



BEREIKBAARHEID CRUCIAAL VOOR REGIONALE GROEIOPGAVE

VIJF, TIEN OF VIJFTIEN MINUTEN?

De regio Utrecht staat voor een forse schaa sprong. Tot 2040 is er behoefte aan 125.000 nieuwe woningen en 80.000 werkplekken. De stad Utrecht groeit waarschijnlijk naar zo'n 455.000 inwoners, 100.000 meer dan nu. Al deze mensen doen een beroep op mobiliteit, voorzieningen en recreatiemogelijkheden. Om de groeitaak tot een succes te maken, schetst Utrecht Nabij een ontwikkelperspectief voor de verstedelijking en bereikbaarheid van de regio. Beide elementen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

Als richtsnoer voor de toekomstige groei presenteren Rijksoverheid, provincie Utrecht, zestien Utrechtse gemeenten, NS en ProRail eind november 2020 een gezamenlijk ontwikkelperspectief voor de Metropoolregio Utrecht: Utrecht Nabij. Hierin is een integrale visie vastgelegd voor wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Het gaat om de periode tot 2040 met een doorkijk naar 2050.

NABIJHEID

Leitmotiv bij de gezamenlijke toekomstvisie is nabijheid. Werk, opleidingen, winkels, gezondheidszorg, sport, recreatie en groen; alles moet zoveel mogelijk te voet, per fiets of met het openbaar vervoer goed bereikbaar zijn. In de stad Utrecht zelfs binnen tien minuten, is de ambitie.

GOED GEZELSCHAP

Met de focus op nabijheid is de regio Utrecht in goed gezelschap. Zo presenteerde de Parijse burgemeester Anne Hidalgo voorafgaand aan haar herverkiezing een plan waarbij alle voorzieningen in de Franse hoofdstad lopend, per fiets of met het openbaar vervoer binnen een kwartier bereikbaar zijn. In steeds meer landen is deze vijftien minuten-filosofie leidraad bij de ontwikkeling van stedelijke gebieden. Een trendbreuk met het verleden, toen steden veelal ontwikkeld werden met de auto als primair vervoermiddel.

LINEAIRE STAD

Opvallende variant op de kwartier-metropool – maar dan met een blanco vel papier als uitgangspunt – is *The Line*: het plan voor een nieuwe lineaire stad met



Openbaar vervoer speelt een sleutelrol bij de groei van de regio Utrecht (foto Allard One/Shutterstock).

een miljoen inwoners zonder auto's of straten. Alle woningen worden gerealiseerd op vijf minuten loopafstand van essentiële faciliteiten. Hogesnelheidstransport, nutsvoorzieningen, digitale infrastructuur en logistiek lopen samen in een vrijwel rechte lijn – onzichtbaar want ondergronds – van de kust van de Rode Zee tot het noordwesten van Saoedi-Arabië. Deze *backbone* verbindt de verschillende gemeenschappen van de nieuwe megastad. Ontwikkelaar van The Line is Neom met de omstreden Saoedische kroonprins Mohammed bin Salman als boegbeeld.

REGIOPOORTEN

Een blanco blad is de regio Utrecht zeker

niet. Bestaande bebouwing, infrastructuur en groen vormen de basis voor toekomstige groei.

Nieuwe ontwikkelingen moeten volgens Utrecht Nabij geconcentreerd worden in het stedelijk kerngebied; de stad Utrecht plus Maarsse, Nieuwegein en IJsselstein. Ook rond grotere regionale ov-knooppunten liggen mogelijkheden voor uitbreiding. Zeven gemeenten hebben potentie voor binnenstedelijke verdichting. Deze zogeheten Regiopoorten zijn De Bilt-Bilthoven, Breukelen, Bunnik, Houten, Vianen, Woerden en Zeist-Noord.

Niet alleen stedelijke locaties, ook kleine en middelgrote kernen moeten zich kunnen blijven ontwikkelen. Binnen randvoorwaarden krijgen zij in Utrecht Nabij ruimte om te groeien en zo hun vitaliteit te behouden.

GROENE POORTEN

Door de toename van bevolking en bebouwing moet zorgvuldig worden omgegaan met de natuur in de regio. Utrecht Nabij stelt dat het groen moet meegroeiën om de leefbaarheid te borgen. Daartoe moet zowel geïnvesteerd worden in meer als in beter groen. Ook moet aandacht zijn voor de bereikbaarheid ervan. Ov-knooppunten nabij waardevolle landschappen – Groene Poorten – dienen als toegang tot de natuur.

GROTE U EN METROPOOLPOORTEN

De opstellers van het ontwikkelperspectief zien vooral veel kansen voor verdichting in een U-vormig gebied rond de Utrechtse binnenstad. Deze zogenaamde Grote U loopt van Zuilen en Leidsche Rijn Centrum via Westraven, Lunetten-Koningsweg en het Utrecht Science Park naar Overvecht. Om de binnenstad en Utrecht Centraal te ontlasten, moeten in de Grote U aanvullende Metropoolpoorten worden ontwikkeld met een aantrekkelijk woon- en werkklimaat. Cruciaal is dat deze stedelijke ov-knooppunten beschikken over een goede verbinding met zowel de regio als de rest van het land. Het gaat om Lunetten-Koningsweg-Utrecht Science Park, de A12-zone en Leidsche Rijn-Zuilen.

CLUSTERS VERSTERKEN

Ook bij de uitbreiding van werkgelegenheid kiest Utrecht Nabij vooral voor de Grote U. Bestaande economische clusters worden er versterkt: onderzoek en innovatie in het Utrecht Science Park, maakindustrie en circulaire economie op Lage Weide, kantoren in Leidsche Rijn en Lunetten, regionale

distributie plus logistiek in Liesbosch en Laagraven.

MULTIMODALE MOBILITEIT

Om bij al deze ontwikkelingen de bereikbaarheid te waarborgen – en nabijheid als leidend principe ook daadwerkelijk te realiseren – speelt mobiliteit een sleutelrol. Utrecht Nabij pleit voor een samenhangend multimodaal systeem. Om bewoners voldoende alternatieven te geven moet de regio inzetten op zowel fiets, openbaar vervoer als weg. Nadruk ligt op gezonde en veilige mobiliteit; meer wandel- en fietspaden, aanvullend ov.

2,1 MILJARD

Nieuwe infrastructuur is niet alleen essentieel voor de groei van de regio, het vergt ook enorme investeringen. Groot was daarom de teleurstelling toen begin april duidelijk werd dat een Utrechtse aanvraag voor het Nationaal Groeifonds is afgewezen. Inzet van het 2,1 miljard euro kostende plan: twee tramlijnen – via de Merwedekanaalzone naar IJsselstein en een verlenging van de Uithoflijn richting Zeist – en het nieuwe intercitystation Lunetten-Koningsweg.

Volgens de beoordelingscommissie is onvoldoende aangetoond dat het Utrechtse plan de meest sobere en doelmatige oplossing is. Verder vindt de commissie de ingediende aanvraag te omvangrijk voor het Nationaal Groeifonds. Voor de financiering is ook een bijdrage nodig uit andere bronnen, aldus de beoordelaars. De *overall* kwaliteit van het plan werd als “gering” betiteld. Positief was de commissie over de integrale benadering van woningbouw, werkgelegenheid en ov-bereikbaarheid. Ook het nationale belang van het nieuwe station Lunetten-Koningsweg wordt onderkend.

OVERUREN VOOR LOBBY

Zowel Provinciale Staten als de Utrechtse gemeenteraad hadden stevige kritiek op het mislopen van een bijdrage uit het Groeifonds. Ter verdediging voerde de Utrechtse wethouder Lot van Hooijdonk aan dat slechts een paar weken tijd was voor het indienen van de aanvraag.

De hoop is nu gevestigd op het nieuwe kabinet. Gezien het nationale belang van zowel de regionale groeiopgave als de functie van Utrecht als draaischijf, zou de bijdrage van het Rijk los moeten staan van een tijdelijke voorziening als het Nationaal Groeifonds. Om dat duidelijk te maken, moet de Utrechtse lobby in Den Haag overuren maken.