

TOPREGIO

HEALTHY URBAN LIVING



VOOR WOORD

De gebiedsverkenning Utrecht Oost biedt een kansrijk toekomstperspectief voor de ontwikkeling van de zone tussen het Utrecht Sciencepark, de Utrechtse binnenstad, station Utrecht Centraal, het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone. Het is geen blauwdruk. Het biedt wel een oriëntatie voor de stappen die nu op korte termijn al moeten worden gezet. Het is nu moeilijk te voorspellen hoe de toekomst er in 2040 uit zal zien. Daarom wordt bij vervolgstappen gekozen voor een adaptieve aanpak: stap voor stap. Over acties die in deze gebiedsverkenning benoemd worden zal in de toekomst nog besloten moeten worden. Dan zal gebruik worden gemaakt van méér informatie dan deze verkenning op dit moment kan bieden. Dat kan dus nog leiden tot andere oplossingsrichtingen. Tegen de achtergrond van deze gebiedsverkenning maken wij in het Bestuurlijk Overleg MIRT op 13 oktober 2016 afspraken over de eerste stappen die nu gezet moeten worden.

De gebiedsverkenning is samenhangend en integraal opgebouwd vanuit de kernwaarden van Utrecht en de regio. De gebiedsverkenning speelt in op kansen

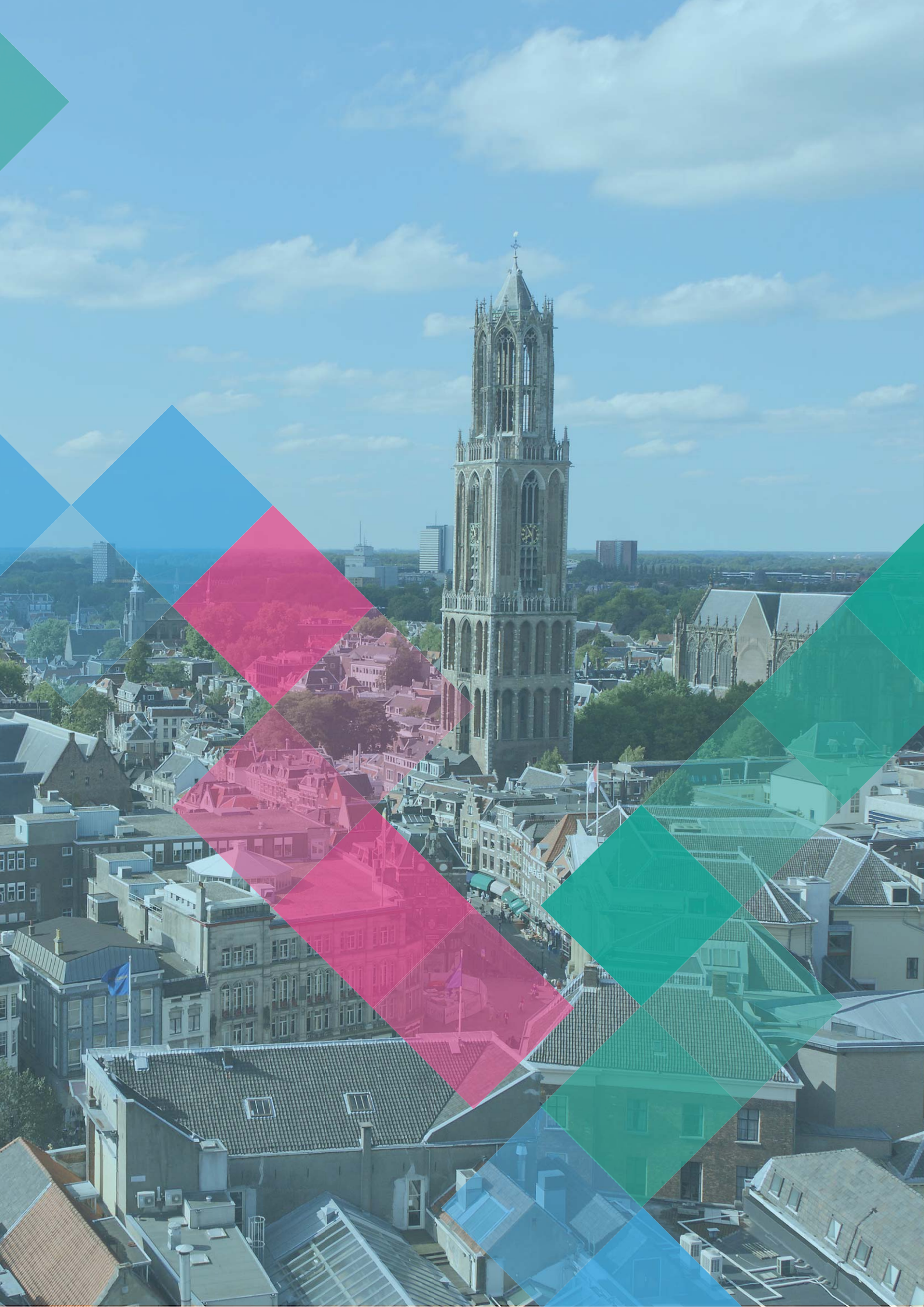
voor het versterken van de (inter-)nationale concurrentiepositie van de Utrechtse regio en Nederland. Aan deze integrale gebiedsverkenning zijn acties gekoppeld voor de korte, middellange en lange termijn.

In werkateliers hebben publieke, private en maatschappelijke partijen belangrijke bouwstenen aangedragen. Resultaat is een perspectief dat bijdraagt aan de economie van de regio en daarmee aan Nederland, een gezonde leefomgeving voor iedereen, dat de groei in goede banen leidt en dat op systeemniveau noodzakelijke en fundamentele verbeteringen aandraagt in de bereikbaarheid voor fiets, openbaar vervoer en auto.

Rijk en regio zetten de samenwerking voort en gaan concreet aan de slag met de opgaven waar deze regio voor staat. We beginnen met de meest urgente acties die nu als eerste moeten worden opgepakt. Dat gaat deels nog om uitwerking en onderbouwing van de opgaven, maar ook om het realiseren van aanvullende maatregelen die nu al mogelijk zijn. We maken een vliegende start. Maatregelen die al in gang zijn gezet worden voortvarend uitgevoerd, deze zullen het aanzien van Utrecht in de komende jaren veranderen. We hopen dat deze integrale gebiedsverkenning een belangrijke bijdrage kan leveren op weg naar een toekomst waarin Utrecht en de regio toonbeeld zijn voor Nederland op het gebied van Healthy Urban Living. De eerste stap wordt nu al gezet.

De betrokken bestuurders,
Lot van Hooijdonk
Anton Pijpers
Donné Slangen
Mirjam van Velthuisen
Jacqueline Verbeek-Nijhof
Tineke Zweed

Gemeente Utrecht
Universiteit Utrecht
Ministerie van Infrastructuur en Milieu
UMC-Utrecht
Provincie Utrecht
Hogeschool Utrecht



SAMENVATTING

De Utrechtse regio is het kloppend hart van Nederland, De regio Utrecht is de meest competitieve regio van Europa en de draaischijf van Nederland. De regio kent een bijzonder aantrekkelijk woon- en vestigingsmilieu, een sterke economie, een hoog kennisniveau, een divers palet aan hoogwaardige landschappen, cultuurhistorisch bijzondere plekken en een zeer gunstige ligging. De regio heeft een overzichtelijke schaal: zowel het stedelijk centrum met topvoorzieningen als de bijzondere landschappen eromheen bevinden zich op fietsafstand.

URGENTIE

Mede door de functie als draaischijf van Nederland, de overzichtelijke schaal en aanwezige kwaliteiten, groeit de regio Utrecht de komende decennia fors in aantallen inwoners, banen en verkeersbewegingen. Niet ingrijpen betekent dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van stad én regio onder grote druk komen te staan. Risico is dat daardoor ook de gewenste economische ontwikkeling in de meest competitieve regio van Europa tot stilstand komt. De gebiedsverkenning Utrecht Oost betreft de zone die loopt van het Utrecht Science park (USP), via Rijsweerd, binnenstad, station Utrecht Centraal, het Nieuwe Centrum, de Merwedekanaalzone (MKZ) tot aan de A12. In dit gebied vinden de belangrijkste stedelijke ontwikkelingen plaats, lees: ontwikkelingen die het meest bijdragen aan de economische groei van regio en van Nederland als geheel.

KANSRIJK PERSPECTIEF

Utrecht wil uitgroeien tot een absolute topregio op het gebied van Healthy Urban Living. Een gezond vestigingsklimaat, een strategisch groeiproces en een systeemsprong in mobiliteit zijn daarvoor noodzakelijke voorwaarden.

Om dit te bereiken wordt gewerkt aan zeven opgaven:

- ◆ Maken van interactiemilieus;
- ◆ Ontwikkelen van 'Smartware';
- ◆ Het bouwen aan een 'open community';
- ◆ Uitbreiden van de keten Healthy Urban Living;
- ◆ Transformeren van de stad naar 400.000+ ;
- ◆ Groeien naar netwerk van stedelijke multimodale knopen;
- ◆ Opschalen van het mobiliteitsnetwerk.

Langs deze weg kan Utrecht doorgroeien én tegelijkertijd de huidige, hooggewaardeerde kwaliteit van leven in stand houden.

Utrecht committeert zich aan de principes van Healthy Urban Living. Het USP/Rijsweerd, de binnenstad

en het Nieuwe Centrum worden getransformeerd tot levendige multifunctionele gezonde en duurzame gebieden met elk een eigen profiel. Meest opvallend is de positie van Rijsweerd als belangrijke schakel tussen USP en binnenstad. Door aanpassingen op de ring Utrecht ontstaat hier ruimte voor nieuwe programma's, waaronder een multimodale knoop met een regionaal busstation. Bovendien krijgt het USP in Rijsweerd een verbeterde tweede ontsluiting voor de auto.

De omliggende regio speelt een belangrijke rol als het gaat om het invullen van landschappelijke kwaliteiten en cultuurhistorische waarden, het aanbod aan laag stedelijke woonmilieus, het faciliteren van de economische keten rondom het cluster Lifesciences en Health en het benutten van OV-stations voor de bereikbaarheid van het sciencepark.

Een adequaat mobiliteitsnetwerk ondersteunt de economische en ruimtelijke ontwikkelingen. Naast bestaande bereikbaarheidsmaatregelen wordt met vraaggericht beleid en slimme oplossingen (zoals routing, ICT) een maximale inspanning geleverd om de bereikbaarheid te borgen. Alle partijen in het gebied dragen daaraan bij. Regionaal autoverkeer wordt zoveel mogelijk opgevangen aan de randen van de stad in stedelijke multimodale knooppunten, lees: overstappunten voor fiets, OV en/of andere vormen van transport. Het wegnnet wordt hierop aangesloten, de doorstroming op onderliggende wegnnet wordt verbeterd en het fietsnetwerk wordt uitgebreid.

Daarnaast kan het bestaande tramnetwerk worden verbeterd en uitgebreid. Een Binnenstadslin kan de stroom aan bussen vervangen, ondersteunt de multimodale knoop Rijsweerd en verbindt USP met de binnenstad. Aan de zuidkant van Utrecht kan de tram worden verbonden aan de multimodale stedelijke knoop A12. Dit draagt bij aan een gezonde economische en stedelijke ontwikkeling van het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone. Op termijn kan het mobiliteitsnetwerk worden opgeschaald tot één systeem voor stad en regio.

VERVOLGPROCES

Alle partners werken al aan de toekomst van Utrecht. Door in een programmaorganisatie samen te werken kan de regio versnellen en nog beter uitvoering geven aan de gedeelde ambitie. Daarin worden ook andere partijen betrokken. De urgentie van de problematiek zal verder worden uitgewerkt. Door het inrichten van een programmaorganisatie laten de partners gezamenlijk commitment zien.

INHOUDSOPGAVE



1

INLEIDING



2

URGENTIE



3

GEZAMELIJKE AMBITIE



4

OPGAVEN EN ACTIES



5

ADAPTIEF
ONTWIKKELPAD

1 INLEIDING

Wie al een tijdje niet meer in de stad Utrecht is geweest kijkt zijn ogen uit. De omgeving rondom station Utrecht Centraal heeft een ware metamorfose ondergaan en is nog steeds in ontwikkeling. Grote ingrepen zoals de verbouwing van het stationsgebouw, Hoog Catharijne, de verplaatsing van het busstation, de bouw van de grootste fietsenstalling van de wereld, nieuwe eigentijdse en duurzame gebouwen, station Utrecht Vaartsche Rijn, een forse kwaliteitssprong in de openbare ruimte en het herstellen van stedelijke structuren (Catharijnesingel) zijn daarvan slechts enkele voorbeelden. De maquette in het nieuwe stadskantoor, één van de nieuwe huiskamers van Utrecht, geeft inzicht in de vele plannen die op stapel staan. Tegelijkertijd wordt er ook al gewerkt aan concrete plannen voor de tweede fase (Het Nieuwe Centrum) en de ontwikkeling van binnenstedelijk wonen in de Merwedekanaalzone, terwijl aan de westkant van de stad Leidsche Rijn nog volop in ontwikkeling is. De ontwikkeling van de stad is ook merkbaar in de regio. De autobereikbaarheid staat onder druk en op spijtsijden ontstaan

lange files. Dit is een opgave waar we met elkaar aan moeten werken.

De omliggende gemeenten dragen bij aan het aantrekkelijke vestigingsklimaat. Zo bieden zij bijvoorbeeld ruimte voor mensen die een meer landschappelijke woonomgeving wensen en ruimte voor bedrijven die een relatie hebben met het USP.

Ook het Utrecht Science Park (USP) zelf staat volop in de steigers. De Uithoflijn (tramverbinding tussen Utrecht CS en De Uithof) wordt aangelegd, nieuwe gebouwen zoals Nutricia Research en opvallende studentenhuisvesting zijn gerealiseerd, (nieuwe) bedrijven (zoals RIVM en Genmab) en het Prinses Maximacentrum voor kinderoncologie zijn in uitvoering.

Ook de Hogeschool Utrecht realiseert op dit moment hier nieuwbouw. De partijen in de netwerksamenwerking USP denken samen na over het verder versterken en levendig en aantrekkelijk maken van haar gebied.

De planvorming voor de Ring Utrecht (A27/A12) wordt concreet, waardoor op termijn onder andere de verkeerssituatie rondom Rijsweerd



drastisch gaat veranderen. Dit biedt ruimte voor stedelijke ontwikkelingen en voor het verbeteren van de bereikbaarheid van zowel de stad als het USP.

Partijen uit de Noordelijke Randstad, Zuidelijke Randstad, Brainport en de Rijksoverheid hebben samen gewerkt aan de Ruimtelijke Economische Ontwikkelstrategie (REOS). Utrecht is daarin één van de toplocaties, die bijdraagt aan de internationale concurrentiepositie van Nederland. Opgave daarbij is het werken aan een krachtig interactiemilieu, functiemenging en de first en last mile.

UTRECHT BLIJFT GROEIEN

Jong, innovatief en ondernemend talent voelt zich aangetrokken door gebieden met een hoge dichtheid aan onderwijsinstellingen, zakelijke en creatieve activiteiten en recreatieve voorzieningen. Deze trend is wereldwijd. Om als regio Utrecht mee te kunnen blijven doen moet er daarom ruimte zijn voor:

- ◆ Een aantrekkelijk en gedifferentieerd woningaanbod en voorzieningenniveau;
- ◆ Een goede (inter)nationale connectiviteit en een betrouwbaar en comfortabel mobiliteitsnetwerk;
- ◆ Een concurrerend vestigingsmilieu voor met name de kennis- en creatieve bedrijven;
- ◆ Behoud en ontwikkeling van aantrekkelijke, toegankelijke en beleefbare natuur en betekenisvolle landschappen;
- ◆ Spin offs en toeleverende bedrijven van het USP;
- ◆ Een leefomgeving die gezond en duurzaam is en anticipeert op klimaatverandering en energietransitie.



In het BO MIRT van 14 oktober 2015 hebben Rijk en regionale overheden afgesproken om voor de Utrechtse topregio samen een gebiedsverkenning op te stellen. Nadrukkelijk is toen de behoefte uitgesproken voor een hechte onderlinge samenhang tussen de stedelijke-, economische- en mobiliteitsontwikkelingen. Het betreft dus een integrale gebiedsverkenning, met een tijdshorizon tot 2040. De door het Rijk en de regiopartners samen uitgevoerde MIRT-onderzoek: Openbaar Vervoer Regio Utrecht "Regio in beweging" (2015) is bij de verkenning betrokken.

De gebiedsverkenning regisseert diverse lopende en nieuwe projecten en brengt deze met elkaar in verband. Dit leidt tot acties voor de korte, middellange en lange termijn en vormt de basis voor commitment, afspraken en eigenaarschap bij verschillende partijen. Zo ontstaan coalities die samen aan de slag gaan.

De focus van de gebiedsverkenning ligt op de zone die loopt van het Sciencepark via Rijsweerd, de binnenstad, het station Utrecht Centraal, het Nieuwe Centrum tot en met de Merwedekanaalzone. De ontwikkeling van dit gebied wordt geplaatst in haar stedelijke, regionale en (inter)nationale context. De keuze voor deze gebiedsafbakening komt voort uit het feit dat hier, na de realisatie van Leidsche Rijn en de verbouwing van het stationsgebied, de belangrijkste (binnen)stedelijke ontwikkelingen zijn te verwachten. Tegelijkertijd zijn de regiogemeenten relevant omdat zij een belangrijke rol spelen voor het aanbieden van bedrijvenlocaties, laagstedelijke woonmilieus en recreatieve voorzieningen. De regiostations aan de oostzijde van het USP kunnen worden ingezet om de OV bereikbaarheid van het USP te verbeteren.

De gebiedsverkenning is gebaseerd op vigerend beleid, bestaande onderzoeksrapporten, (lopende) studies, ontwerpateliers en bilaterale gesprekken die de afgelopen periode zijn gehouden met diverse gebiedspartijen en stakeholders.



NOORD

MIRT -onderzoek 2012: Openbaar Vervoer Regio Utrecht

In 2012 hebben het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de provincie Utrecht, de gemeente Utrecht en Bestuur Regio Utrecht een MIRT-onderzoek uitgevoerd. Daarin kwamen de volgende knelpunten naar voren:

- ◆ Voor 2020 zijn er al bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen op de corridor tussen het stationsgebied en De Uithof (de binnenstadsas), ondanks de aanleg van de Uithoflijn. Dit probleem wordt veroorzaakt door de beperkt beschikbare ruimte in de binnenstad op deze corridor en verergert door de aanzienlijke mobiliteitsgroei op deze verbinding tot en na 2020.
- ◆ De capaciteit voor het regionaal OV binnen de OV-terminal (Utrecht Centraal) is al in 2020 onvoldoende. Dit probleem wordt vanaf 2020 steeds groter.

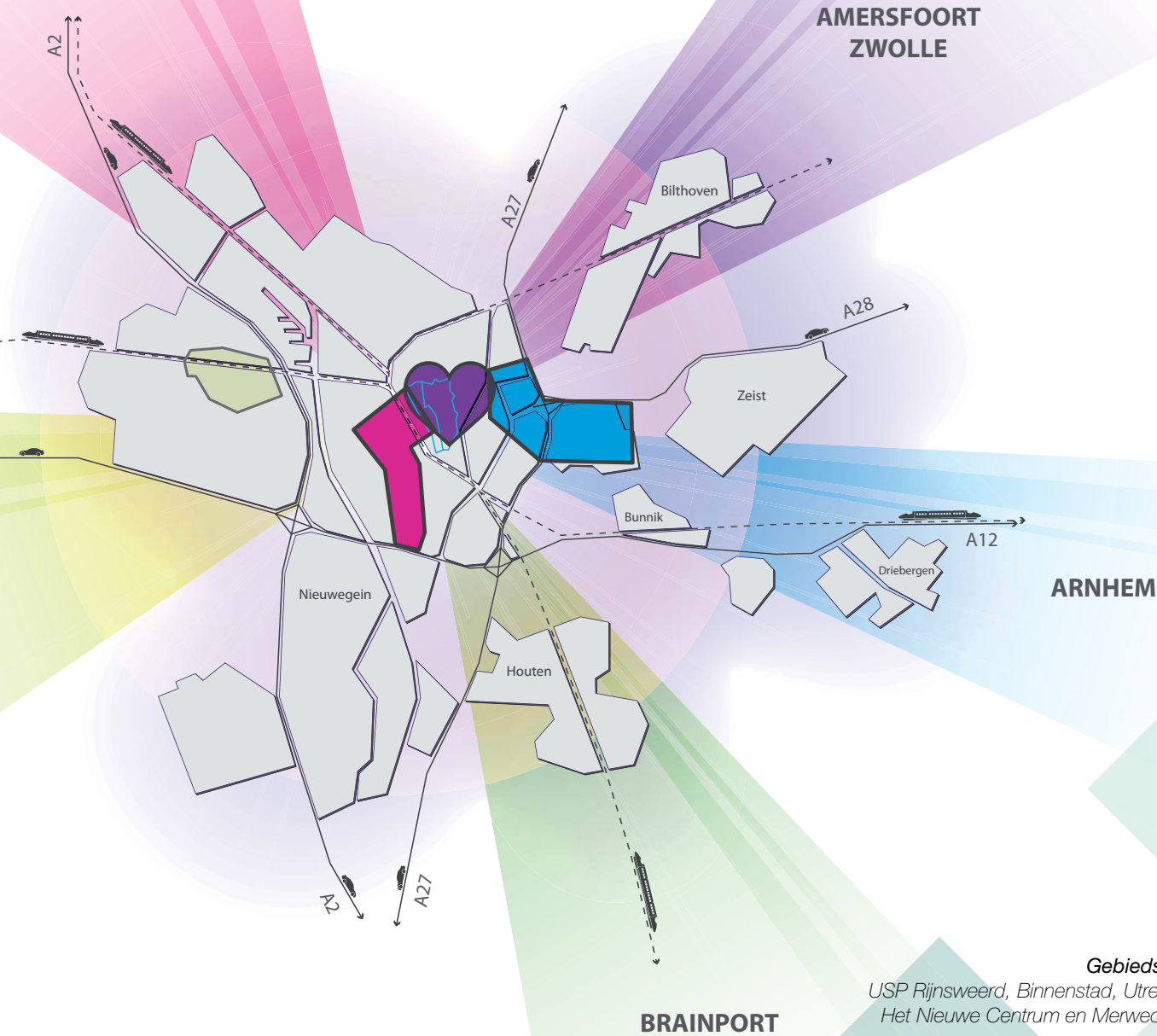
In het MIRT onderzoek zijn een aantal mogelijke oplossingsrichtingen onderzocht. Deze zijn betrokken bij deze gebiedsverkenning waarbij ze in breder perspectief zijn beschouwd.

ZUIDVLEUGEL

A12



OVLEUGEL



2URGENTIE

De Noordelijke en Zuidelijke Randstad vormen samen met de Brainport Eindhoven het economisch kerngebied van Nederland. De Noordvleugel van de Randstad –vooral Amsterdam en Utrecht – werkt als magneet voor economische activiteiten en hoger opgeleide arbeidskrachten. De Utrechtse regio is als onderdeel van de Noordvleugel dan ook een economisch brandpunt van een veel groter stedelijk netwerk.

De positie van Utrecht als draaischijf van Nederland en de bovengemiddelde groei van de afgelopen decennia zorgen nu al voor een druk op het mobiliteitsnetwerk en dat wordt alleen maar meer. De Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving (WLO) laat zien dat de groei van de stad Utrecht het afgelopen decennia het hoogste groeiscenario volgt. Uitgaande van continuering van deze trend zal tot 2040 het aantal inwoners, het aantal banen en de mobiliteit fors bovengemiddeld groeien. Tegelijkertijd is er wereldwijd de trend dat de kenniseconomie het hardst groeit in hoog stedelijke gebieden met een concentratie aan kennis- en onderwijsinstellingen en een potentieel aan kenniswerkers. Gezien het profiel van Utrecht, de centrale ligging in Nederland en de groeipotentie van het USP, is het aannemelijk dat de druk op Utrecht alleen maar toe zal nemen. Experts, betrokken bij deze gebiedsverkenning, bevestigen deze aanname. Als we de groei niet goed begeleiden, komen de leefbaarheid en de bereikbaarheid onder grote druk te staan en komt de gewenste economische ontwikkeling tot stilstand. Niets doen is geen optie

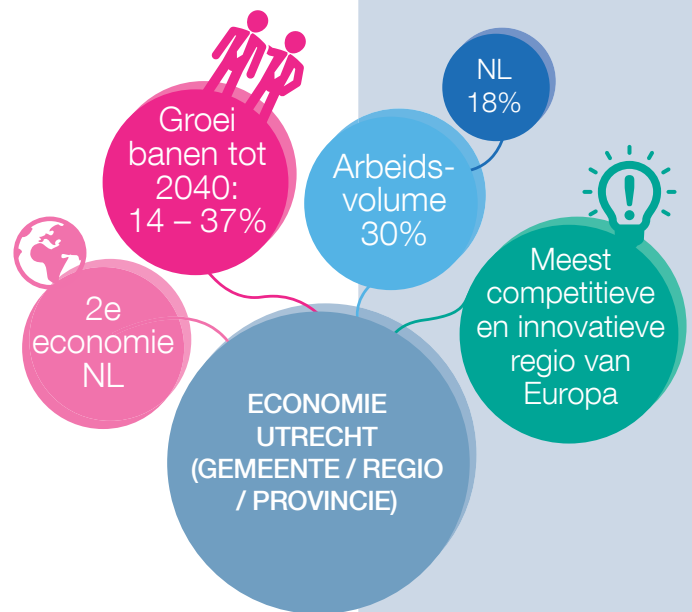
1. ECONOMISCHE URGENTIE:

De economie van de regio Utrecht groeit al 20 jaar bovengemiddeld. Ter vergelijking, het arbeidsvolume van alle economische activiteiten groeide in de provincie met 30% tegenover 18% landelijk. De Utrechtse regio is de tweede economie van Nederland (na de Amsterdamse regio). Volgens het WLO 2015 ligt de verwachte groei van het aantal banen in de gemeente Utrecht tot 2040 tussen de 14 en 37 procent. Dit komt doordat Utrecht al jarenlang een hoogwaardige banenmotor is vanuit diverse topclusters, zakelijke en financiële dienstverlening met hoofdkantoren en een florerend MKB. De regio behoort tot de meest competitieve en innovatieve regio's van Europa. Deze hoge positie danken we onder andere aan het zeer hoge aandeel hoogopgeleiden in de beroepsbevolking en het hoge niveau van R&D-investeringen.

Om de geprognoseerde groei ten goede te laten komen aan het nationale BBP, wordt ingezet op nieuwe samenwerkingen, woon-werkmilieus, ontmoetingsplekken en in bereikbaarheid. Belangrijk daarbij is het slim en cross-sectoraal toepassen van nieuwe technologieën (bijvoorbeeld IoT, nano, biotech, medical 3D printing), het ontwikkelen van nieuwe verdienmodellen en het ontwikkelen van nieuwe markten (bijvoorbeeld gezonde, duurzame verstedelijking).

2. STEDELIJKE URGENTIE:

Utrecht is demografisch de snelst groeiende stad van Nederland met 328.600 inwoners in 2015 en, naar verwachting, meer dan 400.000 inwoners in 2040. Ter vergelijking, het laagste groeiscenario geeft een groei



van 21% en het hoogste groeiscenario een groei van 46% ten opzichte van 25% landelijk. (bron: WLO2015 en VRU 3.2). Dit komt met name door de toenemende trek naar de stad. Steden zijn steeds belangrijker voor de economie, broedplaatsen voor innovaties en startups en hebben een uitgebreid aanbod aan voorzieningen. Zowel bedrijven als consumenten worden steeds meer aangetrokken door de stad. Om deze groei op een gezonde en duurzame manier te verwezenlijken is transformatie en transitie van het bestaande stedelijk gebied noodzakelijk. Binnenstedelijk bouwen heeft als bijkomend voordeel dat landschappelijke kwaliteiten behouden blijven en dat er om de stad geen extra mobiliteitsdruk ontstaat op omliggende infrastructuur. Er wordt zoveel mogelijk

ingezet op het beter benutten en het opschalen van het binnenstedelijke netwerk.

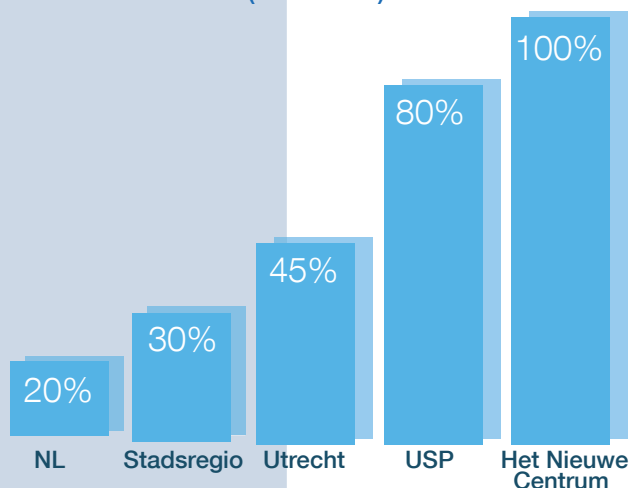
Om internationaal de concurrentie aan te kunnen moet geïnvesteerd worden in gemengde (hoog) stedelijke milieus. De druk op de woningmarkt blijkt ook uit de ontwikkeling van de huizenprijzen in Utrecht: tussen 1985 en 2013 was die 4,45% per jaar tegenover 2,45 % landelijk.

3. MOBILITEITS URGENTIE

Er is en wordt al veel geïnvesteerd in een betere bereikbaarheid van en in de regio Utrecht: denk aan de Ring Utrecht, Uithoflijn, Doorstroomstation Utrecht, OV-Terminal en Randstadspoor waaronder station Vaartsche Rijn. Ook via programma's als Beter Benutten wordt geïnvesteerd aan het oplossen van bereikbaarheidsproblemen en zetten partijen in op vraaggerichte maatregelen waaronder 'spitsmijden'. De huidige beleidsinzet, waaronder investeringen in infrastructuur, blijkt voor de lange termijn niet voldoende voor de opvang van de groei. Om hier duidelijkheid over te krijgen wordt nader onderzoek gestart. Volgens het hoogste groeiscenario groeit landelijk de mobiliteit met 20% (tussen 2010 en 2040). Binnen de provincie is op een aantal plekken de groei van de mobiliteit fors groter dan het landelijk gemiddelde. Zo is de verwachte groei in de regio ruim 30 %, in de gemeente Utrecht al het dubbele (ruim 45%), in Utrecht Sciencepark ruim 80% en in het 'Nieuwe centrum' ruim 100% (WLO2040 Hoog).

De regio Utrecht kan de toekomstige vraag niet met de huidige capaciteit opvangen (zie NMCA en WLO). Hier ligt een forse opgave om de leefbaarheid en bereikbaarheid (en daarmee het vestigingsklimaat) op orde te houden. Een gezonde stedelijke schaa sprong is pas mogelijk bij een fundamentele verbetering van de mobiliteitsstructuur (systeemsprong) op lokaal en regionaal niveau.

GROEI MOBILITEIT (2010-2040)



SNELST GROEIENDE STAD VAN NEDERLAND



STIJGING HUIZENPRIJS PER JAAR (1985-2013)



Knelpunten in termen van capaciteit en kwaliteit die om actie vragen zijn:

- ◆ Station Utrecht Centraal: de nationale OV-knoop. De capaciteit voor het regionaal OV binnen de OV-terminal (OVT) wordt mogelijk eerder bereikt dan voorzien;
- ◆ De OV bereikbaarheid van USP wordt verbeterd door de Uithoflijn, die in 2018 gaat rijden. Gezien de prognoses is het de vraag of de mobiliteitsgroei van het USP ook in de toekomst voldoende gefaciliteerd kan worden. Verdere groei op deze Uithoflijn is, zonder ingrijpende maatregelen, technisch niet mogelijk;
- ◆ Het (hoofd-)wegennet rond Utrecht, met haar nationale verdeelfunctie en knooppuntfunctie, is zwaar belast. Er zijn en worden forse uitbreidingen uitgevoerd, maar de druk op met name de aansluitingen aan de zuidkant van Utrecht en naar het Sciencepark blijft naar verwachting hoog;
- ◆ De leefbaarheid en hinder in de binnenstad door de vele (regionale) bussen is nu al een probleem en dit zal vanaf 2020 toenemen door de reizigersgroei;
- ◆ De opmars van de fiets als belangrijk vervoermiddel vraagt om meer ruimte voor snelle (regionale) fietsroutes en fietsenstallingen;
- ◆ Beter benutten van de regiostations ter ontlasting van station Utrecht Centraal;
- ◆ De capaciteit op het spoor is in 2018 verbeterd. Maar door de sterke mobiliteitsgroei blijft aandacht nodig, vooral op de lijnen van Utrecht naar Amersfoort, Leiden en Den Haag/ Rotterdam.

3 GEZAMELIJKE AMBITIE

De manier waarop de komende decennia omgegaan wordt met de economische, verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven wordt gebaseerd op de principes van gezondheid, duurzaamheid en leefbaarheid en sluit aan op de ambitie van de U10 gemeenten: ontmoetingsplek voor Healthy Urban Living. De ambitie voor Utrecht Oost is om daarmee uit te groeien tot de Topregio op het gebied van Healthy Urban Living, waarin de mens centraal staat.

Dit vraagt om:

- ◆ Een gezond vestigingsklimaat;
- ◆ Strategisch groeien;
- ◆ Een systemsprong in mobiliteit voor stad en regio.

EEN GEZOND VESTIGINGSKLIMAAT

De aanwezige krachtige economische sectoren en kennisspecialisaties op het gebied van gezondheid (Lifesciences en health), creativiteit (ICT, Hogeschool Kunsten Utrecht) en duurzaamheid (Geosciences) bieden kansen om zowel door te groeien tot een top onderzoekscluster als een top-toepassingscluster als bron van innovatieve gezondheidszorg. Uitgangspunt bij gezonde verstedelijking is economische groei vanuit de menselijke maat, een gezonde levensstijl en de toepassing van kennis om te zorgen voor een gezonde, energie neutrale, klimaatbestendige en duurzame leefomgeving. Kennis wordt ontwikkeld, gecombineerd en toegepast, bijvoorbeeld op het gebied van zorg en technologie, gezondheid en voeding, ICT en sport. Door deze kennis te verbinden met de gevestigde bedrijven in de meer traditionele sectoren, zoals ICT, bank- en verzekeringswezen, wordt de diversiteit en levensvatbaarheid van bedrijven vergroot en ontstaat ruimte voor nieuwe markten en nieuwe producten/diensten. Utrecht is launching customer voor Healthy Urban Living. Gezonde verstedelijking en verduurzaming zijn leidende

principes bij planontwikkeling, vergunningverlening en aanbesteding van de herontwikkeling van Het Nieuw Centrum, de Merwedekanaalzone en Rijsweerd/USP. De regio draagt bij aan het internationaal toonaangevend vestigingsklimaat door de kwaliteit van het recreatieve en cultuurhistorisch betekenisvolle landschap, de hoogwaardige woonmilieus en de werkgebieden die ruimte bieden aan toeleverende en productiebedrijven die aansluiten bij de keten van Healthy Urban Living.

Met de focus op Healthy Urban Living ontwikkelt Utrecht zich van een regionale aantrekkelijke woon- en werkomgeving tot een toonaangevende internationale topregio op het gebied van gezondheid en duurzaamheid.

Voor het bereiken van een gezond vestigingsklimaat wordt gewerkt aan:



Het maken van
interactiemilieus;



Het ontwikkelen van
Smartware;



Het bouwen aan een
open community;



Het uitbreiden van de keten
Healthy Urban Living;

STRATEGISCH GROEIEN

De groei wordt geconcentreerd in die gebieden waar het de stedelijke kenniseconomie het meest versterkt en bijdraagt aan de internationale concurrentiepositie. Daarmee wordt gekozen voor een schaa sprong binnen het bestaand stedelijk gebied, met stedelijke verdichting en ruimtelijke functiemenging. Op deze wijze kan Utrecht doorgroeien zonder afbreuk te doen aan de bestaande hoog gewaardeerde kwaliteit van leven. De stad transformeert: nu nog grotendeels monofunctionele gebieden, zoals USP en Beurskwartier, veranderen geleidelijk in meer gemengde stedelijke gebieden volgens de nieuwste inzichten op het gebied van Healthy Urban Living. De schaa sprong naar een stad van meer dan 400.000 inwoners wordt zo gefaciliteerd. Er wordt gewerkt aan:



De transformatie van de stad naar 400.000+.

EEN SYSTEEMSPRONG IN MOBILITEIT VOOR STAD EN REGIO

Om de gewenste groei te kunnen faciliteren en antwoord te geven op de mobiliteitsurgenties is er de ambitie om station Utrecht Centraal en de binnenstad te ontlasten en de aansluitingen op het rijkswegennet en knelpunten op het onderliggende wegennet te verbeteren. Aandachtspunt daarbij zijn de effecten van maatregelen op het totale netwerk (stedelijk/regionaal en nationaal). Vanuit Healthy Urban Living is het van belang het autoverkeer zoveel mogelijk aan de randen van de stad op te vangen in stedelijke multimodale knooppunten. Zo ontstaat een netwerk van knooppunten dat met een nieuw mobiliteitsnetwerk van tram, bus, fiets en smart mobility worden verbonden. Door dit op bijzondere wijze vorm te geven kan Utrecht mobiliteit ombuigen van knelpunt tot visitekaartje. Een systeem sprong betekent:



Het groeien van één centrale knoop – Utrecht CS - naar een netwerk van meerdere stedelijke multimodale knopen;



Het opschalen (en wegwerken van achterstallige ontwikkeling) van het mobiliteitsnetwerk tot een kwalitatief hoogwaardig systeem vergelijkbaar met andere grote steden in de Randstad.



KANSRIJK TOEKOMST PERSPECTIEF



In 2040 heeft Utrecht zowel een schielsprong in stedelijkheid als systeemsporg in mobiliteit gemaakt. Met het profiel Healthy Urban Living is dit op een Utrechtse manier gebeurd.

Stedelijk Science Park

Het Utrecht Science Park is in 2040 getransformeerd van een perifere campus aan de stadsrand naar een stedelijk innovatiedistrict in het hart van de regio. Het USP is ontwikkeld als een "dedicated" stedelijk gebied. Een gemengd stedelijk gebied waarbij alle functies bijdragen aan het

unieke en onderscheidende profiel en kennisnetwerk. Iedereen die hier woont, werkt of gebruik maakt van de voorzieningen maakt deel uit van de USP-community.

Alle partners hebben hier in gezamenlijkheid aan gebouwd. In de periode tot 2040 zijn nieuwbouw en herontwikkeling van gebouwen en openbare ruimte aangegrepen om gezamenlijke voorzieningen en ruimtes te maken: besloten onderzoeklocaties zijn getransformeerd tot open leer- en werkruimtes; het USP heeft een

gezamenlijke werkruimte en aula met wekelijkse events; de botanische tuin en het omringende landschap zijn nu onderdeel van het openbare helende landschap; en sport is verplaatst van velden achter hekken naar het hart van de campus als onderdeel van de openbare ruimte. Eten en drinken doe je gezamenlijk in openbare gelegenheden. In Living labs wordt geëxperimenteerd en zijn nieuwe concepten ontwikkeld. Deze zijn direct toegepast in het gebied. De USP-community heeft De Uithof getransformeerd tot het gezondste stedelijke sciencepark van Nederland en ver daarbuiten. Het is uitgegroeid tot een levendige ontmoetingsplek (interactiemilieu) voor bedrijven en kennisinstellingen en is dé plek voor internationale kenniswerkers.

Rijnsweerd is uitgegroeid tot een belangrijke schakel in stad en regio. Het monofunctionele kantoorgebied is getransformeerd tot een gezond en duurzaam gemengd stedelijk gebied en is dé multimodale knoop aan de oostzijde van Utrecht. Utrecht Oost heeft daarmee een duidelijk adres gekregen aan het regionale en nationale netwerk. De regionale treinstations zijn belangrijke toegangspoorten geworden tot het



KOMST EF

USP. Het netwerk is uitgegroeid tot een volwaardig tram en fietsnetwerk voor stad en regio, zo mogelijk aangevuld met een IC-station nabij de multimodale knoop Rijsweerd.

Regio, stad en USP zijn door de ontwikkeling van het netwerk en Rijsweerd in stedelijkheid en mobiliteit aan elkaar verbonden. Vele spin-offs van de grotere bedrijven, startups vanuit de kennisinstellingen, het MKB en toeleverende- en productie bedrijven hebben een plek gevonden in de omgeving van het USP. De omliggende gemeenten zoals De Bilt, Houten, Zeist en Bunnik, zijn belangrijk voor Utrecht en het USP vanwege het aantrekkelijke woon- en leefklimaat, een veelzijdige en betekenisvol landschap en ruimte voor bedrijven die verbonden zijn met de kennisinstututen op het USP.

Ontmoetingsplek voor 10 miljoen

De Jaarbeurs en Hoog Catharijne zijn in 2040 integraal onderdeel van

het stedelijk systeem. Hier zitten de bedrijven en wonen mensen die graag dicht bij het USP willen zitten maar een hoog stedelijke ambiance wensen. Dit gebied is uitgegroeid tot het nieuwe centrum van Utrecht. Het is een gebied dat stedelingen aantrekt die de stad als huiskamer gebruiken: buitenshuis eten, werken en ontmoeten. Hoogstedelijkheid is hier vertaald in een stedelijke tussenschaal: meer gedifferentieerd in hoogte en programma, in gemeenschappelijke (energie)voorzieningen, in een groene omgeving die ook voor verkoeling en wateropvang zorgt, en met openbare werkplekken waar zakelijke ontmoetingen plaatsvinden. De hinder van het busverkeer is verminderd door de ontwikkeling van een busstation op de multimodale knoop Rijsweerd. Een hoogwaardig stedelijk systeem dat een gezonde en duurzame ontmoetingsplek biedt voor 10 miljoen mensen.

In de Merwedekanaalzone zijn in 2040 10.000 woningen gebouwd. Dit gebied is, net als de andere stedelijke transformatiegebieden, volgens de nieuwste inzichten van Healthy Urban Living ontwikkeld: groen, duurzaam en gezond. Door hoogwaardige technologie in en om

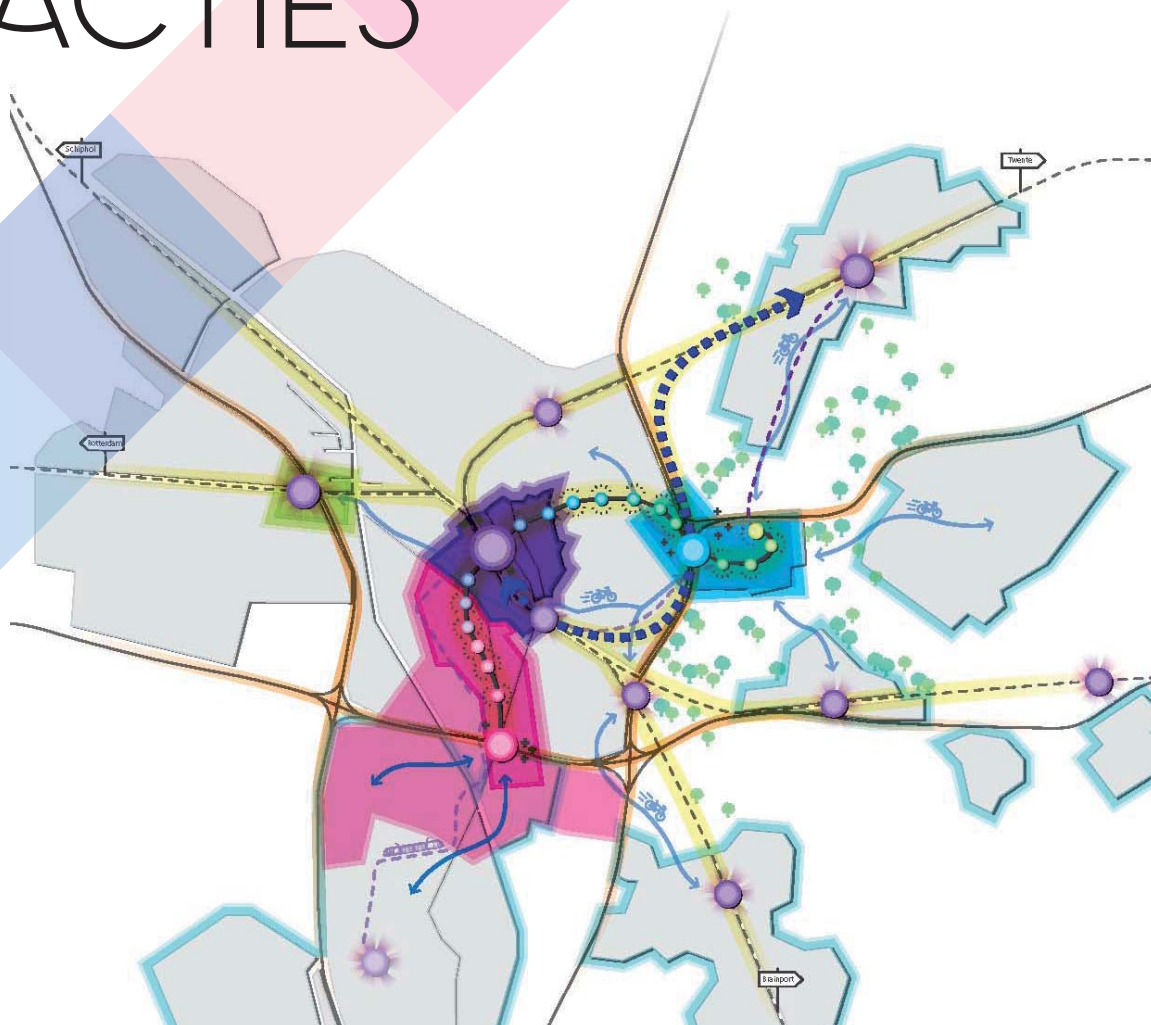
de woning kunnen de bewoners zien waar werkruimte beschikbaar is, waar (sport)activiteiten plaatsvinden, wat de snelste route is van a naar b en met welk vervoermiddel, wat zij zelf kunnen bijdrage aan energie en gezondheid etc.

Binnenstad voor iedereen

De Utrechtse binnenstad is in 2040 een aantrekkelijk verblijfsgebied waar historische en eigentijdse iconen naast elkaar bestaan. De overlast van bussen en fietsers is verdwenen en heeft plaatsgemaakt voor bijzondere openbare ruimten en verblijfsplekken. Investerings in hoogwaardig openbaar vervoer en het fietsnetwerk hebben geleid tot een gezonde en veilige stad. Met het Nieuwe Centrum en de investering in de binnenstad is Utrecht uitgegroeid tot een stad met een compleet voorzieningenaanbod voor alle doelgroepen.



4 OPGAVEN EN ACTIES



Geografische weergave van de opgaven

Om de ambitie waar te maken en te werken aan de economische, stedelijke en mobiliteits urgenties, wordt ingezet op de realisatie van zeven samenhangende opgaven.



Maken van
interactiemilieus



Ontwikkelen
van
Smartware



Bouwen aan
een Open
community



Uitbreiden
keten Healthy
Urban Living



Transformeren
stad naar
400.000+



Groeien
naar een
netwerk van
stedelijke
multimodale
knopen



Opschalen van
het mobiliteits-
netwerk



OPGAVE 1: MAKEN VAN INTERACTIEMILIEUS

Een interactiemilieu is een aantrekkelijke omgeving waar ontmoeten en kennisuitwisseling vanzelfsprekend is. Het creëren van interactiemilieus is een expliciete wens vanuit bedrijven, instellingen, zzp-ers en studenten. Aantrekkelijke openbare ruimtes horen daarbij. In het gebied dat binnen de scope van de gebiedsverkenning valt, zijn drie bijzondere interactiemilieus te onderscheiden, met elk een eigen profiel:

- ◆ Het USP (inclusief Rijsweerd), met programma's, huisvesting en activiteiten die verbonden zijn met het USP;
- ◆ De binnenstad met culturele en recreatieve voorzieningen, waar ook de creatieve industrie zich thuis voelt;
- ◆ Het Nieuwe Centrum waar bedrijven zitten en mensen wonen die houden van een hoog stedelijke ambiance.

Het ontwikkelen van deze interactiemilieus vereist commitment van partners (eigenaren, overheden, inwoners) en een open community waarin alle partijen kunnen meedoen.

Acties om interactiemilieus te maken zijn:

- ! Investeren in openbare ruimte en ontwikkelen stedelijke milieus in de drie kerngebieden (USP/ Rijsweerd, de binnenstad en Het Nieuwe Centrum);
- ! Initiatieven van inwoners en bedrijfsleven stimuleren en faciliteren: programma 'Utrecht maken we samen'.

Boston - Het activeren van de openbare ruimte

Het wenkend perspectief is het sciencepark te benaderen als een actief en gezond landschap. Sporten is onderdeel van de open en actieve ontmoetingsruimte. Het groene landschap is toegankelijk en ontwikkeld als helend landschap voor bewoners, gebruikers, bezoekers en patiënten. Living Labs zorgen er bovendien voor dat de kennis die in Utrecht wordt ontwikkeld ook wordt toegepast in de stad in de vorm van projecten, programma's en samenwerkingen. De eerste projecten zijn al zichtbaar op het USP en in het centrum (City Deal Healthy Urban Boost).





OPGAVE 2: ONTWIKKELEN VAN SMARTWARE

Digitalisering en gebruik van open data wordt steeds belangrijker voor het functioneren van de stad en het stimuleren van de zelfredzaamheid van burgers. Dit vatten we samen in het begrip Smartware. Voor innovatie zijn proeftuinen en living labs noodzakelijk. Hier kunnen partners hun nieuwe producten, diensten of (technologische) oplossingen in real life testen op effectiviteit, aantrekkelijkheid en bruikbaarheid. In deze structuur van open innovatie helpt directe feedback van gebruikers het product te verbeteren. Dit zijn ook situaties waarin investeerders zullen meekijken: ook zij willen weten of een product werkt en kan worden doorontwikkeld. Dan wordt het voor een grotere groep interessant en kan een sluitende businesscase worden doorgerekend.

Door de aanwezige kennisinfrastructuur is Utrecht een voor de hand liggende partner in de ontwikkeling van Smartware op het gebied van Healthy Urban Living. De stad is bovendien een interessant pilotgebied voor smart mobility, door de noodzakelijke systeemsprong in het mobiliteitsnetwerk en door de strategische ligging in Nederland.

Acties om Smartware verder te ontwikkelen:

- ! Uitbouwen van de koppositie Smart City Utrecht en de ontwikkeling en toepassing van smart mobility in Utrecht (last en first mile); ontwikkelen propositie Healthy Urban Living: Samenwerking onderzoeks- en marktpartijen om de kennis in de markt te zetten, bijvoorbeeld door een Healthy Urban Living Lab en launching customership; een interessante pilot is bijvoorbeeld het inzetten van sensoren om een gezonde stad te bewerkstelligen.



OPGAVE 3: BOUWEN AAN EEN OPEN COMMUNITY

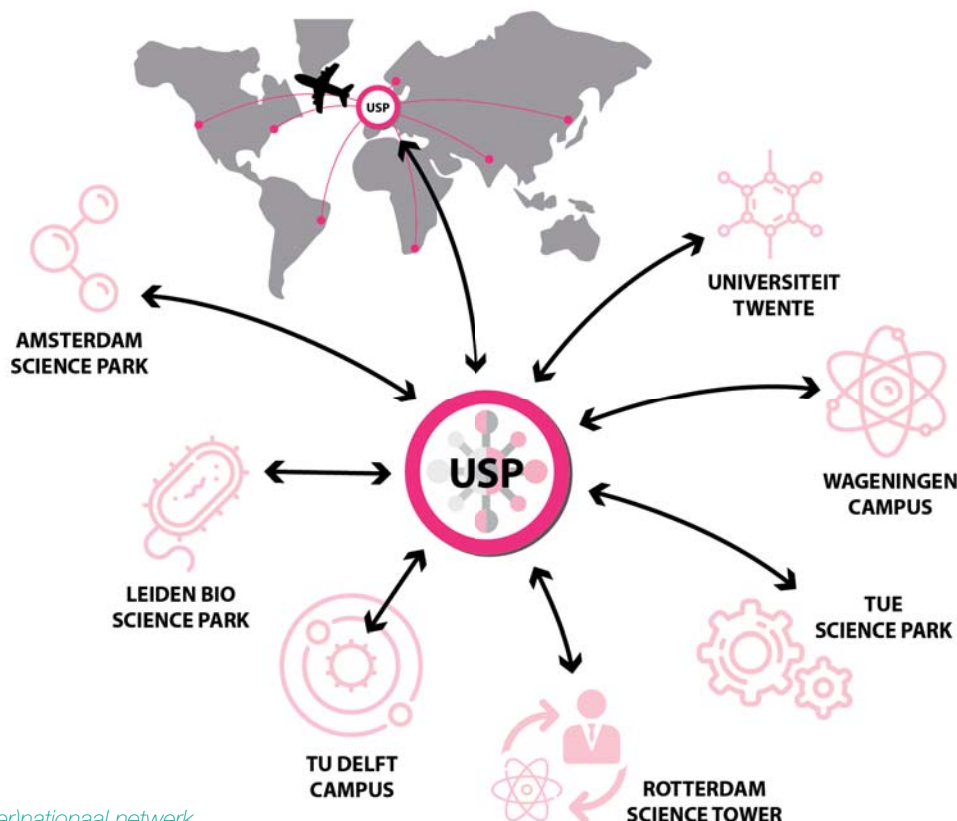


Het stimuleren van innovatie en nieuwe bedrijvigheid door het efficiënt delen van voorzieningen, kennis, werknemers, vastgoed en dergelijke is samengevat in de term Open community. Deze nieuwe ontwikkeling sluit ook prima aan bij de branding van Utrecht en de regio waarbij begrippen als 'verbindend creator' en een profiel gebaseerd op de merkwaarden: Bright, Inspiring, Connecting en Welcoming kernwaarden van de regio zijn.

Open community gaat ook over het stimuleren van samenwerking en uitwisseling tussen de verschillende partijen/actoren in de stad, het gezamenlijk programmeren van activiteiten en het smeden van nieuwe coalities, zoals het leaderless network Utrecht oost. Bovendien sluit het aan bij de ambitie van de partners op het USP om intensief samen te werken met de andere scienceparken en gezamenlijk oplossingen te bedenken voor bijvoorbeeld het toepassen van Smart Mobility concepten en nieuwe financieringsconstructies.

Acties open community:

- ! Versterken van de samenwerking tussen publieke, maatschappelijke en private partijen en het betrekken van de brede samenleving en dit vertalen naar nieuwe vormen van governance;
- ! Uitbouwen samenwerking tussen partners, bouwen van coalities en gezamenlijke marketing en delen van vastgoed en voorzieningen;
- ! Het opzetten van gezamenlijke projecten op internationaal en nationaal niveau met andere (inter)nationale scienceparken.



USP:

Onderdeel (inter)nationaal netwerk
kennis en research & development



OPGAVE 4: UITBREIDEN KETEN HEALTHY URBAN LIVING

De partijen op het USP hebben de ambitie om zich internationaal steeds sterker te profileren als kenniscluster op het gebied van Life Sciences, Health en Sustainability. Dit trekt bedrijven, onderzoeksinstituten, werknemers, toeleverende en bedrijven en diensten aan, die voor een deel ook een plek zullen zoeken en vinden in de omliggende gemeenten. Er ontstaat zo een keten aan bedrijven en activiteiten die ook weer een beroep doen op de onderlinge bereikbaarheid en graag gebruik maken van de interactiemilieus. De ketens zijn ook een impuls voor de gevestigde sectoren en kunnen leiden tot nieuwe crossovers. Een dergelijke ontwikkeling is een stimulans voor de regiogemeenten, Rijsweerd en binnenstedelijke locaties en levert meer reuring en levendigheid op het sciencepark. Dit vraagt om aanbod van diverse locaties in verschillende schaal en prijsklassen.

Acties voor het uitbreiden van de keten Healthy Urban Living:

- ! Continueren van de ontwikkeling op het USP binnen het onderscheidende profiel met zowel ruimte voor internationale topinstituten en bedrijven als ruimte voor incubators en startups;
- ! Uitbreiden van de keten door het benutten van werklocaties in omliggende gemeenten (zoals het RIVM terrein in De Bilt, Utrechtseweg in Zeist, stationsgebied Bunnik of De Meerpaal in Houten) en Rijsweerd. voor onder andere MKB bedrijven en het benutten van hoog-stedelijke locaties voor creatieve industrie, onderwijs en startups;
- ! Stimuleren crossovers tussen sectoren;
- ! Bieden van (regel)ruimte in omgevingsplannen;
- ! Bieden van ruimte voor experimenten en pilots met nieuwe concepten voor Healthy Urban Living bij Utrechtse ruimtelijke en infrastructurele projecten.

OPGAVE 5: TRANSFORMEREN STAD NAAR 400.000+



Rijk en regionale partijen kiezen voor groei binnen bestaand stedelijk gebied, met stedelijke verdichting en ruimtelijke functiemenging op slimme plekken binnen de stad. Hierdoor kan Utrecht verder groeien, zonder afbreuk te doen aan de hoge kwaliteit van leven. Met name de nu nog grotendeels monofunctionele gebieden worden getransformeerd naar een gemengd stedelijk gebied. Het USP,

Rijnsweerd, Het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone worden een integraal onderdeel van de stad. De gebieden worden ontwikkeld vanuit de principes van Healthy Urban Living. Het zet Utrecht nadrukkelijk op de kaart als groene en gezonde stad. Met de transformatie van de stad en de verbetering van het mobiliteitsnetwerk worden groen- en

sportgebieden (Galgenwaard, USP en omliggende cultuurhistorisch landschap met landgoederen en Nieuwe Hollandse Waterlinie) beter verbonden.

Acties voor het transformeren van de stad naar 400.000+:

- ! Maken en uitvoeren van masterplan USP met nadruk op een dedicated verstedelijking. Dit betekent meer wonen en meer functiemenging die goed samengaan met het profiel van het USP;
- ! Maken en uitvoeren van masterplan Rijnsweerd met de nieuwe stedelijke multimodale knoop en ruimte voor kleine bedrijven en startups;
- ! Herontwikkelen en transformeren van Het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone tot een gemengd hoog stedelijk milieu volgens de principes van Healthy Urban Living;



Vancouver: Voorbeeld van een stad waar groen en de menselijke maat voorwaardelijk zijn voor ontwikkeling.



OPGAVE 6: GROEIEN NAAR EEN NETWERK VAN STEDELIJKE MULTIMODALE KNOPEN



Station Bilthoven

Met een netwerk van knopen kan het station Utrecht Centraal en de binnenstad worden ontlast en wordt de schaa sprong mogelijk. De huidige knopen, zoals Leidsche Rijn, de P+R op het USP/A28 en de P+R Westraven bij de A12, worden versterkt en verder uitgebreid. Ook de regionale treinstations als Bilthoven zijn (potentiële) knopen in het mobiliteitsnetwerk.

MULTIMODALE STEDELIJKE KNOOP RIJNSWEERD

Een belangrijke kans is de ontwikkeling van een nieuwe stedelijke multimodale knoop in Rijsweerd. Rijsweerd is een belangrijke schakel tussen het USP en de binnenstad. Op dit moment verandert dit gebied al van kleur: er vestigen zich hier veel onderwijsinstellingen en kennisintensieve bedrijven. Door de aanpassingen aan de A27/A28 (Ring Utrecht, zuidwestelijk kwadrant) komt fysiek ruimte vrij. Dit biedt de potentie om Utrecht Oost multimodaal te ontsluiten en de binnenstad en het station Utrecht Centraal te ontlasten. Het is een nieuwe knoop die de verbinding legt tussen stad, USP en de regio. Het regionale busstation kan hier naartoe worden verplaatst. Op termijn zal moeten blijken of het mobiliteitsnetwerk de groei voldoende kan faciliteren, of dat een nieuw station in Rijsweerd dan wel een alternatieve snelle verbinding een kansrijk perspectief is.

BETER BENUTTEN BESTAANDE STATIONS

Door bestaande stations te profileren als USP stations met voorzieningen (OV, fiets, leenauto) en directe routes naar USP, hoeven reizigers met een USP bestemming niet meer te reizen via Utrecht Centraal. Wanneer deze stations ook nog de IC status krijgen betekent dat ook een verbetering voor de nationale bereikbaarheid van het USP, omdat de last mile voor veel reizigers wordt verkort.

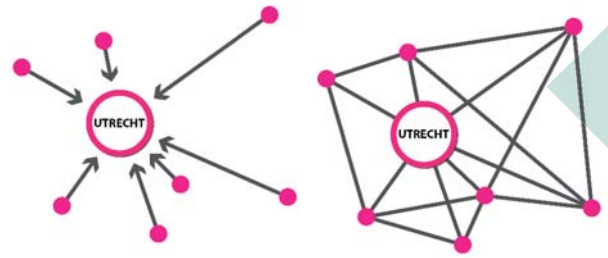
MULTIMODALE STEDELIJKE KNOOP MERWEDEKANAALZONE

Een multimodale stedelijk knoop aan de zuidkant van Utrecht kan het centrum ontlasten door de auto aan de rand beter op te vangen. In combinatie van een verdere versterking van het mobiliteitsnetwerk ondersteunt het de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone en in de toekomst de eventuele ontwikkeling van de A12-zone tussen Ouderrijn en Lunetten. De acties worden zodanig worden uitgewerkt dat ze rekening houden met de termijn van ontwikkeling van de A12-zone en de waarde van de knoop Merwedekanaalzone-zuid voor de A12-zone.



Acties om te groeien naar een netwerk van stedelijke multimodale knopen:

- ❗ Opwaarderen knopen bij A-28 (P+R De Uithof) en A12 (P+R Westraven)/Merwedekanaalzone tot multimodale stedelijke knopen met overstap op auto, fiets, tram en bus en ruimte voor stedelijke programmering;
- ❗ Ontwikkelen van een nieuwe stedelijke multimodale knoop bij Rijsweerd;
- ❗ Verkenning en ontwikkeling beter benutten andere (regionale) treinstations voor rechtstreekse verbinding naar het USP, met bijbehorende faciliteiten (voor- en natransport). Gedacht wordt aan stations als Bilthoven, Utrecht Vaartsche Rijn, Lunetten, Bunnik en Driebergen-Zeist;
- ❗ Haalbaarheidsonderzoek (waaronder de inpassing) door de regio naar een mogelijke ontwikkeling van een IC station Utrecht Oost / Rijsweerd.



Systeemsprong

Van een systeem met één centrale knoop naar een netwerk van knopen..





OPGAVE 7: OPSCHALEN VAN HET MOBILITEITS- NETWERK

De gewenste economische en stedelijke ontwikkelingen vragen om vraaggerichte maatregelen die de mobiliteit in goede banen leiden en om een bijpassend mobiliteitsnetwerk voor zowel de fiets, OV als de auto. De multimodale stedelijk knopen kunnen alleen goed functioneren wanneer ze centraal liggen in het netwerk, waardoor een comfortabele en betrouwbare overstap kan plaatsvinden tussen de verschillende vervoerssystemen. Het gaat daarbij om personenvervoer, maar ook om een vervoerssysteem voor goederen (stedelijke distributie).

Het huidige netwerk met de tramverbinding met Nieuwegein/IJsselstein maar ook de nieuwe Uithoflijn vereist aandacht. Het is mogelijk dat de Uithoflijn snel de maximale capaciteit zal bereiken.

De beleidsinzet waaronder investeringen in het mobiliteitsnetwerk zijn tevens investeringen in de kwaliteit en leefbaarheid van de stad. Voor de binnenstad en haar gebruikers betekent het een beter verblijfsklimaat. Voor de nieuwe knopen zijn het extra woon- en werkomgevingen. Schoonheid en uniciteit van het ontwerp, en het leveren van een bijdrage aan gezond leven en duurzaamheid spelen daarbij een belangrijke rol, of het nu gaat om de fiets, de tram of een innovatief systeem.

KWALITEITSSPRONG FIETS

De fiets is een belangrijk onderdeel van het Healthy Urban Living-concept. In alle Nederlandse steden is de fiets in toenemende mate een belangrijk vervoermiddel. De OV fiets en de elektrische fiets dragen daar aan bij. Utrecht loopt hierin al jarenlang

voorop. Dit wordt nog eens versterkt door de verwachte groei van het USP. Het huidige fietsnetwerk is niet robuust genoeg om deze groei op te vangen. De aanleg van directe snelle en comfortabele fietsverbindingen met bijbehorende voorzieningen, is hard nodig. Een aantrekkelijke alternatieve en snelle fietslijn tussen Utrecht Centraal en USP kan het icoon worden van de fietsstad Utrecht.

KWALITEITSSPRONG OV

Allereerst wordt met een slim mobiliteitsmanagement (Beter Benutten en Meer Bereiken) gebruikers meer inzicht gegeven in het aanbod. Dit helpt met het kiezen van de juiste route en het juiste vervoer. De gebieden waar de transformatie gaat plaatsvinden moeten voorzien worden van een passend openbaar vervoernetwerk. Een netwerk dat door de hogere capaciteit en het kleiner ruimtebeslag minder negatieve impact heeft op de verblijfskwaliteit. Dit geldt niet alleen voor de verbinding Utrecht Centraal station en USP, maar voor de hele zone. Na de Uithoflijn zou de aanleg van een Binnenstadslin een logische vervolgstap kunnen zijn, als de groei doorzet. Die groei wordt dan geaccordeerd als vervanging van de vele bussen om de leefbaarheid en verkeersveiligheid te garanderen. Ook het verbeteren en het aanpassen van de bestaande tramlijn tussen Nieuwegein/IJsselstein en station Utrecht Centraal maakt hier onderdeel van uit en behoeft aandacht. Een OV-lijn maakt dan deel uit van de transformatie van de Merwedekanaalzone en het bedienen van de geplande multimodale stedelijke knoop nabij



de A12. Op de lange termijn kunnen de tramlijnen worden opgeschaald naar een regionaal netwerk, door verbindingen te leggen naar o.a. Bilthoven en Zeist. Deze schaalsprong dient om de multimodale knopen te laten functioneren als overstappunt en om de hoogwaardige verbinding tussen de (IC)-stations en de diverse ontwikkellocaties te realiseren. De regio onderzoekt of het systeem voldoende de groei accommodeert of dat er een nieuw aan te leggen spoorlijn met station in Rijnsweerd dan wel verdere opschaling van het systeem noodzakelijk is.

KWALITEITSSPRONG AUTO

De aansluitingen op het rijkswegennet en de knelpunten op het onderliggende wegennet moeten worden aangepakt. Op die manier kan met de auto snel de weg vinden naar de bestemming of naar de stedelijke multimodale knopen met adequate voorzieningen voor het verdere transport naar de bestemming.

De verbetering van het mobiliteitsnetwerk en het bredere aanbod van knopen zal het autogebruik in de stad doen afnemen. De overstap naar het OV mobiliteitsnetwerk is comfortabeler en meer ingebed in een stedelijke omgeving. Door ruimte die vrijkomt in Rijnsweerd (knooppunt A27/A28, zuidwestelijk deel) ontstaat de mogelijkheid voor een directe auto ontsluiting naar het USP. Zo heeft het USP in de toekomst twee goed functionerende auto entrees met passende parkeerfaciliteiten aan de randen. Hierdoor kan in het hart van het USP een attractief verblijfsgebied gerealiseerd worden.

Acties voor opschalen van het mobiliteitsnetwerk:

- ! Onderzoek en ontwikkeling van de kwaliteitssprong fiets (snelle fietsroute, stads en regionetwerk, stallingen, deelfietsen, etc.);
- ! Onderzoek, ontwikkeling, verbetering en uitbreiding mobiliteitsnetwerk OV ten behoeve van de economie, verstedelijking, alternatief voor intensieve buslijnen en bedienen van de multimodale knooppunten;
- ! Verbeteren doorstroming wegennet en oplossen knelpunten aansluitingen hoofdwegennet op het onderliggende wegennet (OWN), waaronder o.a. de aansluiting Europalaan/A12, de A27 en de A28;
- ! Het maken van de tweezijdige auto-ontsluiting USP;
- ! Onderzoek en ontwikkeling parkeerbeleid en mobiliteitsmanagement (o.a. gericht op spitsmijden).

Kopenhagen (links) en Bordeaux (boven)

Investering in fiets en ov is een kwaliteitsimpuls voor alle gebruikers van de stad en het vestigingsklimaat voor bedrijven en kenniswerkers.





10.00

Utr
Scien

Leiden
Bio Science Park

Schiphol

Rotterdam
Science Tower

400.000+

OPEN
COMMUNITY

STEDELIJKE
INTERACTIE
MILIEUS

Jaarbeurs

MERWEDEKANAALZONE - HET NIEUWE CENTRUM - CENTRAAL STATION

recht
ce Park

Amsterdam
Science Park

Universiteit
Twente

Brainport
High Tech Campus

STEDELIJKE
KNOPEN

HEALTHY
URBAN
LIVING

SMART
WARE

OPSCHALEN
NETWERK

UTRECHT
SCIENCE
PARK

ON - BINNENSTAD - RIJNSWEERD - UTRECHT SCIENCE PARK

5 ADAPTIEF ONTWIKKELPAD

De gebiedsverkenning is geen blauwdruk, maar een stip op de horizon waar naartoe kan worden gegroeid. Het is nu moeilijk te voorspellen hoe de toekomst er in 2040 uit ziet. Met de kennis van nu is zo goed mogelijk ingeschat wat die stip zou kunnen zijn en wat nodig is om naar het gedeelde kansrijke toekomstperspectief toe te groeien. Dit betekent dat de ontwikkeling stapsgewijs zal plaatsvinden en dat er tussentijds ruimte is om zaken adaptief aan te passen naar nieuwe inzichten en ontwikkelingen.

De zeven opgaven die leiden tot de economische topregio Healthy Urban Living, zijn uitgezet in een adaptief ontwikkelpad. Hierin is te zien wat de afhankelijkheden zijn tussen de ingrepen en wordt de route naar 2040 uitgezet in de tijd. Dit is op hoofdlijnen gedaan. Adaptief betekent dat de ontwikkeling stapsgewijs zal plaatsvinden en er tussentijds ruimte is om zaken aan te passen naar nieuwe inzichten en ontwikkelingen.

Het adaptieve pad is uiteengezet in 6 stappen in de tijd (korte termijn 2016 – 2020, middellange termijn 2020 – 2030 en lange termijn 2030 – 2040). Deze stappen zijn kort beschreven en verbeeld op kaart. Het adaptieve pad is ook gevisualiseerd in een schema. In het schema zijn de acties per stap en naar opgave aangeduid. Het schema toont de samenhang en volgorde van acties en wat de meest cruciale acties zijn om de gezamenlijke ambitie te bewerkstelligen. In de bijlage is een lijst opgenomen van alle acties ingedeeld naar opgaven.

STAP 0

Korte termijn

Huidige ontwikkelingen: de basis is gelegd.

Utrecht Centraal, het USP, de binnenstad en Leidsche Rijn zijn de economische centra van Utrecht. Hier vinden de belangrijkste ontwikkelingen plaats. Healthy Urban Living is de ambitie voor de stedelijke en economische ontwikkeling. Het stationsgebied wordt een aantrekkelijk interactiemilieu. De lopende projecten worden uitgevoerd zoals Programma Hoogfrequent Spoor en Randstadspoor. Het spoornetwerk wordt sterk verbeterd. Er komen nieuwe stations in de regio Utrecht zoals Vaartsche Rijn. Sleutelproject Utrecht Centraal wordt voltooid. Utrecht Centraal, Vaartsche Rijn en het USP zijn verbonden door de Uithoflijn.

De belangrijkste acties in stap 0 zijn:

- ◆ Knoop Utrecht Centraal;
- ◆ Stedelijke ontwikkeling en interactiemilieu Stationsgebied Utrecht;
- ◆ Ontwikkeling van het Dedicated USP;
- ◆ Uithoflijn.



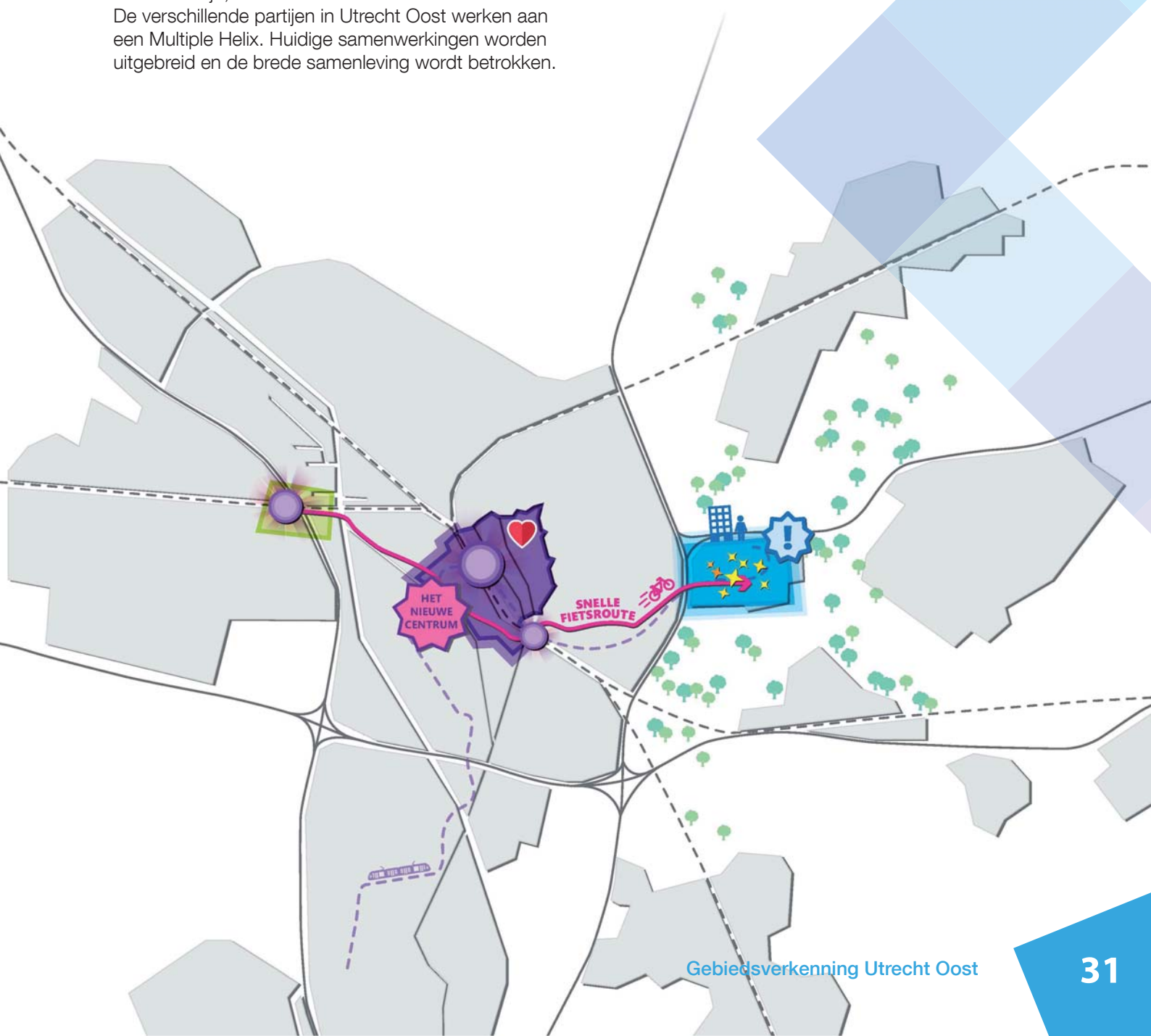
STAP 1

Korte termijn: de basis wordt versterkt, de sprong voorwaarts wordt bepaald.

De belangrijke kerngebieden van Utrecht ontwikkelen zich verder met Leidsche Rijn, het Nieuwe Centrum, en het USP. Bij de ontwikkeling wordt, vanuit de principes van Healthy Urban Living, gewerkt aan gezonde en duurzame verstedelijking en de verbetering van vestigingsklimaat. Er wordt geëxperimenteerd met Smart Mobility toepassingen. In de planontwikkeling op het USP en Rijsweerd wordt de basis gelegd voor toekomstige ontwikkeling. Onderzoek naar en planontwikkeling van het netwerk van knopen, de kwaliteitsslag voor het fietsnetwerk en de kwaliteitsslag van het OV-netwerk bepalen het toekomstige netwerk. Voor de kwaliteitsslag van het fietsnetwerk wordt gestart met onder andere de realisatie van de iconische en snelle fietslijn tussen Leidsche Rijn, het Nieuwe Centrum en het USP. De verschillende partijen in Utrecht Oost werken aan een Multiple Helix. Huidige samenwerkingen worden uitgebreid en de brede samenleving wordt betrokken.

De belangrijkste acties in stap 1 zijn:

- ◆ Stedelijke ontwikkeling van Het Nieuwe Centrum;
- ◆ Governance, naar een Multiple Helix;
- ◆ Onderzoek en planontwikkeling mobiliteitsnetwerk en knopen;
- ◆ Snelle fietslijn Oost - West.



STAP 2

Korte termijn – middellange termijn: De keten Healthy Urban Living ontwikkelt zich sterk. Regio en USP raken sterker verbonden.

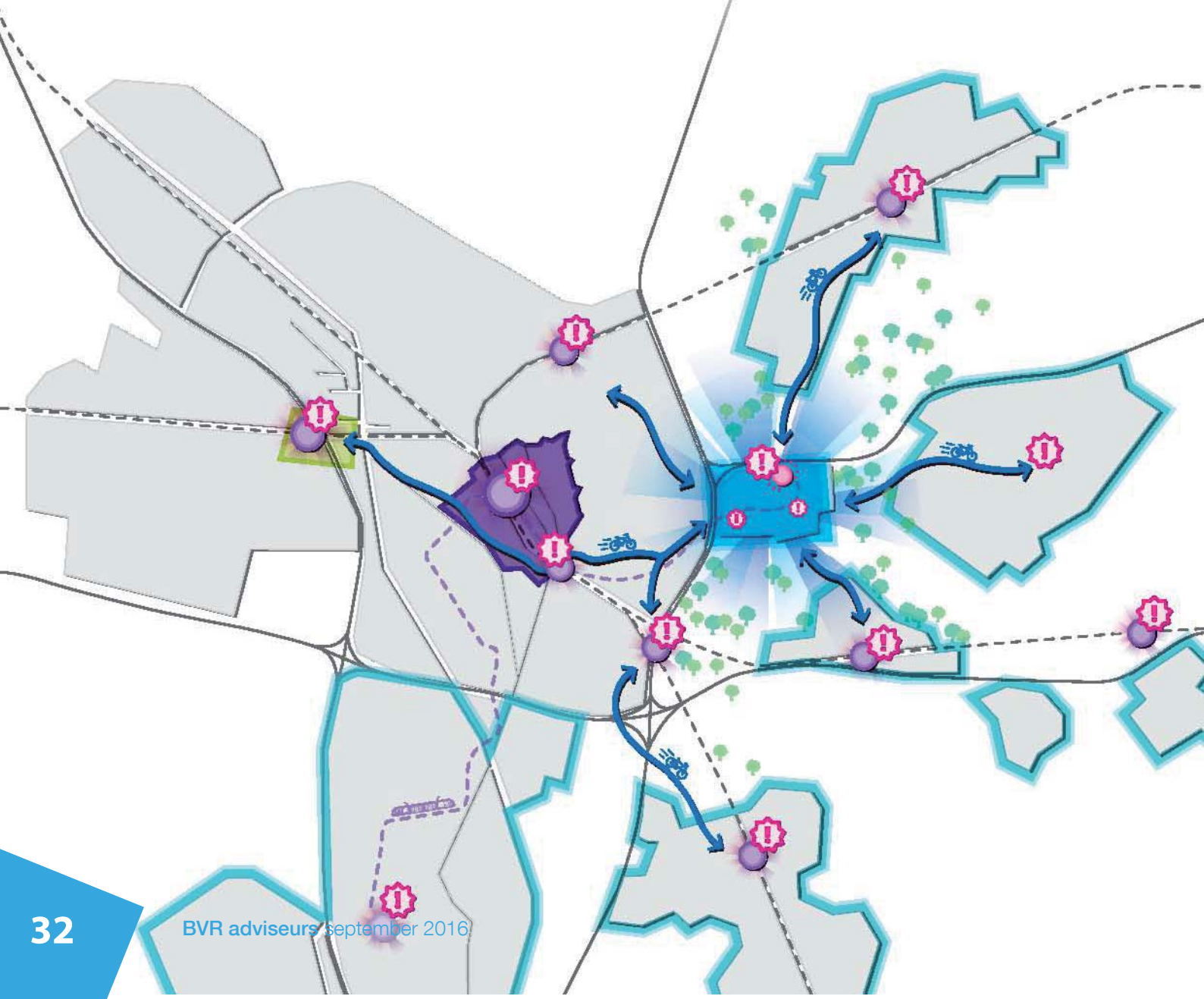
Het USP wordt ontwikkeld door de vestiging van meer bedrijven, meer functiemenging, aantrekkelijkere ontmoetingsplekken en een kwaliteitsslag voor de openbare ruimte. De keten Healthy Urban Living rond het USP wordt uitgebreid in de regio met de ontwikkeling van nieuwe MKB- bedrijven en laag stedelijke woonmilieus. Healthy Urban Living wordt zichtbaar in een Lab en diverse startups. Pilots worden toegepast in ruimtelijke en infrastructurele projecten.

Regio, USP en stad raken nauwer verweven door de verdere ontwikkeling van de knopen en het mobiliteitsnetwerk. Stations in de regio worden beter benut door profilering van de stations als USP station en de aanpak van de last mile naar het USP. Er wordt gestart met de pilot IC status van een regiostation Bilthoven. Het fietsnetwerk wordt verder uitgebreid en strekt zich uit in de hele regio. De P+R op het

USP wordt een belangrijker overstappunt tussen auto, regio (lijnen in de last mile naar regiostations) en stad (tram). Fiets en Smart Mobility krijgen hier ruimte. De omgeving van de P+R richt zich meer op verblijf en voorzieningen in de openbare ruimte en de routes naar de bestemmingen op het USP worden aantrekkelijker voor voetgangers.

De belangrijkste acties in stap 2 zijn:

- ◆ Stedelijke ontwikkeling en interactiemilieu USP;
- ◆ Uitbreiden van de keten HUL in stad en regio;
- ◆ Het beter benutten van de regiostations;
- ◆ HUL Lab en de toepassing van pilots in ruimtelijke en infrastructurele projecten.



STAP 3

Middellange termijn: Het gebiedsperspectief komt in beeld, een sprong in economie, stedelijkheid en mobiliteit.

Het hele gebied USP – Rijsweerd – Binnenstad – Stationsgebied – Het Nieuwe Centrum ontwikkeld zich tot een samenhangend gebied in economie, stedelijkheid en mobiliteit.

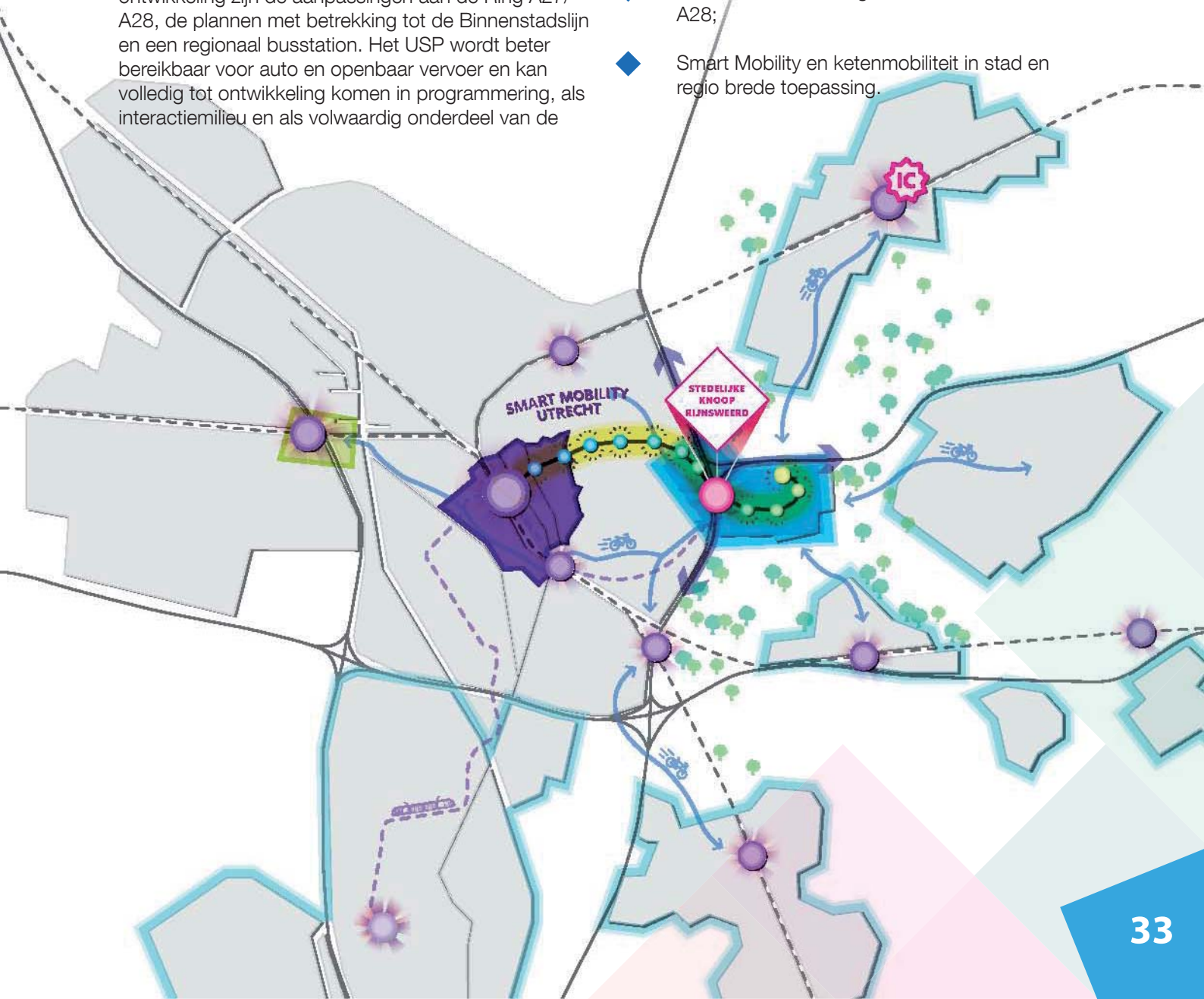
Als dat nodig en mogelijk blijkt wordt een Binnenstadslijn aangelegd en vervangt deze de bussen door de binnenstad. Die route blijft een belangrijke schakel in het mobiliteitsnetwerk en draagt bij aan de attractiviteit van de binnenstad. De binnenstad profiteert van de investeringen in het openbaar vervoer en de openbare ruimte. Het aanbod van cultuur, horeca, winkels wordt daardoor breder en attractiever. Er ontstaat een binnenstad voor iedereen, die bijdraagt aan de internationale concurrentiekracht van Nederland.

De stedelijke multimodale knoop Rijsweerd wordt ontwikkeld. Het is de schakel in het stedelijke en regionale netwerk. Het is een aantrekkelijk gemengd stedelijk gebied en interactiemilieu. Onderdeel van de ontwikkeling zijn de aanpassingen aan de Ring A27/A28, de plannen met betrekking tot de Binnenstadslijn en een regionaal busstation. Het USP wordt beter bereikbaar voor auto en openbaar vervoer en kan volledig tot ontwikkeling komen in programmering, als interactiemilieu en als volwaardig onderdeel van de

stad. Je kan spreken van een stedelijk sciencepark. De regiostations komen eventueel verder tot ontwikkeling door IC status en de uitbreiding van het mobiliteitsnetwerk. Het busstation bij Utrecht Centraal wordt ontlast door de verplaatsing van een deel van de regionale bussen naar Rijsweerd en het beter benutten van de (regionale) stations. Smart mobility krijgt stad en regio brede toepassingen.

De belangrijkste acties in stap 3 zijn:

- ◆ Planvorming Binnenstadslijn;
- ◆ Ontwikkeling interactiemilieu Binnenstad;
- ◆ Stedelijke Multimodale knoop Rijsweerd;
- ◆ Verplaatsing busstation naar Rijsweerd;
- ◆ Verbeterde aansluiting HWN – OWN A27 en A28;
- ◆ Smart Mobility en ketenmobiliteit in stad en regio brede toepassing.



STAP 4

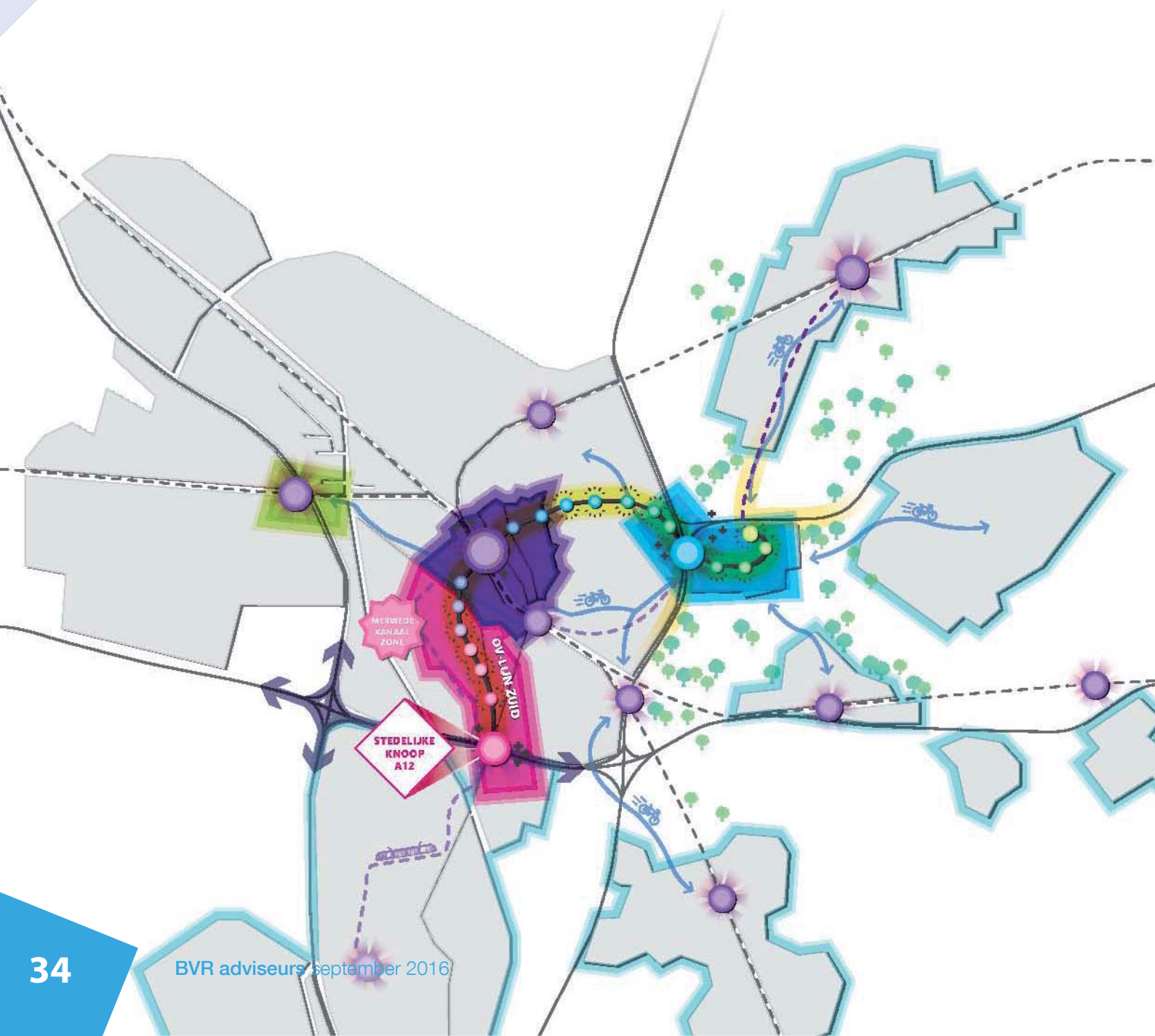
Middellange termijn – lange termijn: de stap naar het zuiden en westen, de doorkijk naar de lange termijn wordt bepaald.

De gezonde stad Utrecht, de ontmoetingsplek voor 10 miljoen mensen groeit. De Merwedekanaalzone komt verder tot ontwikkeling. Het mobiliteitsnetwerk wordt uitgebreid met nieuwe lijnen voor OV en een stedelijk multimodale knoop bij de Merwedekanaalzone / A12.

De regio verkent wat de noodzakelijke stappen zijn voor verdere groei van het mobiliteitsnetwerk. Alternatief één is een IC station in Rijsweerd met bijbehorende spoorlijn. Alternatief twee is het nog verder opschalen van het mobiliteitsnetwerk, zoals met een snelle, deels ondergrondse verbinding tussen Centraal Station en Rijsweerd.

De belangrijkste acties in stap 4 zijn:

- ◆ Stedelijke Multimodale knoop Merwedekanaalzone / A12
- ◆ Stedelijke ontwikkeling Merwedekanaalzone
- ◆ OV lijnen zuid – west en het doortrekken OV netwerk naar de regio
- ◆ Verbetering aansluiting HWN – OWN A12



STAP 5

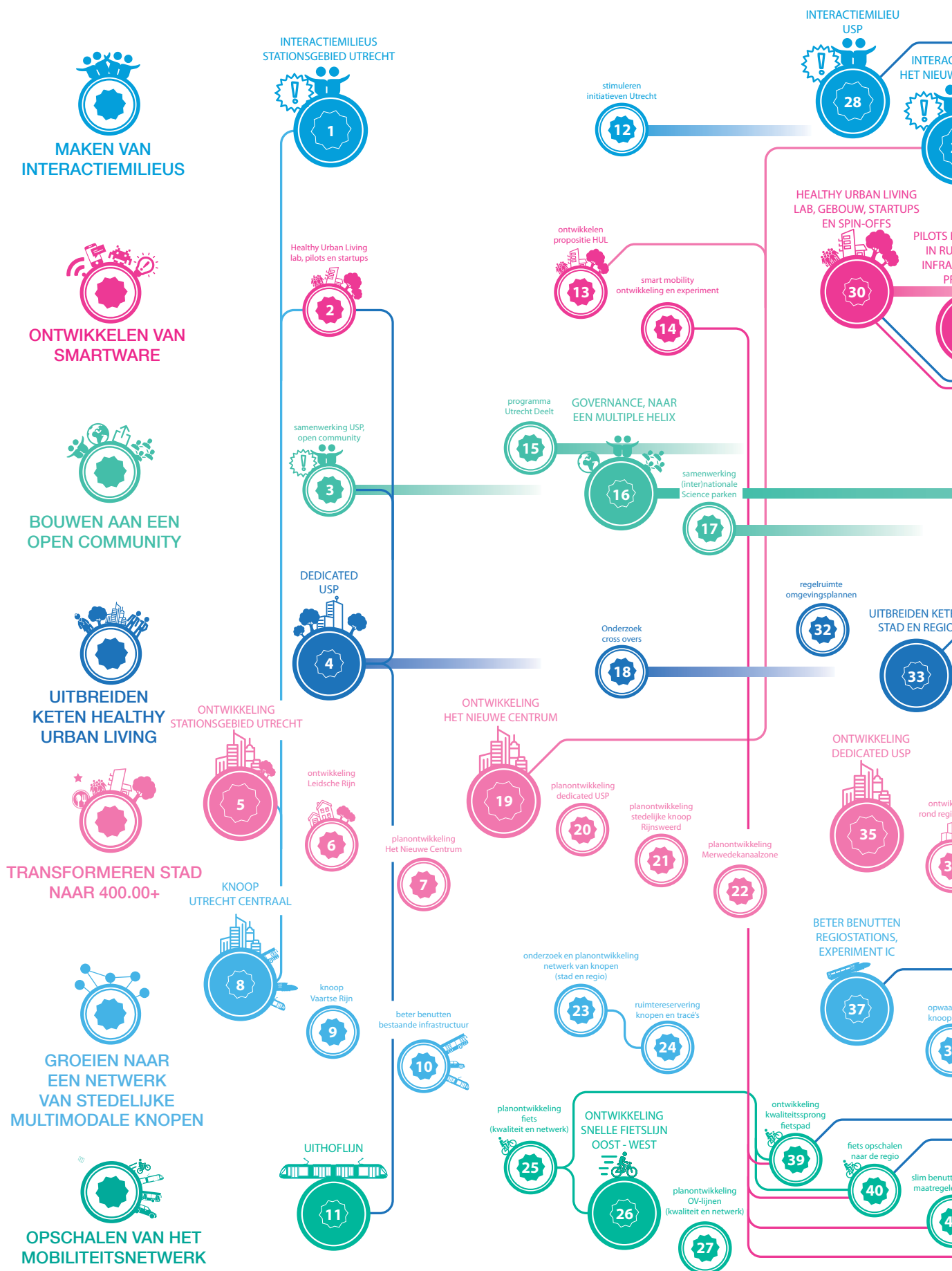
Lange termijn: De groei van de stadsregio en het nationale netwerk.

Nieuwe ontwikkelingen (buiten de scope van deze gebiedsverkenning) kunnen in beeld komen (zoals een IC station Rijsweerd, de A12 zone en eventueel Galgenwaard).

De belangrijkste actie in stap 5 is:

- ◆ Ontwikkeling opschaling OV netwerk waaronder afweging over IC station Rijsweerd.





STAP 3

middellange termijn-
het gebiedsperspectief
komt in beeld, een sprong
in economie, stedelijkheid
en mobiliteit

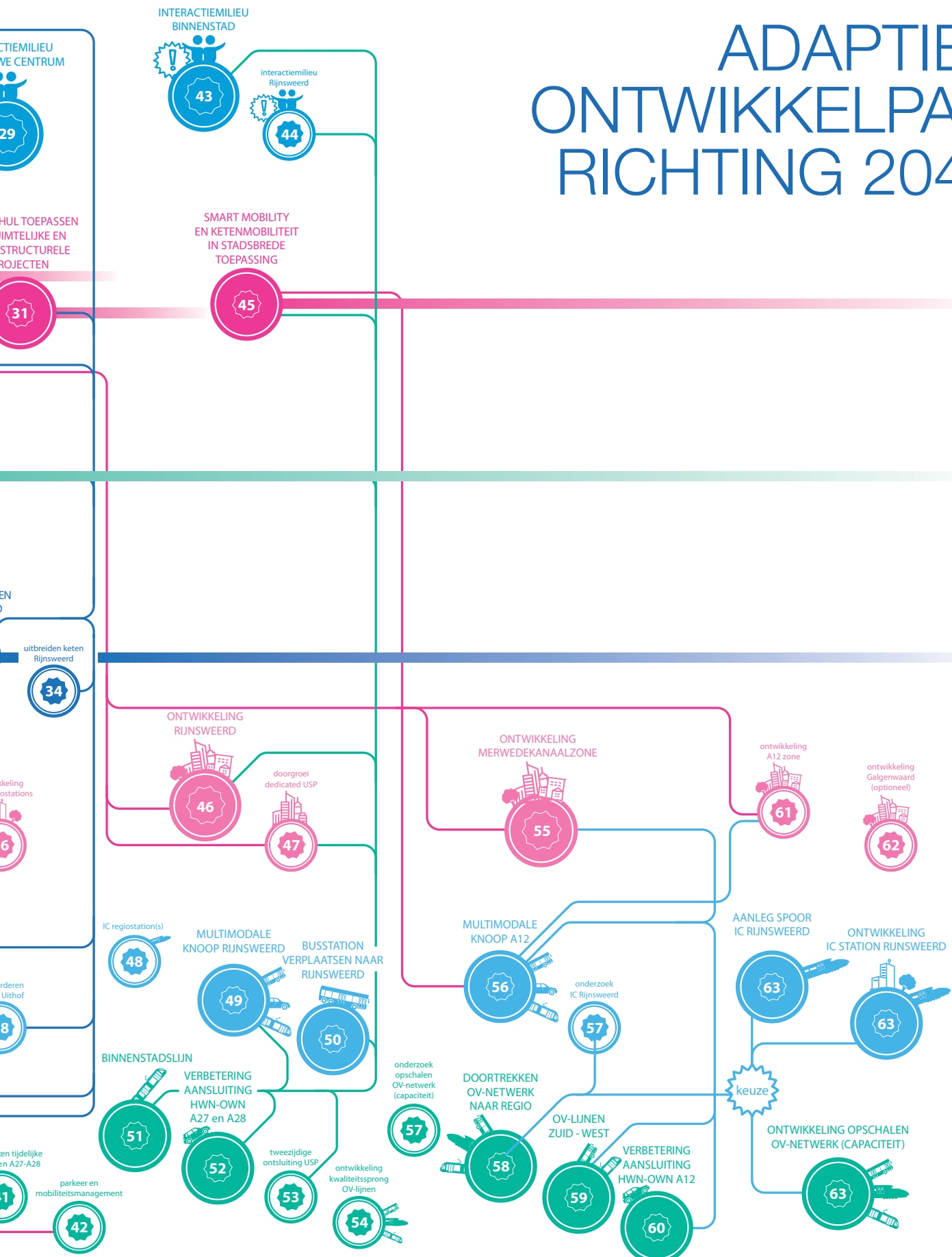
STAP 4

Middellange termijn –
lange termijn –
de stap naar het zuiden en
westen, de doorkijk naar
de lange termijn wordt
bepaald.

STAP 5

Lange termijn –
De groei van de
stadsregio en het
nationale netwerk

ADAPTIEF ONTWIKKELPAD RICHTING 2040



BIJLAGEN

OVERZICHTSTABEL OPGAVEN EN ACTIES

opgave 1 - maken van interactiemilieus

1	interactiemilieu Stationsgebied Utrecht
12	stimuleren initiatieven Utrecht
28	interactiemilieu USP
29	interactiemilieu Het Nieuwe Centrum
43	interactiemilieu binnenstad
44	interactiemilieu Rijnswaard

opgave 2 - ontwikkelen van Smartware

2	Healthy Urban Living lab, pilots en startups
13	ontwikkelen propositie HUL
14	smart mobility ontwikkeling en experiment
30	Healthy Urban Living Lab, gebouw, startups en spin-offs
31	Pilots HUL toepassen in ruimtelijke en infrastructurele projecten
45	smart mobility en ketenmobiliteit in stadsbrede toepassing

opgave 3 - toepassen van principes Shared City

3	samenwerking USP, open community
15	Programma Utrecht Deelt
16	Governance, naar een Multiple Helix
17	samenwerking (inter-)nationale Science parken

opgave 4 - uitbreiden keten Healthy Urban Living

4	dedicated USP
18	onderzoek cross overs
32	regelruimte omgevingsplannen
33	uitbreiden keten regio en stad
34	uitbreiden keten Rijnswaard

opgave 5 - transformeren stad naar 400.000+

5	ontwikkeling stationsgebied Utrecht
6	ontwikkeling Leidsche rijn
7	planontwikkeling Het Nieuwe Centrum
19	ontwikkeling Het Nieuwe Centrum
20	planontwikkeling dedicated USP
21	planontwikkeling stedelijke knoop Rijnswaard
22	planontwikkeling Merwedekanaalzone

35	ontwikkeling dedicated USP
36	ontwikkeling rond regio stations
46	ontwikkeling Rijnswaard
47	doorgroei dedicated USP
55	ontwikkeling Merwedekanaalzone
61	ontwikkeling A12 zone
62	ontwikkeling Galgenwaard (optioneel)

opgave 6- groeien naar een netwerk van knopen

8	Knoop Utrecht Centraal
9	Knoop Vaartsche Rijn
10	beter benutten bestaande infrastructuur
23	onderzoek en planontwikkeling netwerk van knopen (stad en regio)
24	ruimtereservering knopen en tracés
37	beter benutten regio stations, experiment IC
38	opwaarderen knoop Uithof
48	IC regio station(s)
49	multimodale knoop Rijnswaard
50	busstation verplaatsen naar Rijnswaard
56	multimodale knoop A12
57	onderzoek IC Rijnswaard** keuze
63	aanleg spoor IC Rijnswaard** keuze
63	ontwikkeling IC station Rijnswaard** keuze

opgave 7- opschalen van het mobiliteitsnetwerk

11	Uithoflijn
25	planontwikkeling fiets (kwaliteit en netwerk)
26	ontwikkeling snelle fietslijn oost-west
27	planontwikkeling OV-lijnen (kwaliteit en netwerk)
39	ontwikkeling kwaliteitssprong fiets
40	fiets opschalen naar de regio
41	slim benutten tijdelijke maatregelen A27-A28
42	parkeer en mobiliteitsmanagement
51	Binnenstadslin
52	verbetering aansluiting HWN -OWN A27 en 28
53	tweezijdige ontsluiting USP
54	ontwikkeling kwaliteitssprong OV-lijnen
57	onderzoek opschalen OV-netwerk (capaciteit)** keuze
58	doortrekken OV-netwerk naar regio
59	OV lijnen zuid - west
60	verbetering aansluiting HWN -OWN A12
63	ontwikkeling opschalen OV-netwerk (capaciteit) ** keuze

DEELNEMERS WERKATELIERS

Althuis, Bart
Bergveld, Hendrik Jan
Berkelaar, Carola
Bernhard, Jaap
Blommendaal, Jacques
Bruin, Mieke de
Corsten, Walter
Degenaar, Hans
Dielen, Eugenio
Dijk, Arno van
Duif, Pieter
Fennis, Ewout
Harrems, Nathalie
Hoogstraten, Erik van
Huijssen, Ronald
Jansen, Bastian
Kloppenborg, Jos
Kohlmann, Ralph
Kwantes, Christiaan
Leusden, Robert van
Levelink, Paul
Lousberg, Maaike
Mastop, Wim
Meijdam, Adri
Nouwt, Jos
Plaggemars, Harna
Posthouwer, Rob
Puik, Jeroen
Prosman, Tom
Roso, Monique
Rossen, Ruut van
Schoen, Hans
Scholts, Herman

Provincie Utrecht
Provincie Utrecht (Arcadis)
Provincie Utrecht
Ministerie van I&M
Centrummanagement Utrecht
Stichting Utrecht Science Park
Prinses Maxima Centrum
Rijkswaterstaat
Nutricia Research
EVO (logistiek)
UMC Utrecht
Provincie Utrecht
Ministerie van I&M
Ministerie van I&M
Gemeente De Bilt
U10
De Kracht van Utrecht
U10
Gemeente Utrecht
Provincie Utrecht
Ministerie van EZ
TNO
Fietzersbond, FietsOverleg
A.S.R.
RIVM
UMC Utrecht
Gemeente Utrecht
Klèpierre
Rabobank
Economic Board Utrecht
Universiteit Utrecht
Provincie Utrecht
Qbuzz

Schuurman, Idelette
Sellink, Jacqueline
Sluiter, Martine
Sondermeijer, Julia
Stinissen, Remko
Talsma, Claar
Tamse, Ronald
Teunissen, Job
Verbunt, Anton
Verhoef, Cees
Vervoorn, Brenda
Vink, Sascha
Vos, Jan
Weustink, Marijke
Zimmerman, Martin
Cornelissen, Bertus
Standaert, Michiel
Blank, Hilde
Boddeke, Jorick
Vos, Marnix de

expertsessie
Floris Alkemade
Frank van Oort

Thijs de Boer

Provincie Utrecht
Provincie Utrecht
Gemeente Utrecht
Ministerie van BZK
Gemeente Houten
Gemeente Utrecht
Gemeente Utrecht
Qbuzz
CvB
Olympos
Ministerie van I&M
Ministerie van I&M
Gemeente Zeist
Universiteit Utrecht
Ministerie van I&M
Provincie Utrecht
U10
BVR adviseurs
BVR adviseurs
BVR adviseurs

College Rijksadviseurs
Universiteit Utrecht/
Erasmus Universiteit
VIDIUS, studentenunie



PROJECT ORGANISATIE

BESTUURLIJK OVERLEG

Lot van Hooijdonk
Donné Slangen
Jacqueline Verbeek-Nijhof
Mirjam van Velthuisen
Anton Pijpers
Tineke Zweed

Gemeente Utrecht
Ministerie I&M
Provincie Utrecht
UMC Utrecht
Universiteit Utrecht
Hogeschool Utrecht

DIRECTEUREN OVERLEG

René Groen
Nathalie Harrems-Hulst
Idelette Schuurman
Floris de Gelder

Gemeente Utrecht
Ministerie I&M
Provincie Utrecht
Stichting USP

PROJECTGROEP

Projectleider:

Bertus Cornelissen

Projectsecretaris:

Michiel Standaert

Gemeente Utrecht:

Bert Coenen

Christiaan Kwantes (Goudappel Coffeng)

Martine Sluijter

Rob Posthouwer

Provincie Utrecht:

Bart Althuis

Erik van Hoogstraten

Jacqueline Sellink

Hendrik Jan Bergveld (Arcadis)

Ministerie van Infrastructuur en Milieu:

Jaap Bernhard

Martin Zimmerman

Rijkswaterstaat:

Hans Degenaar

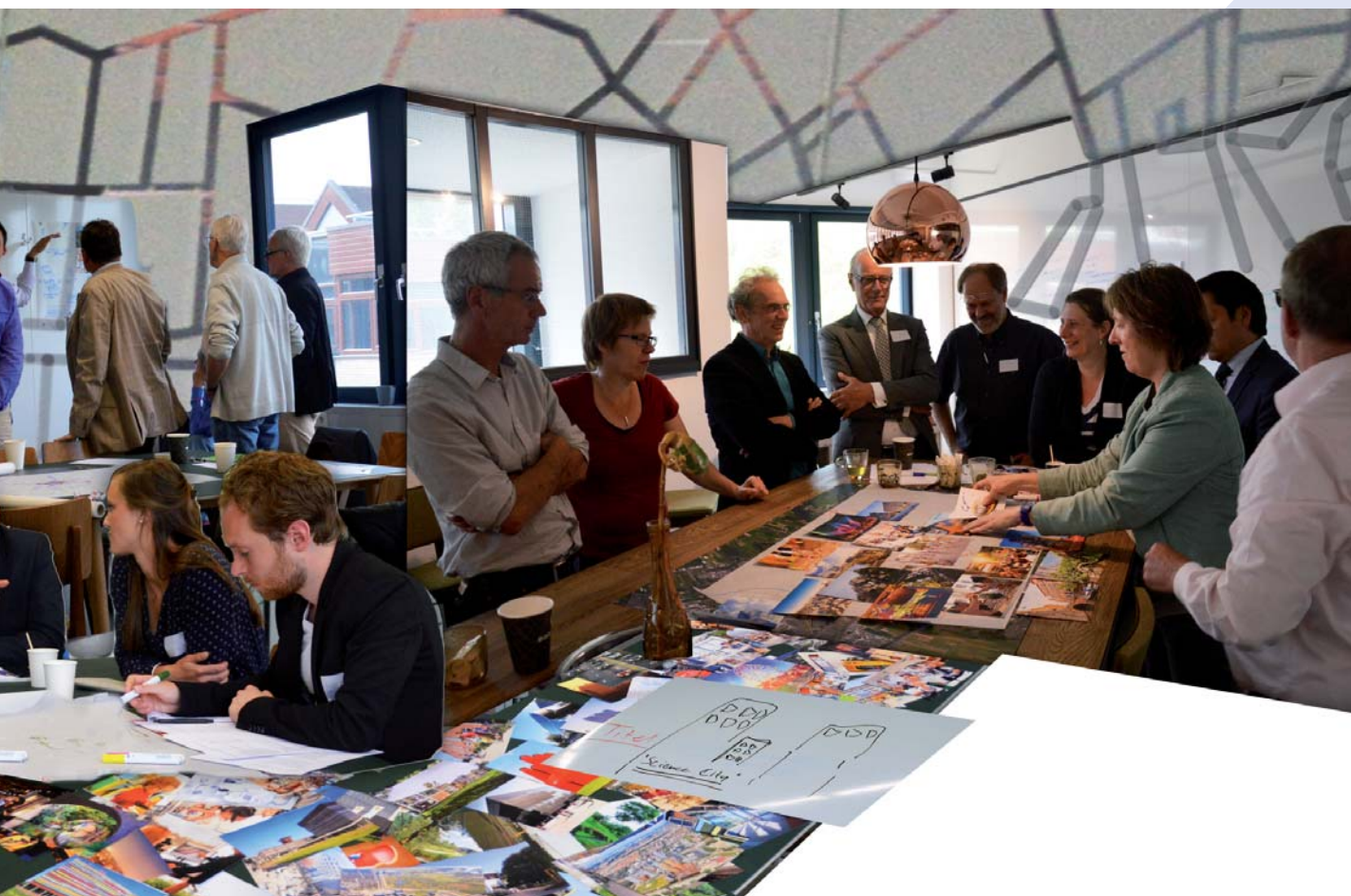
Marc Koolwijk

Economic Board Utrecht:

Monique Roso

Universiteit Utrecht:

Marijke Weustink



BRONNEN

Voor de totstandkoming van dit rapport is gebruik gemaakt van veel bronnen. Deels zijn dit bestaande rapporten of beleidsstukken, deels zijn dat lopende beleidstrajecten. Hieronder staan de belangrijkste bronnen opgesomd en beschreven

1.

RUIMTELIJK-ECONOMISCHE ONTWIKKELINGS-STRATEGIE (REOS)

Opdrachtgever: Rijk, Noordvleugel, Zuidvleugel en Brainport en Economic Boards
Status: vastgesteld op 9 juni 2016

Inhoud: Voor behoud en verdere toename van die concurrentiekracht is versterking van de economische positie van de grote steden, de drie stedelijke regio's en de (fysieke en niet-fysieke) netwerken waarin ze met elkaar en het buitenland verbonden zijn, urgent. In deze Ruimtelijk Economische Ontwikkelstrategie (REOS) is de regionale gebiedsontwikkeling Utrecht Healty Urban Corridor opgenomen.



2.

STRUCTUURVISIE INFRASTRUCTUUR EN RUIMTE (SVIR)

Opdrachtgever: Rijk
Status: vastgesteld in maart 2014 als beleidskader
Inhoud: Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig. Daar streeft het Rijk naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.



3.

GEBIEDSAGENDA NOORD-HOLLAND, UTRECHT EN FLEVOLAND

Opdrachtgever: Rijk en regionale overheden
Status: in BO MIRT november 2013 is hiermee ingestemd, mede als basis voor (BO) MIRT komende jaren
Inhoud: Visie: de economie staat voorop. Speerpunt is het behouden, versterken en verduurzamen van de internationale concurrentiepositie van het kerngebied Noordvleugel. In de gebiedsagenda zijn naast thematische opgaven, ook 7 majeure gebiedsopgaven opgenomen waar rijk en regio samen verantwoordelijk voor zijn. Voor Utrecht gaat het om de opgaven stationsgebied Utrecht-Leidse Rijn, A12-zone en Utrecht-Oost-Science Park..



4.

TOEKOMSTBEELD OV

Opdrachtgever: Rijk
Status: in ontwikkeling
Inhoud: Toekomstvisie van Utrecht (stad, regio, provincie) op het gewenste OV-netwerk in toekomst. Op basis van een viertal scenario's (RO spreiden/concentreren vs vervoer collectief/individueel) worden OV-perspectieven gedefinieerd. Hieraan worden OV-netwerken gekoppeld.

5. (HERIJKING) PROVINCIALE RUIMTELIJKE STRUCTUURVISIE

Opdrachtgever: provincie

Status: in ontwikkeling,
vaststelling eind 2016

Inhoud: De Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie 2013-2028 (PRS) en de Provinciale Ruimtelijke Verordening 2013 (PRV) dateren uit 2013. Bij de vaststelling is besloten deze vierjaarlijks te herijken.



6. MOBILITEITSPLAN PROVINCIE UTRECHT

Opdrachtgever: provincie
Utrecht

Status: vastgesteld in juni
2014 als beleidskader plus
actieprogramma

Inhoud: Provinciale mobiliteitsvisie voor de periode tot 2028. In het bijbehorende programma wordt een programmatische invulling en financiële doorkijk gegeven van de visie voor een periode van 4 jaar met een eerste doorkijk naar vervolgperiode.



7. OV MIRT-ONDERZOEK REGIO UTRECHT

Opdrachtgever: Rijk en
overheden in de regio Utrecht
Status: onderzoek, afgerond in
2012

Inhoud: Voornaamste opgaven: 1) ontlasten Utrecht Centraal (Regionaal OV, 1 grote IC-knoop), 2) verbeteren bereikbaarheid USP en 3) verbeteren leefbaarheid Utrecht. In BO-MIRT 2013 is extra huiswerk afgesproken (effect 4 I's). Op basis hiervan is in het BO-MIRT 2014 een probleemanalyse vastgesteld en is besloten tot start van de regionale gebiedsverkenning.



8. MOBILITEITSVISIE BRU

Opdrachtgever: voormalig BRU
Status: vastgesteld in november
2014 als beleidskader

Inhoud: In de Mobiliteitsvisie zijn vijf hoofdkeuzes gemaakt: 1) Kiezen voor het verantwoord accommoderen van de mobiliteitsgroei, 2) Kiezen voor de meest geschikte vervoerwijze per gebied, 3) Kiezen voor kwaliteit voor de OV-reiziger, 4) Kiezen voor kwaliteit voor de fietser, 5) Kiezen voor een gezamenlijke aanpak van leefbaarheid en bereikbaarheid bij de Ring Utrecht.



9. RUIMTELIJK- ECONOMISCHE KOERS U10- GEMEENTEN



Opdrachtgever: U10-gemeenten
Status: In ontwikkeling. Vaststelling vindt niet eerder dan december 2016 plaats.
Inhoud: De uitdaging van Utrecht is om de groei te accommoderen en tegelijkertijd de hoge kwaliteit van leven en concurrentiekracht te blijven versterken. Om dat voor elkaar te krijgen, kiest de regio voor groen, gezond en slim als richtinggevend motief voor zijn ruimtelijk-economische koers.

10. RUIMTELIJKE STRATEGIE VOOR UTRECHT + INVESTERINGS- STRATEGIE



Opdrachtgever: gemeente Utrecht
Status: Vastgesteld juni 2016
Inhoud: Utrecht groeit zeer sterk, naar verwachting naar 400.000 inwoners omstreeks 2032. Utrecht wil die groei op een verstandige, gezonde wijze faciliteren, met een sterk accent op binnenstedelijke ontwikkeling. In de RSU wordt daartoe een aantal gebieden aangewezen waar die groei zich vooral concentreert: economische hotspots zijn: USP/Oost, Binnenstad/Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum. Hotspots voor werkgelegenheid: Lage Weide en Papendorp. Prioriteit woningbouw (naast afronden Leidsche Rijn): transformatie van het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone tot kwalitatief hoogwaardige gemengd stedelijk gebieden met hogere dichtheden. Parallel aan de inhoudelijke strategie wordt een investeringsstrategie opgesteld.

11. SLIMME ROUTES, SLIM REGELEN, SLIM BESTEMMEN



Opdrachtgever: gemeente Utrecht
Status: Vastgesteld mei 2016
Inhoud: SRSRSB is het gemeentelijke Utrecht Verkeersplan, volgend uit de Visie Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar. Kern: ruim baan voor de voetganger, nieuwe routes met korte reistijden voor de fietser, een kwaliteitssprong voor het openbaar vervoer, minder doorgaand autoverkeer door de stad en slimmere logistiek in de stad. Inclusief programmering en projectenlijst.

12. NETWERK- SAMENWERKING USP: PROGRAMMA BEREIKBAARHEID USP KT/MT

Opdrachtgever: samenwerkende partijen/netwerksamenwerking USP.
Status: in ontwikkeling
Inhoud: Het programma bereikbaarheid USP KT/MT richt zich op de uitwerking van een bereikbaarheidsagenda voor de korte en middellange termijn voor primair het USP. De inzet is vooral gericht op acties die kunnen leiden tot uitvoering van concrete maatregelen op de korte/middellange termijn; acties of maatregelen die bijdragen aan het oplossen van huidige bereikbaarheidsknelpunten en waarvan de uitvoering past in het lange termijn perspectief (bereikbaarheidsconcept).

13.

CONFERENTIE- DOCUMENTEN UTRECHT-OOST/ SCIENCE PARK

Opdrachtgever: partijen rond het Utrecht Science Park

Status: de 3 documenten zijn geagendeerd op de 3 bestuurlijke conferenties; daarbij zijn 'omarmd' de hoofdambitie (2014), de afzonderlijke ambities en leidende principes van 5 allianties (2015).

Inhoud: Centrale ambitie: Overheden en partijen op het Utrecht Science Park werken samen aan de ambitie om in 2020 een internationaal toonaangevend vestigingsmilieu te bieden voor het cluster life science, duurzaamheid en gezondheid. In 2016 zijn 3 grote programma's onderscheiden: ontwikkelruimte, bereikbaarheid (met focus KT/MT en USP) en Etalage Healthy Urban Living.



14.

RAPPORT AT- OSBORNE/GRONTMIJ

Opdrachtgever: UMCU, UU en HU

Status: vastgesteld door bestuur UMCU, UU en HU. Document is bij overheden bekend, er is niet met de inhoud ingestemd. Wel is met medewerkers van de provincie en gemeente gesproken tijdens het opstellen. Ook is gebruik gemaakt van de *inventarisatietabel van de alliantie bereikbaarheid USP*.

Inhoud: in het document is ingegaan op huidige ervaren (bereikbaarheid)problemen, op de oorzaken van het probleem en op reeds genomen maatregelen door UMCU, UU en HU. Vervolgens zijn 9 aanvullende maatregelen op KT te nemen/te starten opgenomen (gericht op externe en interne) bereikbaarheid.







COLOFON

Alles uit deze rapportage mag worden overgenomen mits de bron wordt vermeld. Voor aanvullende informatie kunt u contact opnemen met BVR Adviseurs, info@bvr.nl

Teksten: BVR Adviseurs
Lay-out: BVR Adviseurs
Visualisaties: Alle visualisaties in deze rapportage zijn gemaakt door BVR Adviseurs.

Foto's:
pagina 3: utrecht.startpagina.nl
pagina 5: vancouver.sun.com
pagina 5,6,7&13: Johan Hanko
pagina 7: cu2030.nl
pagina 5&17: archdaily.com
pagina 18: unsplash.com
pagina 21: markandfocus.com
pagina 22: corselfotografie.nl
pagina 5&24: architizer.com
pagina 25: [groningentram.nl](http:// groningentram.nl)

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met Bertus Cornelissen (projectleider):
Bertus.Cornelissen@provincie-utrecht.nl

Rotterdam, september 2016

