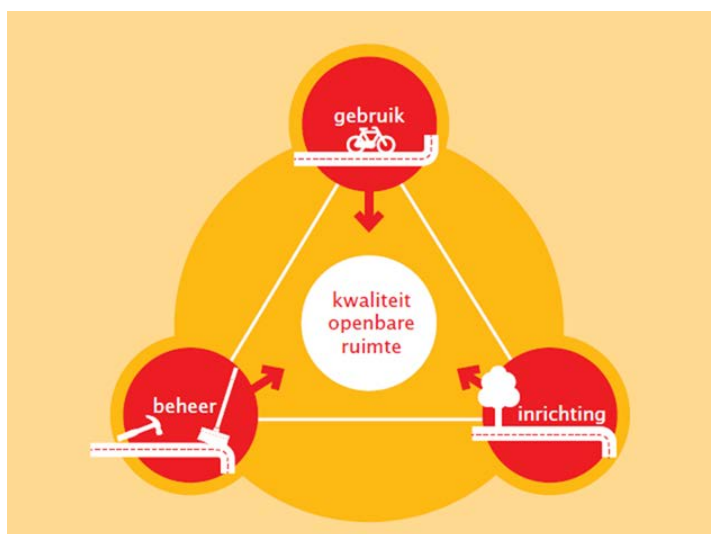
De binnenstad is nu al een ontmoetingsplek met allure. De stadsbuitengracht is steeds meer in trek voor eenmalige ontmoetingen en evenementen. Het terugbrengen van het water in de Catharijnesingel geeft de openbare ruimte in het nieuwere deel van het centrum een impuls. Waar mogelijk ontwikkelen we nieuwe ontmoetingsplekken in samenwerking met, en met bijdragen van ontwikkelende partijen in de wijken. De Oosterspoorbaan is daarvan een goed voorbeeld.

In Overvecht is heel veel groen, we streven naar een nog intensiever gebruik. Toevoegen van bebouwing kan daarbij een rol spelen. Daarnaast willen we in Overvecht en in Kanaleneiland de openbare ruimte vaker inrichten als 30 km/uur-gebied.

Inbreiding en toenemende drukte in de stad beperken de mogelijkheden voor uitbreiding van de openbare ruimte. De hoeveelheid groen per inwoner zal niet toenemen, ook niet door grotere herontwikkelingen als het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone waar privéterrein aan de stad wordt teruggegeven en de openbare ruimte dus groeit. Oplossingen zoeken we eerder in het handhaven en waar nodig verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en in een zorgvuldige inrichting.

De toenemende drukte in de stad zorgt voor meer slijtage en maakt een ander niveau van onderhoud noodzakelijk. De groei van de stad biedt extra mogelijkheden om werk-met-werk te maken en in het verlengde van de ontwikkeling achterstallig onderhoud weg te werken. In de 'Ketenaanpak Openbare Ruimte' hebben we drie niveaus van inrichting benoemd met bijpassend beheer. Achterstallig onderhoud past daar niet bij.

Een punt van aandacht bij de ketenaanpak is dat de kosten van beheer van de openbare ruimte variëren bij de verschillende dichtheden die op basis van de ruimtelijke strategie voor verschillende delen van de stad worden gehanteerd.



Kwaliteit wordt bepaald door inrichting, beheer en gebruik

Naast de Utrechtse basiskwaliteit (Domstadkwaliteit) onderscheiden we voor een aantal bestaande en nieuwe 'visitekaartjes' van de stad een excellente kwaliteit van inrichting. Dat geldt naast de economische ontwikkelingsgebieden (binnenstad, Stationsgebied en het Nieuwe Centrum, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park) bijvoorbeeld ook voor het Máximapark, Haarzuilens en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Daarnaast kan bij enkele bijzondere plekken in de stad een verbijzondering aan de basiskwaliteit kan worden toegevoegd. Hierbij gaat het om bijvoorbeeld de kanalen, rivieren, oude wegen, linten, winkelgebieden, stationsgebieden en parken. Vooral bij grotere herontwikkelingen streven we er naar ook de ondergrondse wereld te reorganiseren, zodat belemmeringen voor de inrichting van de openbare ruimte worden weggenomen.

3.6.3. Benadering op buurniveau

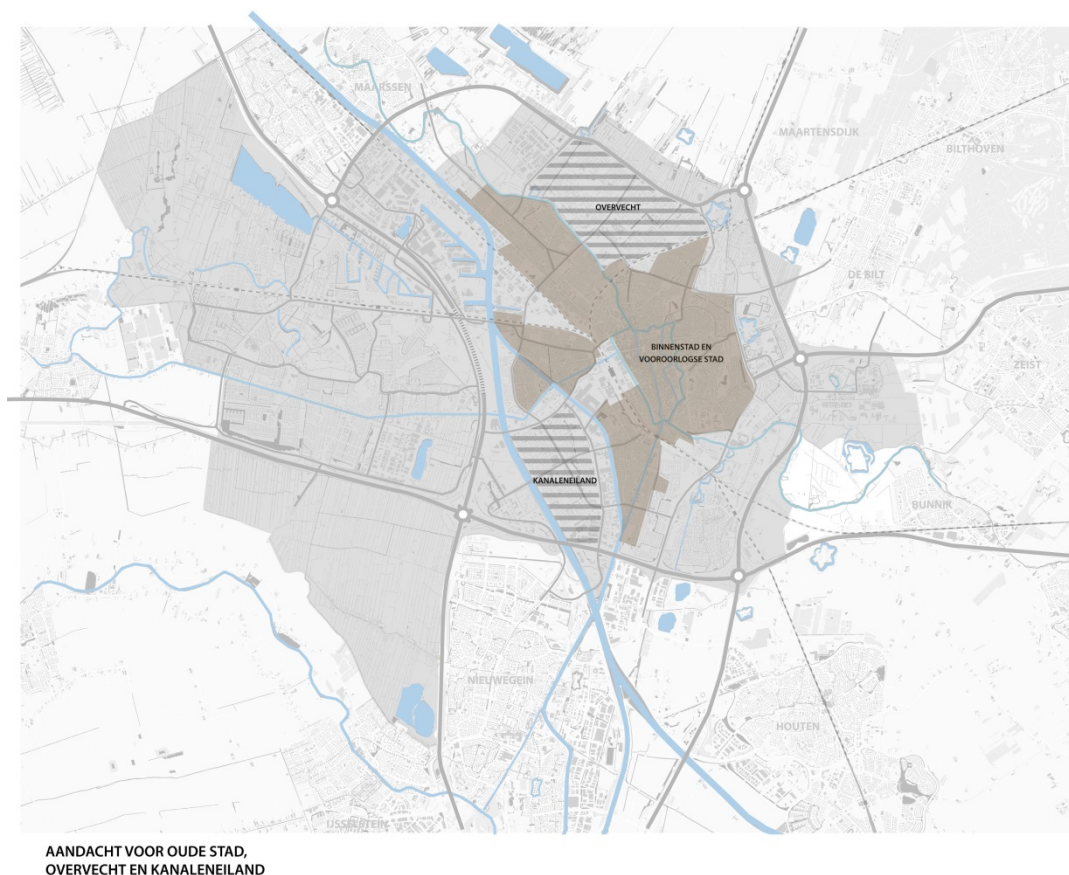
Op buurniveau hebben bewoners behoefte aan kleinschalige plekken om met elkaar activiteiten te ontplooi en elkaar te ontmoeten. Zeker voor ouderen en jeugd is dat van groot belang. Zo kiezen jongeren vaker voor beoefening van Urban Sports op buurniveau. We combineren ook hier waar mogelijk bijzondere functies met ontmoetingsplekken in de openbare ruimte.

In transformatiegebieden zoals het Werkspoorterrein zien we veel (al dan niet tijdelijke en vaak zeer creatieve) initiatieven. Die passen in ons streven om 'samen de stad te maken' en maken onze stad onmiskenbaar aantrekkelijker en meer divers. Vaak ontstaat door die initiatieven waardevermeerdering, waardoor deze gebieden aantrekkelijker worden voor ontwikkelaars en investeerders en er verdringing kan ontstaan. We bezien per gebied hoe wij hiermee om willen gaan en welke rol wij daarbij zelf als college hebben.

We bevorderen sociale samenhang en stimuleren ontmoeting door ruimte te bieden aan bewonersinitiatieven en sociaal ondernemers in de buurt en deze waar nodig te faciliteren. Het gaat bijvoorbeeld om op zichzelf staande activiteiten rond welzijn, wonen en zorg, kunst-, cultuur- en sportevenementen, feesten en groenonderhoud. De door de gemeente beheerde gebouwen in de wijken staan daarvoor ter beschikking.

Kunst en cultuur is er voor iedereen, het zijn ook belangrijke 'verbinders'. We zorgen ervoor dat zoveel mogelijk mensen, uit alle segmenten van de samenleving, met kunst en cultuur in aanraking komen. Belangrijk middel hiervoor is het ondersteunen van wijkcultuurhuizen. Deze culturele knooppunten hebben een laagdrempelig karakter en bieden ruimte voor actieve deelname van de directe omgeving. Veel van de amateurkunstverenigingen die de stad rijk is, maken gebruik van de wijkcultuurhuizen als presentatieplek.

Buurtteams spelen een centrale rol bij de toegenomen gemeentelijke verantwoordelijkheid als gevolg van de grote decentralisaties in de zorg. De extramuralisering heeft gevolgen voor de vraag naar voorzieningen in het sociaal domein. Ouderen blijven langer thuis wonen en mensen met een beperking wonen vaker zelfstandig. Het belang van de nabijheid van (een fijnmazig net van) toegankelijke voorzieningen voor ontmoeting en activering neemt daarmee toe. De vraag naar ruimte voor bestaande activiteiten en nieuwe initiatieven is afhankelijk van de aanwezige ruimte in wijk en buurt en de samenwerking tussen aanbieders op wijkniveau. Meer specifieke voorzieningen voor kwetsbare inwoners zijn in de wijken georganiseerd door welzijns- en zorgaanbieders. De vraag naar ruimte kan zich voordoen bij (nieuwe) huiskamers in de wijk die een rol hebben als laagdrempelige ontmoetingsplekken. Zij zoeken vaak goed toegankelijke ruimten, centraal in de wijk.



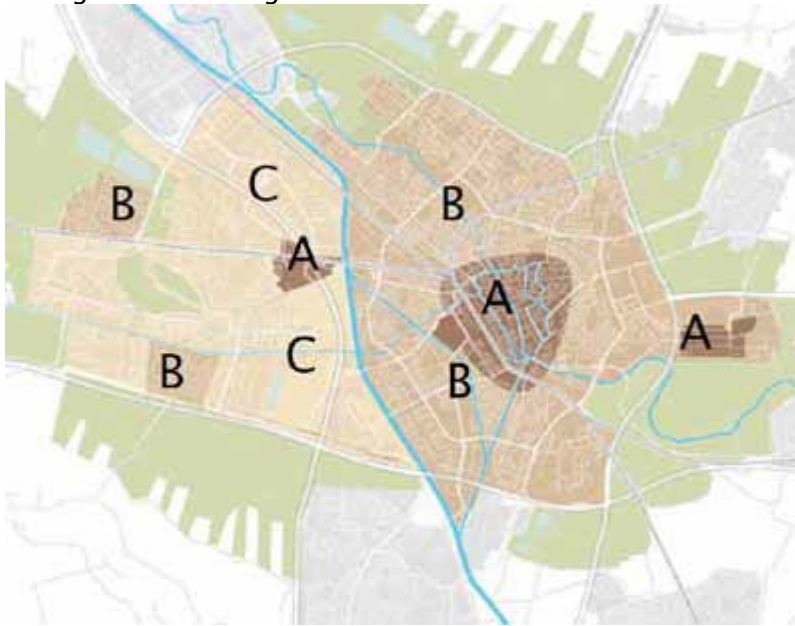
3.7. De verbindingen

3.7.1. Voorrang voor langzaam verkeer en openbaar vervoer

De bevolkingsgroei in een stedelijk gebied, waarvan de omvang vaststaat, de toenemende populariteit van de stad én de ambitie om de verblijfsfunctie van de openbare ruimte te versterken, maken een systemsprong in de afwikkeling van de mobiliteit noodzakelijk. Dat geldt stadsbreed, maar zeker ook voor de verkeersafwikkeling rond gebieden waar de drukte toeneemt. We zoeken daarbij naar het juiste evenwicht tussen de capaciteit van de infrastructuur en de omvang van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. We zoeken dus naar een balans tussen de bereikbaarheid van de economische ontwikkelingsgebieden en verdichtingslocaties aan de ene kant, en de ruimtelijke kwaliteit van het openbaar gebied aan de andere kant. We kiezen voor logische routes voor elke vervoerswijze, waarbij het type gebied bepaalt welke vervoersmodaliteit prioriteit krijgt. We verwerken niet meer verkeer dan een gebied aan kan, de inrichting en de verkeersregeling moeten het verkeer verleiden tot de gewenste keuzes. We zetten in op een optimaal gebruik van ruimte- efficiënte vervoerwijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit maakt in de stad capaciteit op autowegen vrij die nodig is voor de bereikbaarheid van nieuwe ontwikkelingslocaties. Voor een gezonde doorgroei van de stad is een nieuwe balans nodig tussen de toenemende mobiliteitsvraag en de schaarse openbare ruimte.

Ruimtelijke intensivering zoals in de Merwedekanaalzone biedt kansen voor duurzame en efficiënte mobiliteit door een beter draagvlak voor gebruik van het openbaar vervoer. In een omgeving met een hoge dichtheid en veel voorzieningen kiezen mensen ook sneller voor

lopen en fietsen. Een mobiliteitsbeleid dat zich meer richt op lopen en fietsen, stimuleert bewegen en dus de gezondheid.



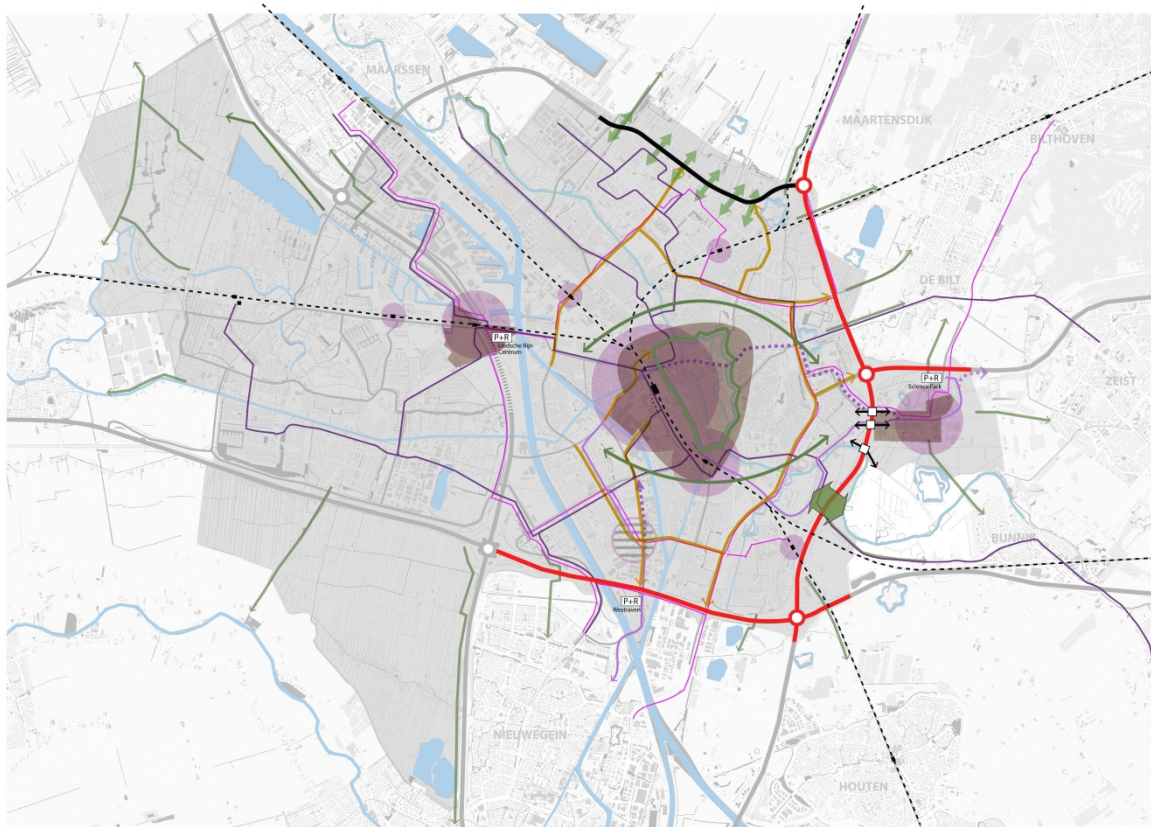
In de nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' hebben we de stad ingedeeld in driezones. Deze ABC-zonering is bepalend voor de mobiliteitskeuzes per gebied. In zone A is de verkeersruimte schaars en zijn de fietser en vooral voetganger hoofdgebruiker. Hoogwaardig openbaar vervoer krijgt prioriteit bij kruisend verkeer. Er rijdt alleen autoverkeer en distributieverkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). Deze zone komt overeen met de economische ontwikkelingsgebieden.

Zone B omvat de rest van de stad ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal en de kernen van Vleuten en De Meern. In deze zone wordt een balans tussen verkeersstromen en verblijfsruimte hersteld, met meer ruimte voor voetganger, fietser en verblijven.

Er is geen ruimte voor autoverkeer dat omliggende wijken niet als vertrek- of eindpunt heeft. Zone C omvat het gebied ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal. In de C-zone is in het algemeen voldoende ruimte voor elke vervoerwijze. Vanuit duurzaamheid ligt de focus op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Goede HOV-banen, Randstadspoorstations en doorfietsroutes zijn cruciaal.

Utrecht Centraal is en blijft de belangrijkste vervoerknoop in Utrecht. Om de druk te verlichten, zet Utrecht in op een netwerk met meerdere sterke vervoerknopen. Reizigers krijgen directere en dus snellere alternatieven naar hun bestemming via andere knooppunten dan Utrecht Centraal. Dit vergt op deze stations een hoogfrequente bediening met treinen en HOV/tram. Ook krijgen grotere regionale stations (bijvoorbeeld Vaartsche Rijn, Bilthoven of Overvecht, Driebergen/Zeist en straks Utrecht Leidsche Rijn) een spitsbediening met treinen van een hogere orde dan sprinters.

Daarnaast koppelen we waar mogelijk vervoerknopen aan ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving, zodat het draagvlak voor een betere bediening van de knooppunten toeneemt. Dat geldt vooral voor de stations Vaartsche Rijn en Utrecht Leidsche Rijn. Andersom geldt dat het zuidelijk deel van de Merwedekanaalzone niet direct bij een (groot) knooppunt ligt, terwijl voor de ontwikkeling een hoogwaardige openbaar vervoer- of tramontsluiting wel nodig is.



OPGAVEN MOBILITEIT

Voetganger en fietser

- A-zones, voetgangers prioriteit
- Opgave verbetering fietsroutes rond binnenstad
- ✕ Opgave verbindingen over NRU
- Opgave dak en routes over A27
- Aansluiting lokaal op regionaal fietsnetwerk

Openbaar vervoer

- Knooppunt
- Knooppunt in onderzoek
- Tram, bestaand
- Tram, in onderzoek
- HOV, verbindende corridors (bestaand/in uitvoering)
- HOV, verbindende tangentialen

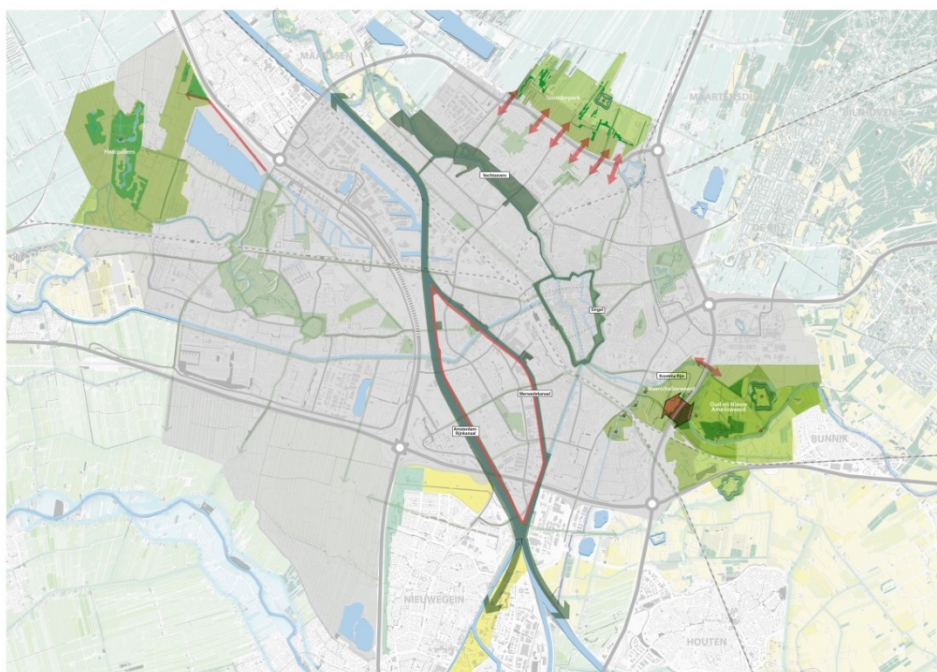
Auto

- Planstudie Ring Utrecht
- ✕ Opgave verbetering onderdoorgangen
- Opwaardering NRU
- Transformatie van stedelijke verbindingswegen
- P+R Transferium

Het hoofdfietsnetwerk is veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. In het centrum verbeteren we de hoofdfietsroutes en komen er parallelle routes om de grote fietsstromen zo goed mogelijk te verdelen. Voor langere afstanden worden routes gekozen en ontworpen met minimale stops en beperkte stedelijke drukte. Zij verbinden de regio met de economische ontwikkelingsgebieden in de stad. Voor relatief korte verplaatsingen binnen de regio zien we de (elektrische) fiets als populairder wordend alternatief.

Er is in de stad onvoldoende ruimte om het autoverkeer te laten groeien. De auto heeft een belangrijke rol in de regionale bereikbaarheid voor ritten waarvoor lopen, fietsen en openbaar vervoer geen aantrekkelijk alternatief vormen. We nemen maatregelen om ervoor te zorgen dat autoverkeer zonder vertrekpunt of bestemming in de stad, gaat rijden via de snelwegen. Ook moet autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijven rijden via de snelwegen, om alleen het laatste stukje via de juiste invalsroute door de stad te rijden. Automobilisten met een bestemming in Utrecht rijden via de snelwegen en kunnen via één van de drie P&R-voorzieningen per openbaar vervoer naar hun bestemming. Ze kunnen er ook voor kiezen om via de invalsroute die het dichtst bij de bestemming ligt verder naar die bestemming te rijden.

De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Deze verbindingswegen worden zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 km/u.



OPGAVEN LANDSCHAP IN EN ROND DE STAD

- Opgaven kwaliteitsverbetering landschap in de stad
- Opgave rondje Stadseiland
- ★ Opgave verbinding stad-Amelisweerd
- Opgave kwaliteitsverbetering route
- ★ Bijzondere plek / functie

3.7.2. Groene verbindingen

De groei van de stad zet de openbare ruimte onder druk. Bij ontwikkelingen in de stad is een kwalitatief hoogwaardige inrichting van het groen noodzakelijk, met aandacht voor beleving en gebruik en voor de randvoorwaarden vanuit klimaatadaptatie. Als tegenwicht voor de verstedelijkingsdruk blijven de landschappen die Utrecht omringen essentieel voor waterberging en recreatie. Verbindingen met het buitengebied (Amelisweerd, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Haarzuilens, Heuvelrug, Groene Hart) worden verbeterd. In de stad maken we werk van het ontwikkelen en afronden van (groene) recreatieve routes: de track in het Máximapark, het Rondje Stadseiland, de singels, de Oosterspoorbaan.

Hoofdstuk 4 Utrecht maken we samen

In het coalitieakkoord geven wij aan een open en faciliterende houding in te nemen, zonder weg te lopen voor onze verantwoordelijkheid om belangen af te wegen en keuzes te maken. Ruimte voor particulier initiatief koppelen we aan zorg voor elkaar. Dat geldt ook binnen de ruimtelijke ordening.

Ongetwijfeld mede dankzij de crisis, maar ook door maatschappijbrede veranderingen en wijzigende ideeën over rollen en verantwoordelijkheden, zien we een toename in het aantal particuliere initiatieven van bewoners/professionals (zzp'ers) of bijvoorbeeld sociaal ondernemers in het ruimtelijke domein. Ook andere initiatiefnemers dan de grote, bekende commerciële partijen komen met plannen voor projecten en voor gebiedsontwikkeling. Door de crisis worden vaker partijen bij de ontwikkeling van de stad betrokken die op langere termijn durven te denken.

Deze ontwikkeling vraagt van ons een afweging als het gaat om loslaten en/of sturen. Wij gaan niet als enigen over de ruimtelijke kwaliteit van de stad en laten steeds meer aan initiatiefnemers over. De partijen die willen investeren in Utrecht, groot of klein, versterken onze stad. We willen dan ook als gelijkwaardige partners optrekken, verantwoordelijkheden moeten we kunnen delen. Daarvoor moeten we taken die sinds jaar en dag door de overheid worden uitgevoerd, durven overlaten aan anderen. Dat vraagt om ruimte voor experiment.

Wat betekent dat voor de rol van de overheid? Utrecht maken we immers samen. Wat laten we los en waar sturen we zelf of nemen we initiatief? Een aantal factoren geeft richting aan dit vraagstuk. Ten eerste hebben wij in de ruimtelijke ontwikkeling een wettelijke taak als het gaat om bestemmingsplannen. Vanuit die rol zitten we aan tafel met initiatiefnemers en andere betrokken partijen, onder wie natuurlijk ook bewoners.

Maar er is meer dan dat. Het algemeen belang voor de stad kan zo groot zijn, dat dit een sturende of initiërende rol van de overheid vraagt, zeker als het gaat om onderwerpen die niet vanzelf door de markt of initiatiefnemers worden opgepakt.

Concreet denken we bijvoorbeeld aan de verbetering van doorstroming op de woningmarkt door het creëren van een betaalbaar aanbod. Daarnaast willen we de kansen benut zien die de groeiende populariteit van de stad met zich meebrengt.

Dus ook als we meer aan initiatiefnemers overlaten, betekent dat nog steeds een rol voor de gemeente. Een faciliterende overheid is geen passieve, afwachtende overheid. Sterker nog, als we meer aan anderen willen overlaten, betekent het ook dat we bewoners en partijen actief op moeten zoeken of uit moeten nodigen. Vervolgens is het juist bij het begin van projecten van belang dat de gemeente samen met partijen goede afspraken maakt over de rolverdeling. Het gaat niet alleen om afspraken tussen de gemeente en initiatiefnemers, maar ook over het betrekken van andere relevante partijen. De burger verwacht terecht ruimte voor particulier initiatief, maar van de overheid tegelijk duidelijkheid waar het gaat om belangenafweging.

In het kader van de ruimtelijke strategie kiezen we op het Jaarbeurtsterrein en in de Merwedekanaalzone voor zeer efficiënt ruimtegebruik hoge dichtheden. Die keus maakt een gezonde verstedelijking mogelijk én zorgt ervoor dat de verstedelijkingsdruk niet in de hele stad voelbaar hoeft te zijn. Die keus is tegelijk een uitdaging en een uitnodiging voor marktpartijen om daarop in te spelen. We realiseren ons dat dit een initiërende en regisserende rol van ons vraagt. Het is de kunst om op natuurlijke wijze de diverse initiatieven op gebiedsniveau te verbinden met de stedelijke doelen. Deze keus levert niet per definitie de gunstigste businesscase op, maar naar onze mening wel de grootste meerwaarde voor de stad. Soms zijn scherpe keuzes ook nodig om ambities in het kader

van een gezonde verstedelijking waar te kunnen maken op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, het maken van verschillen in de stad en het voorkomen van tweedeling, en het bouwen aan sociale structuren door onder meer ontmoeting in de openbare ruimte. Keuzes kunnen niet op voorhand eenduidig voor de gehele stad worden gemaakt. In het kader van de nieuwe Omgevingswet onderzoeken we of en welke keuzes we voor buurten of wijken kunnen maken.

Om als overheid richting te kunnen geven aan de koers die we met de stad willen varen, ontwikkelen we in het verlengde van deze ruimtelijke strategie een Investeringsstrategie. Bovendien starten we een regulier Ontwikkelingsplatform waar partijen die zich actief met de ontwikkeling van de stad (willen) bezighouden, ons en elkaar kunnen vinden om samen werk met werk te maken. Daarbij hoort ook het slim gebruik maken van waardecreatie.

Bij dit alles hoort een transparantie die ons controleerbaar maakt. Op basis van de Omgevingswet werken we het traject Beter Bestemmen uit. Aan de ene kant verminderen we de hoeveelheid regels om de transparantie bij het maken van afwegingen te vergroten en voor initiatiefnemers de te volgen route naar realisatie te verhelderen. Aan de andere kant leggen we in de vorm van regels afspraken vast om ervoor te zorgen dat we een betrouwbare en controleerbare partner zijn. Deze regels worden periodiek geüpdatet om voldoende aansluiting te houden bij de maatschappelijke ontwikkelingen en er tijdig op in te spelen.

In het Utrechts Plan Proces (UPP) hebben we beschreven hoe we met ruimtelijke ontwikkeling omgaan. Er is aandacht nodig voor versnelling en vereenvoudiging. Ook is het nodig te toetsen of de geschetste ontwikkelingen nog passen in het bestaande planproces. Als we meer aan initiatiefnemers over willen laten, is het belangrijker om met elkaar de keuze voor de belangrijkste ambities vast te leggen en wellicht hetgeen we *niet* willen uitsluiten, dan het formuleren en stapelen van eisen vanuit de overheid. De invulling kunnen we dan ook aan anderen overlaten. We herijken daarom de procesbeschrijvingen in het UPP en gaan uit van een grotere rol van de initiatiefnemer daarin. Bovendien houdt het proces niet op bij het vaststellen van een plan, maar gaat het ook over realisatie en beheer. Voor het gezamenlijk maken van keuzes aan het begin van een planproces ontwikkelen we een Utrechtse variant op de omgevingswijzer. Deze methode helpt om verschillende aspecten van stadsontwikkeling gelijkwaardig in beeld te brengen.



Een combinatie van acteren waar nodig en faciliteren waar mogelijk, vraagt om een open, flexibele en wendbare organisatie, maar ook om een actieve houding, zowel bij het samenwerken aan de eigen initiatieven als bij het beoordelen en faciliteren van particuliere initiatieven.

Op die manier maken we Utrecht samen en vergroten we voor de Utrechter de regie op het eigen leven.

Hoofdstuk 5 Investeringsstrategie

PM