

17 december 2008

Akkoord over verstedelijkingsrichtingen tot 2030 in ‘Utrechtse’ deel van de Randstad

Minister J. Cramer (VROM) heeft met het ‘Utrechtse’ deel van de Randstad afspraken gemaakt over de integrale Ontwikkelingsvisie voor de periode 2015-2030, waarbij de spanning tussen wonen, werken en groen centraal heeft gestaan. Wat betreft woningbouw gaat het om het vinden van ruimte voor 65.500 nieuwe woningen. Deze worden zo gebouwd dat ze een minimaal beslag leggen op de groene ruimte en zorgvuldig zijn ingepast in de bestaande steden en dorpen. Daarbij benutten de regio en het Rijk volop hun mogelijkheden en bevoegdheden om de Utrechtse regio milieuvriendelijk en duurzaam te ontwikkelen.

De *Ontwikkelingsvisie 2015-2030* past wat betreft verstedelijkingsstrategie goed binnen de Structuurvisie Randstad 2040: de regio kiest voor een strategie van verdichting en kwaliteit. Dit sluit goed aan bij de keuzes van het kabinet voor de Randstad. Door een hoge binnenstedelijke ambitie en het bouwen van 15.000 woningen in Almere¹ worden de Nationale Landschappen, de EHS (Utrechtse Heuvelrug) en de bufferzone Noorderpark, zoveel mogelijk gevrijwaard van verstedelijking.

Het akkoord is op 17 december in Den Haag door de minister en de Utrechtse wethouder H. Bosch getekend. Cramer en Bosch tekenden als de duo-bestuurders van het Randstad Urgentproject ‘Duurzaam Bouwen in de Noordvleugel Utrecht’. Bosch vertegenwoordigde in dit overleg samen met gedeputeerde Krol de zeven regionale overheden van het samenwerkingsverband ‘Noordvleugel Utrecht’: de provincie Utrecht, de gemeenten Utrecht, Amersfoort en Hilversum, het gewest Eemland, het gewest Gooi en Vechtstreek en het Bestuur Regio Utrecht.

De regiobestuurders hebben in overleg met het Rijk de *Ontwikkelingsvisie 2015-2030* opgesteld. Deze wordt door minister Cramer op hoofdlijnen onderschreven en vormt tevens de inhoudelijke onderlegger van het akkoord. De essentie van de *Ontwikkelingsvisie* is het vinden van een oplossing voor de spanning tussen twee waarden: ten eerste de behoefte aan ruimte om te wonen en te werken voor het nog steeds groeiend aantal huishoudens van het Utrechtse deel van de Randstad en, ten tweede, de net zo dringende behoefte aan bescherming van natuur en landschap en de duurzaamheid in de ruimtelijk-economisch ontwikkeling. In het gebied van de Noordveugel Utrecht liggen vijf nationale landschappen, een deel van de ecologische hoofdstructuur en een rijksbufferzone waarbinnen beschermingsregimes gelden. De

¹ In het kader van het Randstad Urgent project “Schaalsprong Almere” wordt uitgegaan van de bouw van 60.000 nieuwe woningen in Almere, waarvan 15.000 voor de Utrechtse behoefte.

bouwopgave moest ook zorgvuldig worden afgesteld met de vele infrastructuurbundels in dit centrale deel van Nederland.

Binnen en buiten bebouwd gebied

In ronde cijfers is de invulling van de woningvraag als volgt. Van de 65.500 woningen komt ruim de helft tot stand *binnen* de contouren van het bestaand stedelijk gebied en vooral in het stadsgewest Utrecht. Ruim een kwart komt tot stand op uitleglocaties (zoals Rijnenburg). Het laatste kwart wordt gebouwd in Almere als onderdeel van de schaa sprong van die stad, die grenst aan de Noordvleugel Utrecht.

Concentratie op bestaand bebouwd gebied

De *Ontwikkelingsvisie* concentreert de nieuwe woningbouw dus bijzonder sterk in bestaand bebouwd gebied. Dat gebeurt op verschillende manieren. De eerste is het verdichten van woningbouw in stadsdelen die zich daarvoor lenen en bij voorkeur bij stations van RandstadSpoor. Ten tweede herstructurering van verouderde locaties, waarbij het de ambitie van de regiopartners is om alle te slopen woningen te vervangen. Ten derde zal een aantal verouderde bedrijventerreinen worden getransformeerd tot woningwijken.

Deze manier van binnenstedelijk bouwen vraagt forse financiële investeringen. De Noordvleugel Utrecht heeft een indicatieve berekening gemaakt van de locatiegebonden kosten van deze woningbouwopgave. De uitkomst van deze berekening heeft een bandbreedte van € 0,6 (gebaseerd op huidige situatie) tot € 1,6 miljard (toekomstige situatie). In het kader van de verstedelijkingsafspraken 2010-2020 zullen rijk en regio afspraken maken over de financiële bijdragen van gemeenten, provincies en het Rijk .

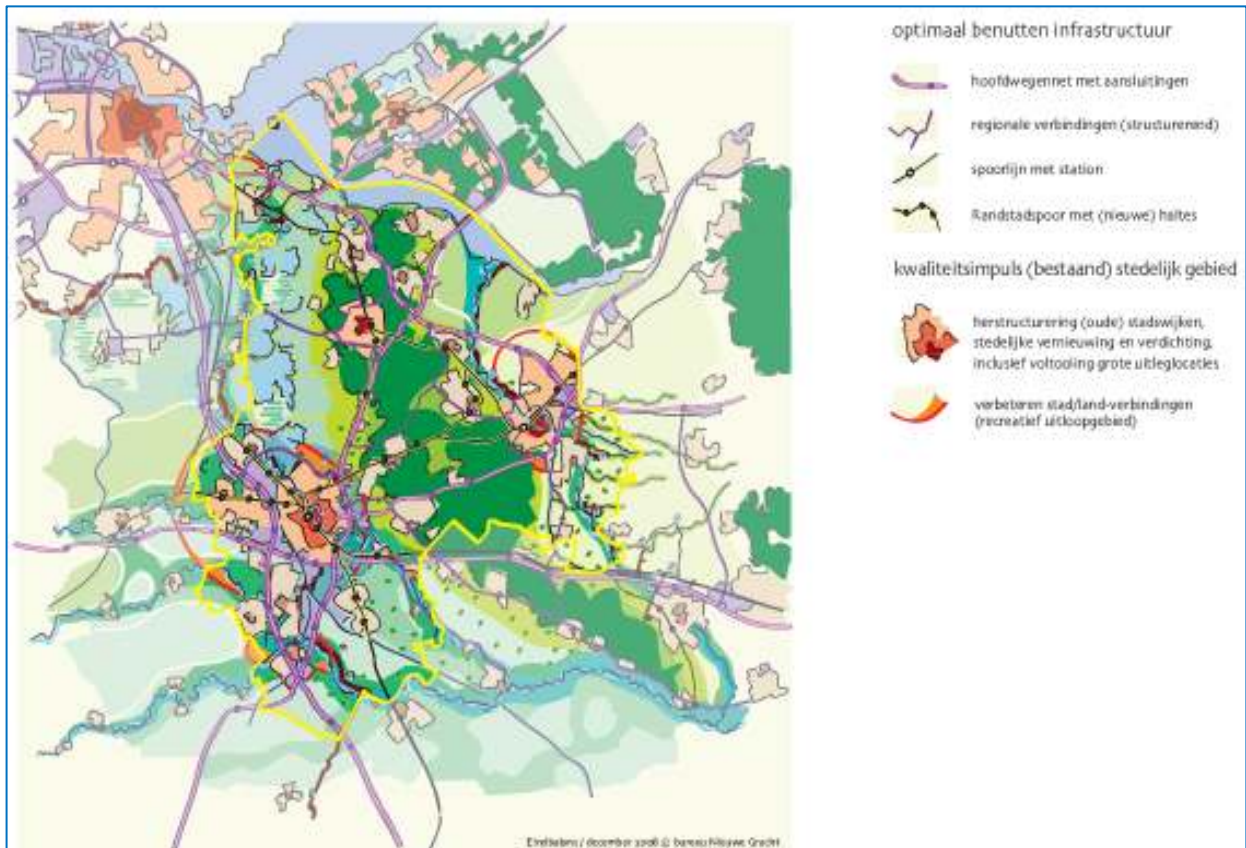
Station Amersfoort en A12-zone

Twee projecten springen in de *Ontwikkelingsvisie 2015-2030* bijzonder in het oog.

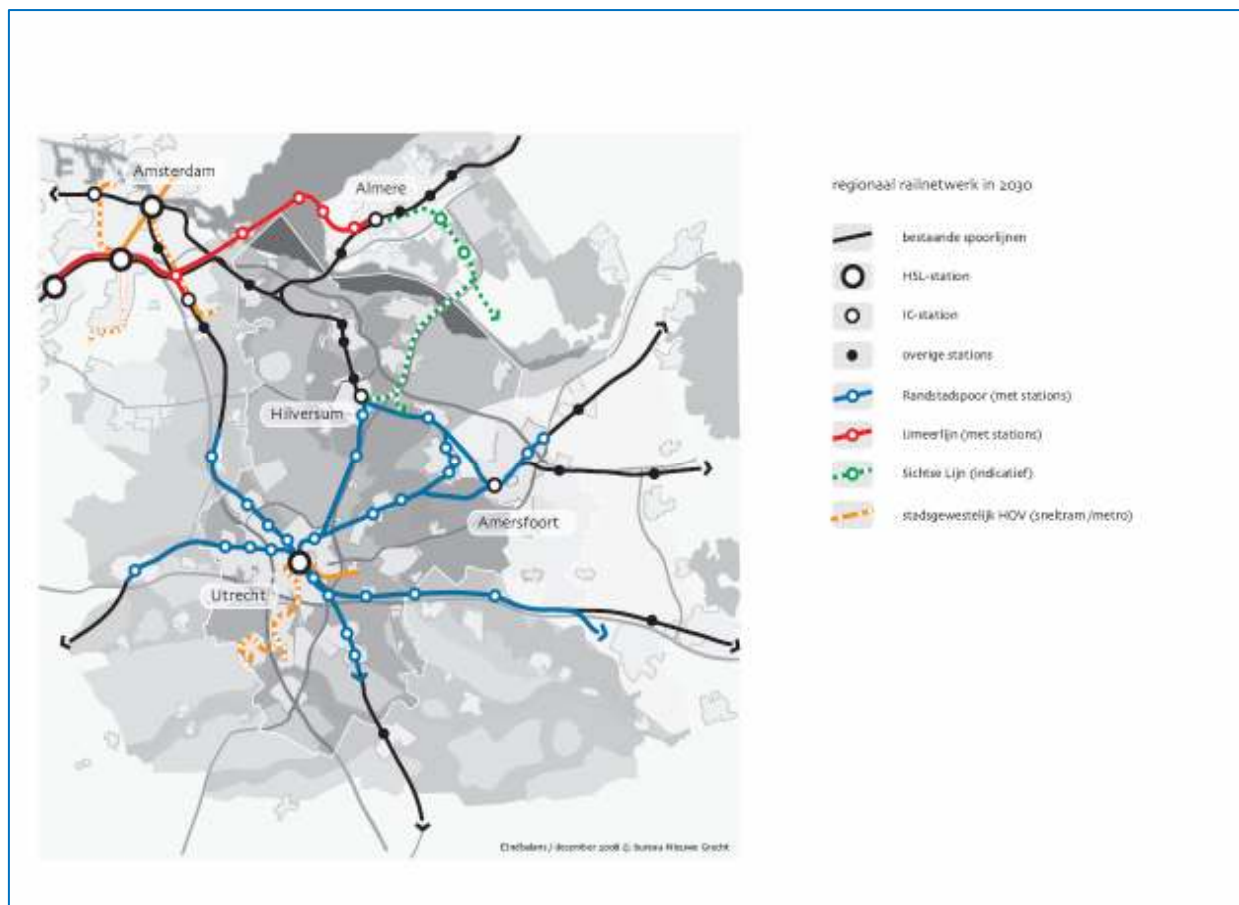
Het stationemplacement van Amersfoort en zijn naaste omgeving kan worden bebouwd met duizend woningen als er een oplossing gevonden wordt voor de beperkingen die nu nog gelden wegens het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het Rijk, Prorail, de Nederlandse Spoorwegen en de gemeente Amersfoort zijn van plan hierover in 2010 een uitvoeringsovereenkomst te sluiten.

Het andere tot de verbeelding sprekende project betreft de A12-zone tussen Oudenrijn en het verkeersplein Lunetten. Deze zone, die nu voor een groot deel uit asfalt bestaat, kan worden opgenomen in het stedelijke woongebied met veel groen en nieuwe verbindingen tussen Nieuwegein en Utrecht. Beide ambities passen volledig in de filosofie van de *Ontwikkelingsvisie*: verdichting en kwaliteitsverbetering. Een eerste verkenning wordt vóór de zomer van 2009 afgerond. Daarmee loopt deze verkenning parallel met de procedures over de infrastructurele studies over de Ring Utrecht.

Indicatief eindbeeld Noordvleugel Utrecht 2030 met verbeterde infrastructuur en stad-land-verbindingen maar nog zonder volledige uitleglocaties.



Door regio beoogde netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer in 2030.



Duurzaamheid

De *Ontwikkelingsvisie* leidt tot afspraken over een duurzame uitvoering van de nieuwe woningbouw. Bij het zoeken van geschikte bouwlocaties is onder meer gelet op veiligheid tegen overstromingen, de beschikbaarheid van spoorinfrastructuur en de bescherming van het landschap. Door de geconcentreerde bebouwing neemt het draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer toe. De vraag naar nieuwe bedrijventerreinen wordt zo beperkt mogelijk gehouden door de bedrijventerreinen tien procent beter te benutten dan tot nog toe gebruikelijk is.

Infrastructuur

De regionale overheden benadrukken in hun visie dat er een aantal belangrijke verbeteringen aan de infrastructuur nodig zijn om te voorkomen dat de woningbouw tot extra verkeersproblemen leidt, vooral omdat een kwart van de nieuwe woningen in Almere tot stand komt. De verbeteringen zijn volgens de regio nodig in de Driehoek A27-A1-A28, bij het hoogwaardig openbaar vervoer in de regio en op de verbindingen tussen Utrecht en Almere en tussen Amersfoort en Almere. Principeafspraken hierover komen in 2009 tot stand in het kader van het Randstad Urgentproject 'Draaischijf Nederland' en de 'Schaalsprong Almere 2030'. (Zie de bijgevoegde kaart van het beoogde eindbeeld van hoogwaardig openbaar vervoer.)

Vervolgproces

De *Ontwikkelingsvisie* wordt de komende maanden voorgelegd aan de bestuurlijke en maatschappelijke achterbannen in de regio. Minister Cramer zal zorgen dat er een rijksreactie op de *Ontwikkelingsvisie* wordt opgesteld. Medio 2009 maken de partners van het samenwerkingsverband Noordvleugel Utrecht achtereenvolgens bindende afspraken met elkaar over de uitvoering en worden vervolgfafspraken gemaakt met het Rijk.

Persvoorlichting minister Cramer: Jacek Magala (070) 339 2752

Persvoorlichting wethouder Bosch: Jeroen Bos (030) 286 16 83

Persvoorlichting Noordvleugel Utrecht: Ron van Dopperen (030) 258 31 96.

Zie ook www.nvutrecht.nl