



Plan van Aanpak stap 1

U Ned MIRT Onderzoek MRU

***Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de
Metropoolregio Utrecht***

CONCEPT

Versie 3.0 , donderdag 18 oktober 2018



U Ned maakt groei bereikbaar

Colofon

Projectgroep 'Voorbereiding U Ned MIRT Onderzoek MRU'

Projectleider: Hannah Cremers en Adriaan van Doorn

Rijk/IenW: Erik Schuurmans, Annelies Heidekamp

Provincie: Bjorn Hondelink, Jacqueline Sellink

U10: Bastian Jansen

Gemeente Utrecht: Aldert de Vries, Joost van Faassen

Rijk/RWS: Marc Koolwijk, Hans Degenaar en Theun Schaaf

Rijk/BZK: Jaap Bernhard

Versiebeheer

Versie	Datum	Samenvatting van de wijzigingen	Status
3.0	18 10 2018	Aanvullingen Programmaraad	Vastgesteld concept
2.3	10 10 2018	Concept ter bespreking programmaraad 17 oktober	Concept
2.2	27 09 2018	Concept ter bespreking DO 4 oktober 2018	Concept

Inhoud

Colofon	2
1 Inleiding	4
1 Aanleiding en doel	4
1.1 Aanleiding programma U Ned	4
1.2 Het MIRT Onderzoek binnen het programma U Ned	6
1.3 Doelstelling MIRT onderzoek MRU	8
1.4 Resultaat MIRT onderzoek MRU	8
1.5 Scope - gebied	8
1.6 Scope - Planhorizon	9
2 Aanpak MIRT Onderzoek MRU	10
2.1 Stap 1: basis op orde en uitgangspunten bepalen	11
2.2 Stap 2: opstellen toekomstbeelden (scenario's)	13
2.3 Stap 3: opstellen ontwikkelpaden	14
2.4 Stap 4: besluit over vervolg	15
3 Organisatie, besluitvorming, middelen, risico's	16
3.1 Organisatie	16
3.2 Besluitvorming	18
3.3 Financiën	18
3.4 Planning	19
3.5 Risico's	20
3.6 Communicatie	20
4 BIJLAGEN	22
4.1 Relevante afspraken BO MIRT juni 2018	22
4.2 Ambitie en opgaven programma U Ned	22
4.3 Onderzoeksvragen analysefase	23
4.4 Afweegkader	24

1 Aanleiding en doel

1.1 Aanleiding programma U Ned

Nederland en de regio Utrecht willen hun goede economische concurrentiepositie ten opzichte van andere Europese regio's behouden. Gezamenlijk wordt gestreefd naar een aantrekkelijke regio waarin het goed leven is, met een gezonde woning- en arbeidsmarkt en waar de bereikbaarheid op orde. De urgentie samen aan de slag te gaan is groot.

De Metropoolregio Utrecht (MRU) is een belangrijk economisch groeigebied in Nederland. De toeloop naar de Randstad, de trek naar en bundeling van kennisinstituten en de centrale positie van Utrecht in het land zorgen ervoor dat deze groei relatief het grootst van heel Nederland is. Vanuit deze groei worden voor de MRU een groot aantal grootschalige ontwikkelingen op het gebied van wonen en werken voorzien. Hierdoor komt er grote druk te staan op het woon- en werkgenot van de inwoners.

Het is daarom dan ook de inzet om de metropoolregio Utrecht aantrekkelijk te houden en waar mogelijk een beter kwaliteit te geven. Dit in lijn met de filosofie Gezond Stedelijk Leven; de groei faciliteren en daarbij de leefbaarheid en de florerende economie behouden en versterken. Samenhangende opgaven zijn daarbij:

- Ruimte bieden aan de sterke stedelijke groei met betrekking tot wonen, werken, ontmoeten (schaalsprong in stedelijkheid) en lokale, regionale en (inter)nationale mobiliteit (systeemsprong in mobiliteit).
- Versterken economische topositie Utrecht op het gebied van life sciences en gezonde verstedelijking.
- Verzekeren van een duurzame en gezonde balans tussen de sterke stedelijke groei, aantrekkelijkheid, leefbaarheid, duurzame energie, klimaatadaptatie, circulariteit, gezondheid en inclusiviteit.

De opgaven zijn urgent, complex en omvangrijk. Er is sprake van stapeling van opgaven; de forse groei in de regio Utrecht leidt tot knelpunten op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.

Wonen

De woningmarkt is sterk overspannen. Tussen nu en 2040 moeten er in de Provincie Utrecht ruim 122.000 woningen¹ worden gebouwd, waarvan het grootste deel, tussen de 84.000 en 100.000, in de Metropoolregio Utrecht². Daarvan staan er tussen de 51.000 en 62.000 woningen gepland in de gemeente Utrecht en voor de overige woningen wordt gezocht naar locaties in de regio. De woningbehoefte groeit sterk en de nieuwbouw kan dat tempo niet bijhouden. Prijzen van woningen (zowel huur als nieuwbouw) zijn geëxplodeerd, waardoor de Utrechtse woningmarkt voor een deel van de woningzoekenden onbereikbaar wordt. Intussen neemt het aantal woningzoekenden ook in de toekomst verder toe en dreigt het tekort verder te groeien. Nieuwbouwlocaties zijn wel bekend, maar de ontwikkeling wordt regelmatig gehinderd door knelpunten en onzekerheden. Knelpunten volgen deels uit het functioneren van de woningmarkt zelf, maar betreffen ook de samenhang met andere ruimtelijke keuzes zoals besluiten over bereikbaarheidsoplossingen.

Werken

De economische motor van Utrecht draait goed en de oriëntatie op gezondheid is ook voor de toekomst kansrijk. Met een jonge, hoogopgeleide beroepsbevolking, excellente kennis en wetenschap, een sterke kennisintensieve en dienstverlenende economie en nauwe samenwerking tussen overheden, bedrijven en kennis- en onderwijsinstellingen is Utrecht de meest competitieve regio van de Europese Unie (na de Brexit)³. Toch leidt dat tot een relatief beperkte groei van het BRP en het aantal arbeidsplaatsen. De regio realiseert en etaleert onvoldoende de op hoogwaardige kennis gebaseerde groeikansen. De arbeidsmarkt is bovendien krap. De MRU realiseert niet ten volle de groeimogelijkheden die in potentie aanwezig zijn.

Naast de sterke groei in de vraag naar woningen neemt ook werkgelegenheid in de provincie Utrecht

¹ Op basis van Primos 2017.

² Op basis van de voorbereidende gesprekken tussen Rijk en Regio over de komende woonagenda en regionale verstedelijkingsafspraken. Deze cijfers gelden voor de U 10 gemeenten

³ The EU Regional Competitiveness Index 2016, European Commission, februari 2017

stevig toe. Naar verwachting zal deze tot 2050 toenemen met ongeveer 100.000 banen ten opzichte van 2017⁴

Bereikbaarheid

Er wordt in de periode tot 2030 fors geïnvesteerd in de regio Utrecht op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. Na de realisatie van deze projecten is toch nog steeds sprake van bereikbaarheidsknelpunten voor de auto, het openbaar vervoer en zelfs voor de fiets, dit mede als gevolg van de economische groei die voor deze regio voorspeld wordt⁵. Als er dus niets aanvullend gebeurt op de korte, middellange en lange termijn zullen deze bereikbaarheidsknelpunten de concurrentiekracht van de MRU aantasten. De recente Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA 2017) heeft dat ook aangetoond. Tegelijkertijd staat de effectiviteit van nieuwe individuele maatregelen en investeringen onder druk. De knelpunten manifesteren zich dus bij alle modaliteiten, waardoor er weinig ruimte lijkt voor herverdeling. Het verkeer en vervoerssysteem raakt aan zijn grenzen. Daarbij is er een stapeling met andere opgaven, bijvoorbeeld op het gebied van leefbaarheid. Het huidige systeem loopt tegen zijn grenzen aan en volstaat niet om de verwachte groei op een gezonde en duurzame manier op te vangen. Voor fysieke uitbreidingen van infrastructuur ontbreekt steeds vaker de ruimte. Naast meer van hetzelfde is er ook behoefte aan anders, zoals ook al is onderstreept in de analyse van mobiliteitsperspectieven uit 2017⁶. In toenemende mate zal naast investeringen in 'hardware' (fysieke infrastructuur) moeten worden nagedacht over de 'software' (innovatief organiseren van mobiliteit). Beide sporen moeten in onderlinge samenhang en in samenhang met de kwantitatieve groei (waar, in welke vorm e.d.) en de kwalitatieve ambities (wat, op welke wijze e.d.) worden afgewogen en samengesteld. Dus niet alleen een schaa sprong, maar tegelijkertijd een transitie naar andere typen instrumenten en een grotere verantwoordelijkheid bij de samenleving zelf dan alleen bij de verschillende overheden.

Uit het programmaplan U Ned op hoofdlijnen: De Metropoolregio Utrecht heeft een belangrijke knooppuntfunctie. Zo maken op dit moment ongeveer 88 miljoen reizigers en passanten per jaar gebruik van het centraal station, dit zal naar verwachting toenemen tot ongeveer 100 miljoen in 2030. Ook op de weg in en rondom Utrecht is het druk en staat het verkeer regelmatig vast. Zo is de Ring Utrecht een nationaal knooppunt in het nationale snelwegennet waar ook veel regionaal en doorgaand verkeer samenkomt. De NMCA stelt dat bij een hoog groeiscenario door knelpunten op de Ring Utrecht de economische verlieskosten kunnen oplopen tot 190 miljoen euro per jaar. Een robuuster netwerk van spoor en weg en een betere spreiding van de vraag versterken de (economische) functie die de Metropoolregio Utrecht in de (inter)nationale netwerken heeft.

Leefbaarheid

De grote groei van de regio legt extra druk op de kwaliteit van de leefomgeving, maar biedt tegelijkertijd kansen om nieuwe kwaliteiten te maken. Kwaliteiten die bijv. samenhangen met woonmilieus die we nu nog niet kennen gestoeld op gezondheidsprincipes of met nieuwe mobiliteitsoplossingen gebaseerd op gedragsprincipes. Meer specifieke opgaven die i.r.t. de U Ned op dit vlak spelen zijn o.a. de milieukwaliteit wat betreft lucht en geluid, veiligheid sociaal en t.g.v. verkeer, natuur en landschap, barrièrewerking voor mens en dier en diverse wateraspecten.

Naast omgevingskwaliteit voor de huidige gebruikers van de MRU is het borgen van die kwaliteiten op langere termijn ook voor toekomstige generaties, gelet op de bijdrage aan problemen op wereldschaal, een belangrijk aandachtspunt. Het bredere begrip duurzaamheid en daaronder begrepen aspecten als klimaat, energie en circulariteit brengt dus eveneens opgaven met zich mee die separaat of in samenhang met de vraagstukken die U Ned onderzoekt moeten worden betrokken.

Het programma U Ned heeft zich tot doel gesteld om voor de leefbaarheid te bezien of het mogelijk is afname van de CO₂ - emissies ten gevolge van mobiliteit te verminderen van de geluidhinder en verbeteren van de luchtkwaliteit in de richting van de WHO-streefwaarden. Daarnaast wil het programma inzetten op het verbeteren van de verblijfskwaliteit. Waarbij men kan denken aan groen, openbare ruimte en architectuur.

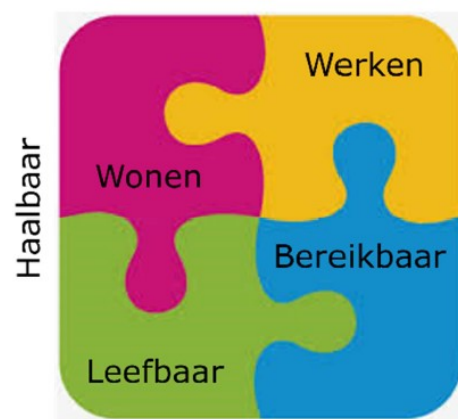
⁴ Uitgaande van het hoge WLO scenario. Bron: Economic Board Utrecht.

⁵ NMCA 2017 en GUO 2017/2018

⁶ Analyse mobiliteitsperspectieven, uitgevoerd door Goudappel Coffeng, in opdracht van gemeente Utrecht, provincie Utrecht, RWS en ministerie van IenM, 2017

Integrale aanpak – MIRT Onderzoek

Deze bovenstaande opgaven hangen nauw samen en ze beïnvloeden elkaar. Ze vragen om een integrale aanpak gericht op een pakket van maatregelen die overall het meest effectief zijn. Voorkomen moet worden dat het oplossen van een knelpunt op de ene locatie leidt tot een nieuw probleem op een andere locatie. Het gezamenlijk aanpakken (en investeren in) van de diverse opgaven levert optimaal rendement op voor de regio Utrecht en Nederland als geheel. In de bijlage zijn de kernopgaven beschreven waar de U Ned partners met elkaar aan willen werken.



1.2 Het MIRT Onderzoek binnen het programma U Ned

In het programmaplan U Ned zijn drie programmalijnen onderscheiden waarbinnen activiteiten worden opgestart om de grote groeiopgaven te faciliteren. Het MIRT Onderzoek is één van de activiteiten vanuit het programma U Ned.



Programmalijn 1 van het programma U Ned werkt aan het slim (innovatief) benutten van locaties en netwerken waarbij o.a. wordt toegewerkt naar resultaten voor de korte termijn (tot 2023). Het beter benutten is op termijn echter onvoldoende om ruimte te bieden aan de groei van wonen, werken en mobiliteit. Op langere termijn zijn aanvullende locatiekeuzes nodig. Ook biedt het simpelweg opplussen van het huidige mobiliteitssysteem geen oplossing voor de lange termijn.

Daarom wordt in programmalijn 2 van het programma U Ned gewerkt aan nieuwe locatie- en netwerkkeuzes die een schaa sprong in verstedelijking en mobiliteit kunnen opvangen. Het gaat daarbij onder meer om het onderzoeken van mogelijke samenhangende varianten voor verstedelijking en mobiliteit. Om een effectief mobiliteitssysteem en een schaa sprong in verstedelijking te realiseren, moeten deze in samenhang en in onderlinge samenhang worden ontwikkeld. Deze schaa sprong betekent dat er de komende tijd flink wordt gebouwd in de Metropoolregio Utrecht om ruimte te bieden aan het toenemende aantal inwoners van de regio. De samenhang met de systeemsprong in mobiliteit is noodzakelijk om de bereikbaarheid van alle nieuwe woningbouw- en werklocaties nu en in de toekomst te kunnen borgen.

In programmalijn 3 van het programma U Ned wordt gewerkt aan de (inter)nationale bereikbaarheid van de Metropoolregio Utrecht en de concurrentiepositie van dit gebied. De bereikbaarheid van de Metropoolregio Utrecht is van essentieel belang om de positie als meest competitieve regio van de Europese Unie te handhaven. Daarvoor is het van belang om de programmering van wonen, werken en bereikbaarheid, in relatie tot leefbaarheid, in de Metropoolregio Utrecht ook in samenhang te bezien met deA ontwikkelingen in bijvoorbeeld de Metropoolregio Amsterdam, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag en Brainport Eindhoven. In het Uitvoeringsprogramma REOS dat in oktober 2017 is vastgesteld, wordt een sterk pleidooi gehouden om de meerwaarde van meer samenwerking en samenhang ook op dit schaalniveau te benutten.

Plaats MIRT Onderzoek binnen programma UNed

In het programmaplan U Ned is opgenomen dat in programmalijn 2 wordt toegewerkt naar een MIRT onderzoek Metropoolregio Utrecht naar de samenhang tussen verstedelijking en bereikbaarheid met het doel zicht te krijgen op de fasering van mogelijke maatregelen op *regionaal* schaalniveau. Binnen dit MIRT onderzoek zijn de uitgangspunten en uitkomsten van programmalijn 1 en de opgaven uit programmalijn 3 belangrijke vertrekpunten.

In het programmaplan U Ned is tevens opgenomen dat in programmalijn 3 wordt toegewerkt naar een MIRT onderzoek Metropoolregio Utrecht naar de samenhang tussen verstedelijking en bereikbaarheid met het doel zicht te krijgen op de fasering van mogelijke maatregelen op *bovenregionaal* schaalniveau

Vooralsnog is het MIRT Onderzoek dus gekoppeld aan zowel programmalijn 2 én 3. Komende periode wordt de opzet van het programma verder uitgewerkt, en zal er invulling worden gegeven aan de plaats van het MIRT Onderzoek binnen de geformuleerde programmalijnen.

Uitgangspunt is dat het MIRT Onderzoek ontwikkelpad(en) oplevert voor programmalijn 2 én 3, en dus handvaten biedt voor de schaa sprong en doorontwikkeling knooppuntfunctie. In deze ontwikkelpad(en) zullen naar verwachting (eerste) stappen zitten die onderdeel zijn van programmalijn 1; het slimmer benutten van bestaande locaties.



1.3 Doelstelling MIRT onderzoek MRU

De doelstelling van het Programmaplan in vertaald in:

Het faciliteren van een evenwichtige en samenhangende ontwikkeling van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid in de metropoolregio Utrecht

Het gaat in dit MIRT onderzoek om:

- het verminderen van de druk op de woningmarkt en realiseren van (duurzame) woningbouwlocaties
- Voorzien in de noodzakelijke voorwaarden voor economische groei.
- het oplossen van de bereikbaarheidsknelpunten in en rond regio Utrecht uit de NMCA en aanvullende regionale onderzoeken uit de Gebiedsverkenning Utrecht oost (GUO), U Ned en de netwerkuitwerkingen van het Toekomstbeeld OV
- opgaven op het gebied van leefbaarheid/duurzaamheid

Het gezamenlijk investeren in de aanpak van deze langere termijn opgaven van de Metropoolregio Utrecht levert optimaal rendement op voor de MRU en Nederland als geheel. Daarom is het MIRT onderzoek gericht op het adaptief programmeren van de maatregelen uit de samenhangende opgaven op het gebied van wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid. Hierbij is het doel om deze maatregelen op elkaar aan te laten sluiten, zodanig dat dat er maximaal wordt voortgebouwd op lopende ontwikkelingen, plannen en ambities en inzicht ontstaat welke locaties en netwerken op de langere termijn ontwikkeld zouden moeten worden.

Doelstelling:

Het gezamenlijk inzicht verkrijgen in een effectieve aanpak van de verstedelijkingsopgave en daarmee samenhangende bereikbaarheidsknelpunten (o.a. NMCA) voor alle modaliteiten en leefbaarheidsknelpunten. Dit als basis voor te nemen samenhangende besluiten voor integrale keuzes op het vlak van verstedelijking, werkgelegenheid, mobiliteit en leefbaarheid.

Daarmee wordt duidelijk welke (infrastructurele en ruimtelijke) maatregelen er nodig zijn bij verschillende plausibele verstedelijkingsscenario's waarmee de behoefte aan woon- en werklocaties worden gefaciliteerd. En ook andersom: wat zijn logische verstedelijkingsscenario's gekoppeld aan de bestaande infrastructuur?

1.4 Resultaat MIRT onderzoek MRU

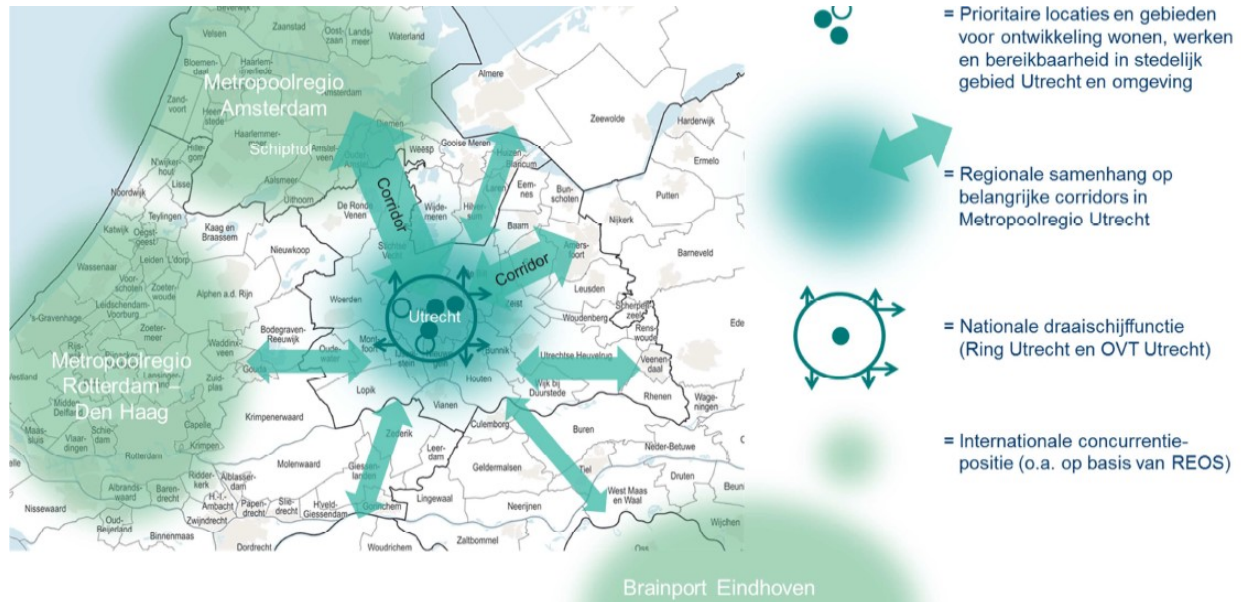
Resultaten van het MIRT-onderzoek zijn:

- Een aantal (3 tot 5) mogelijke, naar maatregelen uitgewerkte, samenhangende en gedeelde **toekomstbeelden/ scenario's** over hoe de regio Utrecht er in 2030, 2040 en 2050 zich door ontwikkelt wat betreft wonen, werken, bereikbaarheid en leefbaarheid.
Het gaat om de verstedelijkingsopgave en de economische ontwikkeling, en de maatregelen die voor optimale ontwikkeling nodig zijn, zoals het voorzien in voldoende capaciteit op locaties, het wegnemen van knelpunten en het bieden van een ruimtelijk perspectief voor de toekomst. En het gaat daarbij ook om het functioneren van een betaalbaar multimodale verkeers-, vervoers- en transportsysteem om de gewenste langere termijn ontwikkeling mogelijk te maken. Hierbij worden relevante raakvlakken, samenhang en afbakening met aanpalende opgaven, projecten en programma's meegenomen.
- Ontwikkelpaden: deze toekomstbeelden worden daarna vertaald in mogelijke Ontwikkelpaden Verstedelijking en Bereikbaarheid voor de regio Utrecht 2030-2040 met een doorkijk naar 2050. Bij elk ontwikkelpad hoort ook een adaptief stappenplan voor de korte, middellange en lange termijn.

1.5 Scope - gebied

Opgavegericht werken

De fysieke scope van het gebied wordt opgegeven, met andere woorden; komende periode zal de fysieke scope van het gebied nog nader worden vormgegeven op basis van waar in de analysefase blijkt dat a) de grootste knelpunten ontstaan en b) de meeste energie én ambitie zit.



Figuur 1: Geografische scope van het Programma U Ned: naar een samenhangende aanpak op meerdere schaalniveaus

Als eerste vertrekpunt is voor dit MIRT onderscheid gemaakt tussen het projectgebied en het studiegebied.

- Het projectgebied is het gebied waar de belangrijkste opgaven zich bevinden, niet alleen op het gebied van wonen en werken maar ook de bereikbaarheidsopgave en leefbaarheid opgevat zijn hier het urgentst blijkt uit eerdere studies. Het gaat om de stad Utrecht en haar omliggende gemeenten, ofwel de grootstedelijke regio rond de stad Utrecht. Als globale afbakening is hierbij gekozen voor de gemeente Utrecht en de direct aanpalende gemeentes.
- Het studiegebied (grootste vlek) is een groter gebied waar oplossingen gevonden kunnen worden, voor de opgaven. Hierbij wordt zowel de verstedelijking als de bereikbaarheidsopgaven onderzocht. Als afbakening is een omtrek gekozen die de grenzen van de provincie Utrecht overschrijdt én aansluit bij (de relaties met) de MRA, MRDH en Brainport Eindhoven. Ook wordt er in onderzoek aandacht besteed aan de relatie met Amersfoort, Foodvalley, Arnhem en Nijmegen.

1.6 Scope – Planhorizon

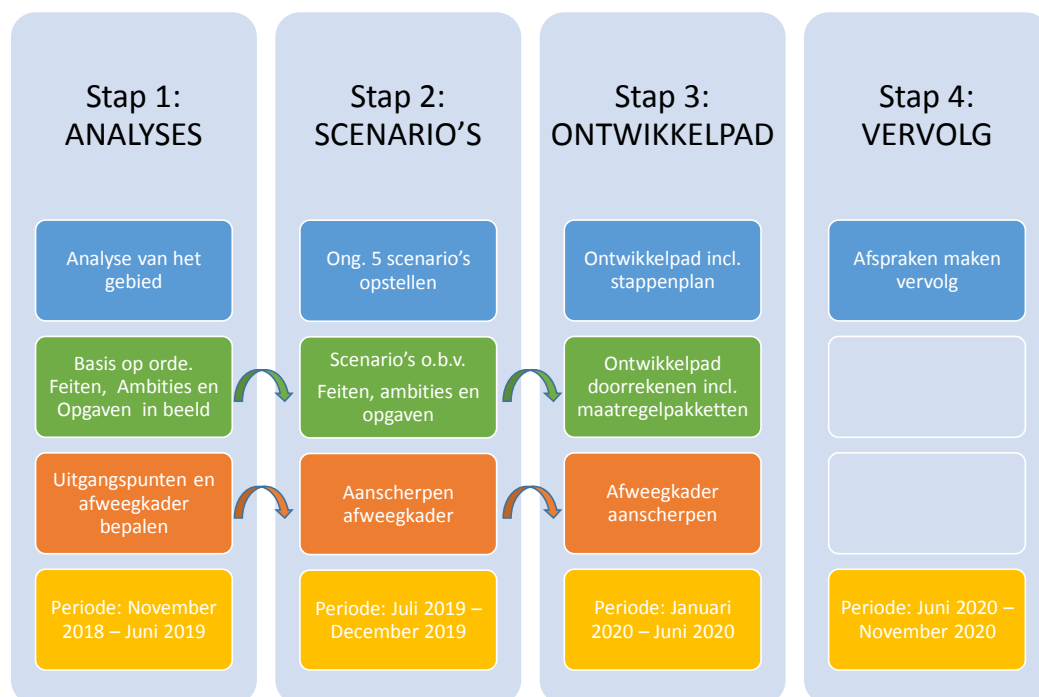
Het MIRT onderzoek richt zich op de periode 2030-2040 met een doorkijk naar 2050. Uitgangspunt voor de periode tot 2030 is dat de verstedelijkingslocaties tussen nu en 2030 grotendeels bekend zijn en/of vastliggen (NB: wel marge inbouwen i.v.m. onzekerheid benuttingstempo). Ten aanzien van de infrastructuur wordt er vanuit gegaan dat de in het MIRT opgenomen projecten voor 2030 gerealiseerd zijn. Voor de robuustheid wordt een doorkijk naar 2050 uitgevoerd.

2 Aanpak MIRT Onderzoek MRU

De volgende stappen worden in dit MIRT onderzoek onderscheiden:

- Stap 1: ANALYSE basis op orde en uitgangspunten bepalen
- Stap 2: SCENARIO'S opstellen (mogelijke toekomstbeelden)
- Stap 3: ONTWIKKELPADEN opstellen ontwikkelpaden
- Stap 4: VERVOLG afspraken maken

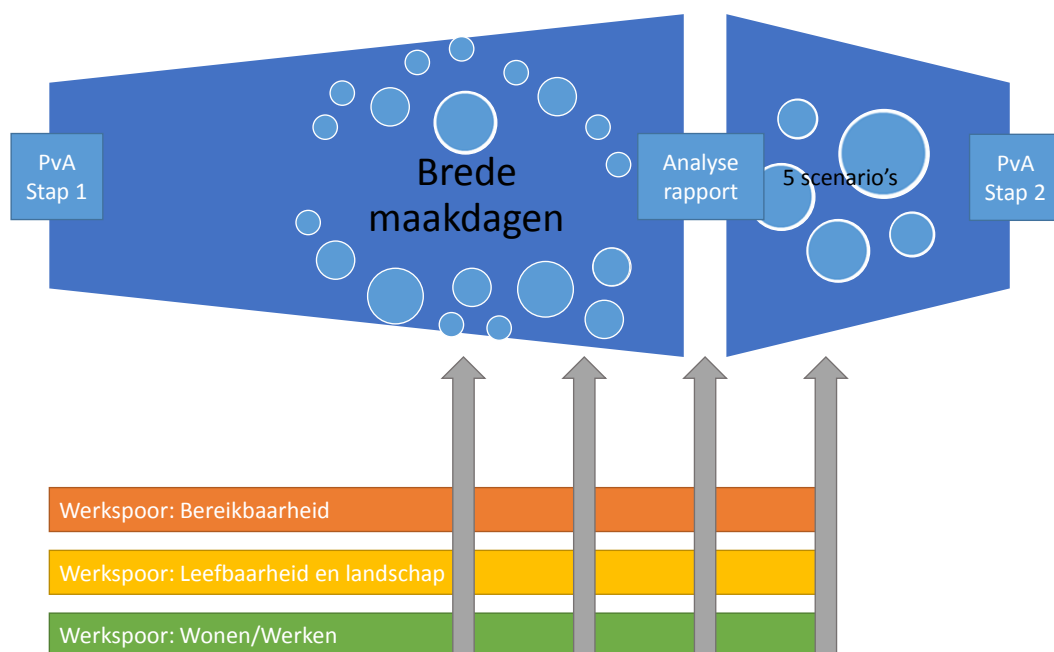
Elk van de stappen is hieronder verder uitgewerkt. In dit plan van aanpak wordt de aanpak voor de eerste stap verder uitgewerkt: de Analysefase.



2.1 Stap 1: basis op orde en uitgangspunten bepalen

De eerste fase zal in het teken staan van aan de ene kant in beeld brengen van feiten, ambities én de opgaven die dat met zich meebrengt, en aan de andere kant zal er goed gekeken moeten worden in welke bestuurlijke context het onderzoek zich bevindt, welke informatie er al ligt, of wordt gemaakt én welke scope het onderzoek zelf heeft. In de eerste fase worden er een aantal producten ontwikkeld in verschillende werksporen. Deze komen op gezette tijden bij elkaar in 'brede maakdagen'.

De analysefase wordt afgerond met één analyserapport én een doorkijk naar de volgende fase (PvA en voorstel voor scenario's). Mogelijke deelvragen die in deze fase worden beantwoord staan (niet limitatief) vermeld in de bijlage.



Te volgen proces en producten analysefase

1. **Uitwerken Omgevingsscan t.b.v. MIRT Onderzoek**

Via het programma zal een omgevingsscan en raakvlakkenanalyse worden opgesteld. Het MIRT Onderzoek zelf zal een nadere analyse en omgevingsscan worden gedaan. Ook zal er nadere duiding moeten worden gegeven over raakvlakken met andere lopende programma's en bestuurlijke tafels. In deze omgevingsscan komen in ieder geval volgende zaken aan bod:

- Stakeholderanalyse
- Overzicht bestuurlijke tafels
- Inzicht aanwezige beleidsstukken
- Raakvlakkenanalyse lopende en afgeronde visie- en strategietrajecten + voorstel voor koppeling en afstemming tussen de verschillen trajecten (OV Toekomstbeeld, RSU, REP, etc.)

2. **Analyserapport**

Belangrijk element is om de analyse van het gebied scherp(er) te krijgen. Hiertoe worden per domein/werkspoor in ieder geval een drietal gebiedsfoto's/analyses gedaan:

- a. De **feiten**: In deze gebiedsfoto wordt een overzicht gegenereerd van feitelijke informatie voor de drie werksporen. Het document bevat alleen feiten waar overeenstemming over bestaat of waar juist de verschillen zitten .

- b. De **ambities**: overzicht van beleidsambities landelijk, provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau. Ook wordt via een stakeholderanalyse andere ambities in beeld gebracht.
- c. De **opgaven**: knelpunten overzicht op basis van feiten/normen en opgavenoverzicht op basis van autonome ontwikkelingen, ambities.

Deze analyse gebeurt in de werksporen, en komen uiteindelijk samen in een resultatenrapport.

Op gezette tijden zal in 'maakdagen' of andere bredere gebiedssessies met diverse stakeholders een integraal beeld worden opgesteld..

Er wordt zoveel mogelijk gebruikt gemaakt van eerder uitgevoerde studies, verkenningen etc. in kader van GUO en U Ned. Daarom wordt gestart met het in beeld brengen van de beschikbare studies etc. Op basis daarvan worden de openstaande onderzoeksvragen opgepakt.

3. **Uitgangspunten**

Parallel aan de analyse wordt ook gevraagd om in elk werkspoor de uitgangspunten scherp(er) te krijgen, wat nemen we wel mee, wat niet, waar gaan we van uit? Dit levert één nota van uitgangspunten op voor alle werksporen tezamen.

4. **Voorstel scenario's vervolg**

Op basis van onder meer deze twee rapporten (analyse en uitgangspunten) wordt een voorstel voor een aantal scenario's gedaan die worden uitgediept in de volgende fase van het MIRT Onderzoek (stap 2). Het gaat daarbij om een beschrijving van een scenario op hoofdlijnen. Daarbij wordt ook input gebruikt vanuit trajecten in de regio waar over mogelijke verstedelijkingscenario's wordt nagedacht.

5. **Plan van aanpak volgende fase**

Op basis van het resultatenrapport wordt een PvA voor de volgende stap in het MIRT Onderzoek opgesteld en vastgesteld, Incl. planning, middelen en capaciteit.

6. **Afweegkader 2.1**

Er is een basis beoordelingskader (afwegingskader; zie bijlage), dat doorontwikkeld moet worden op programmaniveau. Dit programmabreed afweegkader dient als input voor stap 2 van het onderzoek, en zal einde stap 1 ook projectspecifiek worden gemaakt.

Bij deze stap worden relevante producten uit de eerste fase betrokken. In ieder geval de documenten: (1) 20170815 Afwegingskader DEF deze fase en (2) concretisering U Ned HUL principes_ december 2017_DEF

Globale tijdspad voor fase 1: November 2018 – Juni 2019

Op te leveren producten einde fase 1:

1. *Optioneel: Omgevingsscan*
2. Analyserapport
3. Uitgangspunten
4. Voorstel scenario's op hoofdlijnen stap 2
5. Plan van aanpak stap 2: scenario's schetsen
6. *Optioneel: afweegkader 2.1 (op te stellen op programmaniveau)*

2.2 Stap 2: opstellen toekomstbeelden (scenario's)

Op basis van de uitkomsten van het analyseonderzoek van stap 1 wordt er op basis van een aantal perspectieven een voorstel gedaan voor een aantal integrale scenario's die verder worden uitgewerkt in de tweede fase van het onderzoek.

Het doel van het uitwerken van deze scenario's is het inzichtelijk maken van effecten op de woningmarkt, de economische groei, de leefbaarheid & duurzaamheid en het infrastructurele netwerk.

De scenario's geven inzicht in *mogelijke* verstedelijkingsperspectieven, de scenario's zijn niet het eindbeeld van de toekomstige verstedelijking. Er wordt een aantal scenario's opgesteld die onderscheidend én plausibel zijn. Bij alle scenario's wordt – voor zover inpasbaar – rekening gehouden met bestaande plannen, maar die worden niet perse als leidend toegepast. Bij het opstellen van de scenario's zijn de uitgangspunten zoals vastgelegd in het Programmaplan U Ned het vertrekpunt. Een scenario is een mogelijk toekomstbeeld van waaruit een handelingsperspectief (ontwikkelpad) wordt ontworpen. Een scenario is een hulpmiddel voor beslissingen.

De analyse uit stap 1 heeft laten zien waar de opgaven op het gebied van wonen, werken, mobiliteit én leefbaarheid in deze regio worden verwacht. Op basis van deze opgave zullen er einde van stap 1 vanuit de werksporen een voorstel worden gedaan voor mogelijke perspectieven:

- **Wonen/Werken/RO:** Mogelijke perspectieven zijn: Binnenstedelijk bouwen versus uitleg, hoge concentratie versus meer spreiding. Maar ook gemengde woon-werk locaties versus werklocaties langs snelwegen en OV knooppunten.

Voorbeeld van perspectieven:

- o Een verdere maximale inzet op binnenstedelijk (verdichting 3.0) in met name de Utrecht, Nieuwegein, Houten
- o De woningbouwopgave verspreid wordt over alle kernen van de U10 gemeenten
- o Een grootschalige uitleglocatie(s) in de nabijheid van de stad Utrecht
- o Een aantal scenario's waarbij een deel van de opgaven voor de regio, niet land in het projectgebied maar in het studiegebied. Denk aan Almere en/of regio Amersfoort-

Economische spreiding van werklocatie, versus concentreren van economische locaties rondom knooppunten.

- **Bereikbaarheid:** Mogelijke perspectieven gaan bijvoorbeeld in op inzet op auto versus inzet op ov, traditionele mobiliteit versus smart mobility, beter benutten versus systeemsporgen.

Voorbeeld van perspectieven:

- o Het autogebruik in de binnenstad wordt geminimaliseerd
- o De capaciteit van treinverkeer en wegverkeer wordt gebruikt als onderlegger voor woningbouw en werkgelegenheid

- **Leefbaarheid:** Mogelijke perspectieven zijn bijvoorbeeld maximale inzet op recreatieve mogelijkheden, ruimtelijke kwaliteit en gezonde verstedelijking.

Voorbeeld van perspectieven:

- o Afhankelijk van de huidige geluidscontouren kijken waar ruimte is voor wonen en werkgelegenheid
- o Open houden van buitengebied of juist behoud van bestaande groen in en om de stad/ kernen

Maximaal inzetten op openbaar vervoer en innovatieve schone transport voorzieningen.

Op basis van de verschillende perspectieven zullen er 3 tot 5 integrale scenario's worden voorgesteld die worden uitgewerkt en doorgerekend. Bij het opstellen van de scenario's wordt rekening gehouden met de nu bekende ambities, met de aanwezige kwaliteiten en waarden in het landschap en met andere opgaven. Gezocht wordt naar (onder voorwaarden) uitvoerbare scenario's. Als in noodzakelijke voorwaarden nu (nog) niet wordt voorzien, wordt dat benoemd.

Iteratief proces

De tweede fase van het MIRT Onderzoek zal bij uitstek een iteratief proces zijn waarbij de input van de gegevens van de verschillende werksporen invloed hebben op de doorrekeningen in de diverse scenario's. Er zal gebruik worden gemaakt van diverse modellen, en er zal veel onderlinge afstemming moeten plaatsvinden over de te nemen uitgangspunten in de diverse modelleringen.

Inzet modellen

Door in de scenario's met verschillende berekeningen met verkeersmodellen (of instellingen in modellen) uit te voeren, wordt inzichtelijk gemaakt wat de verschillende scenario's voor een effect op het netwerk van infrastructuur hebben (lokaal, regionaal en nationaal). Naast het gebruik van verschillende verstedelijkingsscenario's wordt dus ook gevarieerd met mobiliteitsgedrag/gebruik van de infrastructuur (variabelen zoals autobezit, modal shift, spitsmijden, parkeerbeleid). De verstedelijkingsscenario's worden primair opgesteld voor op het niveau van het projectgebied. Voor dat gebied wordt op basis van de woningbouwopgave scenario's opgesteld met mogelijke locaties voor wonen en werken.

Stap 2 moet in ieder geval antwoord geven op de volgende vragen:

- Welke verstedelijkingsscenario's (toekomstbeelden) werken we uit en aan welke andere knoppen draaien we. Product hierbij: matrix
- Wat ligt tot 2030 al vast (Wonen en werken)? Welke verstedelijking nemen we als uitgangspunt (situatie 2030+ vaststaande projecten voor de periode daarna); en wat is dan de rest opgave tot 2040 en 2050? Welke ruimte wordt genomen om in de scenario's te variëren met de verstedelijkingsopgaven?
- Wat is het infranetwerk waar we van uit gaan? Startsituatie in 2030 en vaststaande projecten voor de periode daarna. Welke ruimte wordt genomen om te variëren?

Op te leveren producten:

- 3 tot 5 scenario's welke doorgerekend zijn op de verschillende domeinen op effect op hoofdlijnen
- PvA voor het opstellen van ontwikkelpad per scenario (fase 3)

Looptijd: Juni 2019 – December 2019

Bezien zal worden op versnelling wenselijk/ mogelijk is in verband met het benutten van de scenario's voor andere lopende visie- en strategietrajecten. Dit afhankelijk van de nog op te stellen raakvlakkenanalyse (zie 2.1).

2.3 Stap 3: opstellen ontwikkelpaden

De volgende stap is het opstellen van een aantal mogelijke ontwikkelpaden, behorend bij de scenario's. Een ontwikkelpad wordt nadrukkelijk gebruikt om keuzes die moeten worden gemaakt op korte termijn te kunnen plaatsen in een lange termijn ontwikkeling, waarmee er ook op korte termijn gekomen wordt tot meer robuuste keuzes. Dit vereist een gedeelde visie op het lange termijn toekomstbeeld (stip op de horizon).

De toekomstbeelden uit stap 2 worden verder uitgewerkt en doorgerekend bijvoorbeeld op de effecten voertuigverliesuren, investeringskosten, landschap, CO2-uitstoot en wordt inzichtelijk wat de mogelijke keuzes en consequenties hiervan zijn. Op basis daarvan brengen we in deze fase de belangrijkste (systeem)keuzes in beeld voor de aanpassing, uitbreiding of mogelijke systeemspongen van de verstedelijkingsopgave en het mobiliteitsnetwerk. Het Ontwikkelpad incl. bijbehorend stappenplan kan vervolgens gebruikt worden om te bepalen waar welke opgaven aangepakt gaan worden.

Stap 3 moet in ieder geval antwoord geven op de volgende vragen:

- Hoe zien de ontwikkelpaden eruit? Welke deelgebieden onderscheiden we? Wat is de samenhang tussen keuzes/stappen:
 - op het vlak van m.n. verstedelijking, economisch, leefbaarheid en mobiliteit (thematisch)
 - tussen de deelgebieden (geografisch)
 - op korte-, middellange en lang termijn (tijd)
- Wat zijn de kantelpunten die de richting in het pad bepalen?
- Wat zijn de gevolgen van de keuzes van de ontwikkelpaden: Knelpunten, financieel, leefbaarheid, overige beleidskeuzes?

Beoordelingskader

Om in deze fase op heldere, eenduidige wijze te kunnen trechteren, pakketten maken of anderszins komen tot voorstellen voor vervolg is het van belang een eenduidig afgestemd beoordelingskader te hebben voor het MIRT Onderzoek.

Het beoordelingskader moet voorzien in voldoende focus op de geformuleerde doelen en ambities. Aangezien de afweging om te komen tot een gedegen advies in meerdere slagen plaatsvindt, zal ook het beoordelingskader meegroeien, en adaptief meegaan in de ontwikkeling van het programma en het MIRT Onderzoek.

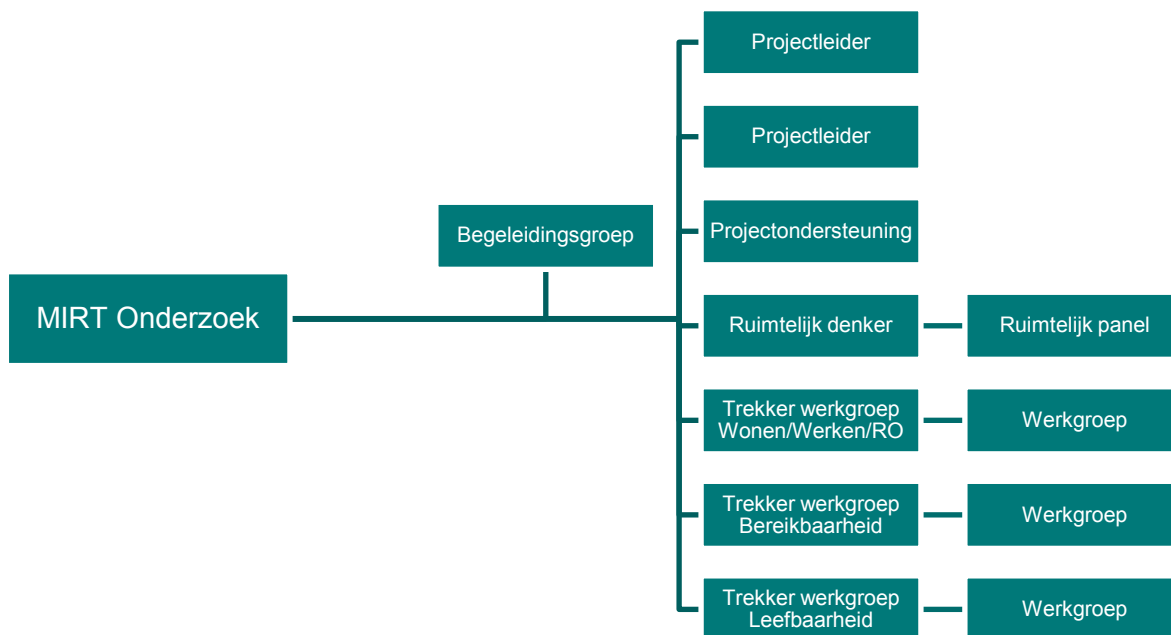
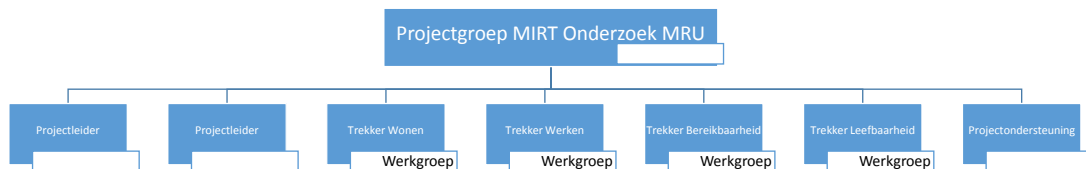
Het in het U Ned Eindrapport 1^e fase opgenomen afwegingskader is hiervoor het vertrekpunt. Dit moet op U Ned programmaniveau doorontwikkeld worden. Niet alleen voor Mirt onderzoek, maar ook Mirt verkenning. Binnen U Ned wordt het een belangrijke vraag om oplossingsrichtingen en maatregelen zorgvuldig af te wegen met voldoende focus op geformuleerde ambities, doelstellingen, opgaven en (systeem)knelpunten. Het afweegkader is opgesteld om hier invulling aan te geven. De afweging vindt in meerdere slagen plaats, wordt gaandeweg concreter uitgewerkt en is daarmee adaptief te noemen.

Looptijd : Januari 2020 – Juni 2020

2.4 Stap 4: besluit over vervolg

Voorstel is dat de inhoudelijke producten van het MIRT Onderzoek voorjaar 2020 gereed zijn. Met deze producten kan worden toegewerkt naar een (bestuurlijk) traject om te bepalen wat mogelijke vervolgstappen zijn. In een volgend plan van aanpak zal hier nadere invulling aan worden gegeven, omdat ook meer duidelijk is over de volgen koers van het MIRT Onderzoek.

Looptijd: Juni 2020 – November 2020



Projectteam

Het projectteam bestaat uit: twee projectleiders (één vanuit het Rijk, één vanuit de regio), ruimtelijk denker, projectondersteuning, werkspoortrekkers (wonen/werken, bereikbaarheid en leefbaarheid/landschap). Het projectteam komt -wekelijks bijeen om de voortgang te bespreken.

Het projectteam zorg voor beantwoording van de vraagstukken en bereidt inhoudelijke informatie voor, brengt relevante kennisdrager in stakeholders bijeen en faciliteert de gezamenlijke organisaties om tot producten en mijlpalen te komen. Hiertoe worden inhoudelijk rapportages opgesteld in bijvoorbeeld de diverse werksporen.

Rol/Thema	Capaciteit	Leverende organisatie	Stand van zaken 27.09.2018
Projectleider Rijk	0,6	IenW	Geregeld
Projectleider Regio	0,6	GU	Geregeld
Projectondersteuning	0,4	?	Nog niet geregeld
Ruimtelijk denker	0,4	?	Aanname inhuren via BZK
Trekker wonen/werken/RO	0,3	?	
Trekker Bereikbaarheid	0,3	?	
Trekker Leefbaarheid/landschap	0,3	?	Idee is: U10, Provincie en Rijk leveren een trekker Voor U10 en PU is iemand in beeld, Rijk komt nog met naam. Verdeling sporen is nog niet gebeurd.

Onafhankelijke rol projectteamleden

De leden van het projectteam zijn onafhankelijk aangesteld en dienen als team zorg te dragen voor de voortgang, en het bewaken van de gestelde doelen. In het projectteam zullen zij niet alleen de belangen van de moeder organisatie hoeven in te brengen, maar zijn zij verantwoordelijk om alle belangen in te brengen.

Trekkers werksporen

Voor elk spoor wordt een onafhankelijke projectleider aangesteld die de leiding neemt over het betreffende spoor en verantwoordelijk is voor het proces en de inhoud van de producten binnen dat spoor passend binnen de context van het MIRT Onderzoek én het U Ned programma. Elke projectleider stelt een werkgroep in om het onderzoek binnen het spoor aan te sturen. En organiseert waar nodig bijeenkomsten. De trekkers worden bijgestaan door een adviesbureau welke de inhoudelijke stukken verzorgt, en data verzamelt etc.

Werkgroep

Van de leden van de werkgroep wordt een actieve bijdrage aan de totstandkoming van de producten van het werkspoor verwacht. Het gaat daarbij om o.a.:

- Organiseren beleidsvelden bij bredere maakdagen
- Input ateliers en maakdagen
- Input rapportages
- Nuances aanbrengen in bijv. gebiedsfoto's
- Input leveren over beleidsvelden

De werkgroep en de trekker van het werkspoor komen periodiek (zeg driewekelijks) bij elkaar om de rapportages te bespreken en aanvullingen te doen.

n.b. invulling volgt.

Begeleidingsgroep

In de begeleidingsgroep nemen deelnemers plaats op ambtelijk niveau. Zij geven advies over de gemaakte producten, de richting die het MIRT Onderzoek op gaat en zijn het voorportaal voor stukken welke in de programmaraad besproken worden. In de begeleidingsgroep kan een ieder zijn/haar organisatiebelang inbrengen. Bespreekpunten kunnen in de programmaraad worden besproken, of in het directeurenoverleg van U Ned. Begeleidingsgroep wordt voorgezet door de projectleider van het MIRT Onderzoek.

Ruimtelijk denker en ruimtelijk panel

Er wordt een onafhankelijk ruimtelijk denker aangesteld, de rol van de ruimtelijk denker omvat het in perspectief plaatsen van de opgaven, ambities en feiten in de brede ruimtelijke context van het gebied. De ruimtelijk denker draagt verantwoordelijkheid voor het ontwerpend onderzoek gedurende het gehele MIRT onderzoek, en is lid van het projectteam.

De ruimtelijk denker zal ook een ruimtelijk team om zich heen verzamelen van de diverse organisaties welke hem kunnen helpen in het ontwikkelen van concepten en dwarsverbanden.

De ruimtelijk denker zal op zoek gaan naar manieren waarop dwars kan worden gekeken of juist op zoek kan gaan naar de synergie tussen de werksporen.

Producten die de ruimtelijk denker levert in de eerste stap van het onderzoek zijn o.a.:

- Samenhang duiden in de probleem/feiten analyse tussen de diverse domeinen (wonen, werken, mobiliteit en leefbaarheid)
- Synergie aanwijzen in ambitie welke leeft in het gebied
- Kleuring geven aan de grijze vlekken/opgaven die daaruit ontstaan
- Voorzet doen voor mogelijke vervolg scenario's die interessant zijn om nader te belichten in stap 2 MIRT Onderzoek

De ruimtelijk denker zal een nog nader te bepalen panel inrichten waarin van diverse organisaties ruimtelijke denkracht kan worden ingeschakeld, denk hierbij aan het Q team het college van Rijksadviseurs etc.

Projectleider

In een nog nader te bepalen taakverdeling zijn twee projectleiders, onafhankelijk in hun rol, verantwoordelijk voor het proces, zij organiseren de gezamenlijke 'maakdagen', de bestuurlijke werkateliers en zorgen voor sturing op de

mijlpalen, financiën, en zijn het gezicht naar buiten én binnen toe. Zij nemen deel aan de programmabrede gremia om de samenhang te waarborgen. Daarnaast zijn zij verantwoordelijk voor het inhuren van een bureau en zorgen voor afstemming met de diverse partijen, en voorbereiding van besluitvorming. Daarnaast vervullen zij een functie in het zo veel mogelijk gecoördineerd inbrengen van respectievelijk de regio- en rijksbelangen in het project. Bredere discussies over belangenafweging zullen zo veel mogelijk plaatsvinden in de begeleidingsgroep.

Principes van samenwerking

Er wordt samengewerkt op basis van onderstaande principes:

1. Opgaven gericht werken
2. Adaptief werken
3. Democratische Legitimatie
4. Wederkerigheid in samenwerking
5. Afwegen en omwisselen
6. Samengestelde programmabudgetten

3.2 Besluitvorming

Ambtelijk voorbereiding

Via de begeleidingsgroep wordt het MIRT Onderzoek en de uitkomsten daarvan voorbereid voor verdere bespreking in respectievelijk de DO en programmaraad van U Ned.

Relatie BO MIRT en Programmaraad

De voortgang van het programma en het vastleggen van opgeleverde producten ligt primair bij de Programmaraad en niet bij BO MIRT.

Het BO MIRT neemt voor zover aan de orde investeringsbesluiten en besluit over MIRT-stappen.

Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de spelregels programmaraad.

3.3 Financiën

Op grond van ervaringen met soortgelijke MIRT Onderzoeken wordt voorzien:

- Reservering € 240.000,- voor start en uitvoering stap 1: analysefase
- Reservering € 1.140.000,- totaal MIRT Onderzoek.
- Uitgangspunt 50/50 Rijk/Regio

e.e.a. op basis van inhuur trekkers werksporen. Bij het niet kunnen leveren van de benodigde capaciteit van de organisatie zal dit invloed hebben op onderstaande raming.

Post	Raming (x1000)
Fase 1: analyse	
Omgevingsscan	20
Beoordelingskader	20
Analyserapport	50
Ateliers	25
Uitgangspunten	25
Ruimtelijk denker	30
Advisering	20
Onvoorzien	50
Subtotaal Fase 1	240
Fase 2: scenario's	

Ateliers	30
Model ontwikkeling	70
Scenario's	70
Rapportage	30
Ruimtelijk denker	30
Advisering	20
Onvoorzien	100
Subtotaal fase 2	400
Fase 3: ontwikkelpad	
Ateliers	30
Model ontwikkeling	70
Model runs	70
Rapportage	30
Ruimtelijk denker	30
Advisering	20
Onvoorzien	150
Subtotaal fase 3	400
Fase 4: vervolg	
Rapportage	50
Onvoorzien extra onderzoek	50
Subtotaal fase 4	100
Totaal excl. BTW	1.140

3.4 Planning

MIRT Onderzoeksplanning

Doorlooptijd van een MIRT Onderzoek is globaal gezien twee jaar. Voornemen is volgende mijlpalen:

Activiteit	Mijlpaal
Stap 1: Analyse	November 2018 – Juni 2019
Stap 2: Scenario's	Juli 2019 – December 2019
Stap 3: Ontwikkelpad	Januari 2020 – Juni 2020
Stap 4: Vervolg	Juni 2020 – November

BO MIRT planning

Dat levert vooralsnog de volgende BO MIRT momenten op:

BO MIRT	Voorjaar	Najaar
2018		Vaststellen PvA stap 1
2019	Analyse m.b.t. feiten, ambities en opgaven delen	Ontwikkelscenario's bespreken
2020	Ontwikkelpaden delen	Afspraken vervolg maken

BO Programmaraad beslismomenten

Volgende DO/BO programmaraad beslismomenten zijn nu voorzien:

Q4 2018	Vaststellen PvA op hoofdlijnen
Q1 2019	<i>Bestuurlijk werkatelier 1: bespreken eerste analyse</i>
Q1 2019	Bespreken Analyserapport, uitgangspunten , afweegkader Vaststellen omgevingsscan

Q2 2019	Vaststellen analyse rapport, uitgangspunten, afweegkader Vaststellen PvA stap 2
Q2 2019	<i>Bestuurlijke werkatelier: ontwikkelingsscenario's bouwen</i>
Q3 2019	Bespreken eerste resultaten ontwikkelscenario's
Q4 2019	Vaststellen ontwikkelingsscenario's Bespreken doorkijk ontwikkelpad Vaststellen PvA stap 3
Q1 2020	<i>Bestuurlijke werkatelier: Ontwikkelpaden lopen</i>
Q2 2020	Bespreken concept ontwikkelpad
Q2 2020	Vaststellen ontwikkelpad
Vanaf Q2 2020	Bestuurlijk traject voorbereiden vervolgstappen

Hierin zitten 'reguliere' voortgang en beslismomenten voor de programmaraad in. Daarnaast wordt er op tenminste drie momenten een langere bestuurlijke bijeenkomst gepland in de vorm van een conferentie, werksessie, excursie of werkatelier waarbij actief input van de betrokken bestuurders wordt gevraagd, om richting te geven aan het MIRT Onderzoek en opgave.

Er zal zo veel mogelijk worden aangesloten op bestaande gremia, de programmaraad en combinaties met andere lopende onderzoeken om de bestuurlijke werkdruk zo efficiënt mogelijk in te richten.

Voorjaar 2019 zullen er verkiezingen plaatsvinden voor de provinciale staten, daar zal waar mogelijk rekening mee worden gehouden in de besluitvorming.

Planning Stap 1: Analysefase

Stap 1, de analysefase heeft een globale doorlooptijd van november 2018 – juni 2019. Daarbij worden de volgende mijlpalen gehanteerd:

Activiteit	Mijlpaal
Plan van Aanpak stap 1	November 2018
Analyse werksporen	januari 2019
Bestuurlijk werkatelier 1	Februari 2019
Analyse rapport	Maart 2019
Omgevingsscan	Maart 2019
Uitgangspunten	Mei 2019
Voorstel voor scenario's	Mei 2019
Plan van Aanpak stap 2	Mei 2019
Bestuurlijk werkatelier 2	Juni 2019

3.5 Risico's

In een gezamenlijke sessie met het projectteam zullen de risico's in beeld worden gebracht, en zullen er beheersmaatregelen worden benoemd.

Eerste beelden van risico's zijn:

- MIRT onderzoek wordt te groot, te complex
- Processen gaan elkaar 'gijzelen'
- Ontbreken van voldoende focus

3.6 Communicatie

Er zal een U Ned nieuwsbrief worden gemaakt, hier zal het MIRT Onderzoek gebruik van maken, en relevante zaken berichten. Er zal zo weinig mogelijk apart vanuit het MIRT Onderzoek zelf worden gecommuniceerd.

3.7 Parallele project en trajecten

Het Programma U Ned werkt aan een samenhangende programmering van wonen, werken en bereikbaarheid in de Metropoolregio Utrecht voor de korte, middellange en lange termijn (vanaf 2040). Het programma heeft daarom veel raakvlakken met andere trajecten. Programmabreed zal ik het jaarlijkse Projectenportfolio steeds een geactualiseerde versie worden opgenomen met de belangrijkste relaties en betekenis voor het programma U Ned. Voor het MIRT Onderzoek wordt de samenwerking en synergie mogelijkheden gezocht naar bouwstenen die door diverse partijen op dit moment worden 'gebouwd'.

Relevante bouwstenen voor het MIRT Onderzoek zijn daarbij ten minste:

- Toekomstbeeld Openbaar Vervoer
- Ruimtelijk Economische Strategie (Provincie)
- Ruimtelijk Economisch Programma (U10)
- Ruimtelijk Economisch Programma (Gemeente Utrecht)

4 BIJLAGEN

4.1 Relevante afspraken BO MIRT juni 2018

In juni 2018 hebben Rijk en regio in het strategisch BO MIRT van Noordwest Nederland met de regio Utrecht afspraken gemaakt over het gebiedsgerichte programma U Ned. De Metropoolregio Utrecht is een erg aantrekkelijke plek om te wonen, werken en verblijven. Dit resulteert in forse groei in de vraag naar woningen, het aantal arbeidsplaatsen en een sterke toename in de mobiliteit in, vanuit en door de regio. De bestuurders van het Rijk en de regio Utrecht hebben het programmaplan in hoofdlijnen “U Ned, Voor bereikbare, gezonde groei in de Metropoolregio Utrecht” vastgesteld en besloten om met dit programma te starten. De voortgang van programmaplan wordt geagendeerd voor het BO MIRT van het najaar 2018.

Onderdeel van de afspraken over het programma is om nu te starten met een aanpak voor de korte termijn, waar het Rijk en de regio voor 2018-2019 een bedrag van totaal € 15 miljoen voor reserveren, volgens een verdeling 50-50. Daarnaast wordt een plan van aanpak voorbereid voor een breed gebiedsgericht MIRT-onderzoek “Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de MRU” en pakken we de OV-bereikbaarheid van de Uithof/Utrecht Science Park, mede ter ontlasting van Utrecht CS, op, zoals ook in het regeerakkoord is afgesproken. Als eerste stap ten behoeve van de bereikbaarheid wordt gestart met een pre- verkenning, waarin onder meer scope, fasering en kostenschattting nader worden uitgewerkt.

De besluittekst op dit onderdeel van het programma U Ned luidt: “4. Rijk en regio spreken af om in het BO MIRT najaar 2018 een plan van aanpak voor een MIRT Onderzoek “Wonen, Werken, Bereikbaarheid en Leefbaarheid in de MRU” te bespreken. Dit plan van aanpak is gebaseerd op twee of meer integrale, gezamenlijke, lange termijn toekomstperspectieven, in relatie tot het OV Toekomstbeeld.”

4.2 Ambitie en opgaven programma U Ned

Opgavegericht werken staat centraal in het Programma U Ned. De partners in het programma willen met elkaar samenwerken aan de volgende samenhangende én prioritaire kernopgaven op weg naar 2040:

- Versneld voorwaarden creëren voor de realisatie van 84.000 à 100.000 nieuwe woningen en voor vestigingsmilieus voor circa 80.000 nieuwe arbeidsplaatsen in de Metropoolregio Utrecht;
- Gelijktijdig realiseren van bij deze groei passende nieuwe netwerkkeuzes voor het mobiliteits-systeem en een gezamenlijke inspanning leveren voor de oplossing van NMCA knelpunten in en rond de Metropoolregio Utrecht op het gebied van weg, spoor en OV, gericht op een goede bereikbaarheid voor lokaal, regionaal én doorgaand verkeer passend bij de nationale knooppuntfunctie van Utrecht;
- Gelijktijdig verbeteren van de leefbaarheid en duurzaamheid in de Metropoolregio Utrecht;
- Op een integrale, adaptieve én haalbare wijze invulling geven aan deze drie samenhangende kernopgaven op de korte, middellange en lange termijn.

Uitgangspunt voor het programma is een verwachte groei conform het hoge Welvaart en Leefomgevingsscenario (WLO-groei-scenario). In de uitwerking van het ontwikkelpad en het vaststellen van de meest urgente knelpunten wordt een adaptieve strategie uitgewerkt, die rekening houdt met het hoge en lage WLO-scenario. Dit maakt het mogelijk goed te plannen en tijdig te anticiperen. Voor woningbouw wordt uit gegaan van de Primos-prognoses.

De leidende ambitie en kernopgaven zijn concreter uitgewerkt in de volgende tien doelen:

a) Wonen

1. Tijdige realisatie van voldoende plancapaciteit (hard en zacht) voor 84.000 à 100.000 woningen in de Metropoolregio Utrecht;
2. Ontwikkeling van voldoende diverse woonmilieus in de Metropoolregio Utrecht in aansluiting bij de vraag én bij de regionale verstedelijkingsprincipes: eerst bouwen in bestaand stedelijk gebied dichtbij OV-knooppunten, dan bouwen in overig bestaand stedelijk gebied en/of bouwen bij OV-knooppunten in de regio en dan pas bouwen aan de randen van de stad.

b) Werken

1. Bijdragen aan een meer innovatieve en circulaire (gezondheids)economie;
2. Voldoende en diverse vestigingsmilieus voor een groei van circa 80.000 arbeidsplaatsen.

c) Bereikbaarheid

1. Verbeterde en betrouwbare reistijden/frequenties in (lokaal), van en naar (regionaal) en door de Metropoolregio Utrecht (nationaal), door het oplossen van (NMCA-)knelpunten;
2. Waarborgen van de toegankelijkheid (inclusiviteit), vergroten van gemak en comfort in de totale keten en afname van het aantal verkeersslachtoffers.

d) Leefbaarheid

1. Afname van de CO₂ - emissies ten gevolge van mobiliteit, verminderen van de geluidhinder en verbeteren van de luchtkwaliteit in de richting van de WHO-streefwaarden;
2. Verbeteren van de verblijfskwaliteit (groen, openbare ruimte, architectuur, etc.).

e) Haalbaarheid

1. Kosten, baten, kansen en risico's van maatregelen en projecten;
2. Technische en juridische uitvoerbaarheid van maatregelen en projecten.

4.3 Onderzoeksvragen analysefase

Stap 1 moet antwoorden geven op in ieder geval de volgende vragen:

- Wat nemen we wel en niet mee in dit onderzoek; wat is de scope van het onderzoek?
- Wat verstaan we onder toekomstbeelden en ontwikkelpaden?
- Wat zijn de kaders/vertrek- of uitgangspunten? Bv tav WLO, Primos, etc
- Welke (raakvlak) projecten/trajecten verbinden we met elkaar? Wat wordt waar besloten? Het MIRT onderzoek vindt plaats in een drukke (bestuurlijke) context. Er zijn veel relevante trajecten/projecten lopen met ook een eigen organisatie, dynamiek en planning. Het MIRT onderzoek heeft enerzijds info van diverse trajecten/processen nodig als input en bouwstenen en anderzijds levert het MIRT onderzoek uitkomsten op die de andere trajecten voedt (inhoudelijk en voor de besluitvorming). Gaat ook om het slim organiseren en afstemmen. Het gaat o.a. om: Toekomstbeeld OV; RRMA; Omgevingsvisies van Rijk, provincie en gemeenten; Ruimtelijk economische agenda provincie Utrecht; Ruimtelijke economische strategie U10; Actualisatie RSU gemeente Utrecht; Ruimtelijke visies/ambities diverse gemeenten (o.a Houten en Bunnik); Diverse gebiedsontwikkelingen als A12-zone; Lopende projecten, zoals Ring Utrecht, PHS, USP/Rijnsweerd, MerwedeKanaalZone, Verkenning OVT-USP
En het gaat om afstemming met de andere programmalijnen van U Ned.
- Wat zijn de relevante trends, ontwikkelingen en opgaven (op wonen, werken, mobiliteit en leefbaarheid)?
- Wat zijn de unieke en samenhangende kwaliteiten van de omgeving (water, landschap, natuur, cultuurhistorie) en welke opgaven liggen hier?
- Wat is het geambieerde ruimtelijk-economische profiel?
- Wat is de gedeelde ruimtelijk-economische strategie?
- Wat is de opgave t.a.v. duurzaamheid (energie, CO₂, klimaatbestendigheid).
- Welke mogelijke toekomstige ruimtelijk-economische ontwikkelrichtingen onderzoeken we?
- Wat zijn de huidige en toekomstige verplaatsingen in het gebied? (wat is de pendel; wat zijn reismotieven; welke modaliteiten etc etc)
- Wat zijn de huidige en verwachte knelpunten? Per modaliteit. Vertrek punt daarbij zijn de analyses die gemaakt zijn voor GUO/U Ned en de RRMA
- Welk bereikbaarheidsprofiel willen waar aanbieden?
- Wat zijn trends en technologische ontwikkelingen in de mobiliteit die we mee moeten nemen?
- Aan welke andere beleidsknoppen kunnen we draaien? Concessies, slimme en duurzame mobiliteit/innovatie, parkeernormen tarieven etc, contouren verstedelijking, versnelling procedures, investeringsarrangementen, verevening, vergunningenbeleid.

4.4 Afweegkader

Hoofddoel	Subdoelen	Hoofddoel	Subdoelen
Healthy urban living (HUL): Bevorderen van een gezonde en duurzame regio	▪ Bevorderen gezonde leefstijl	Slimme en Toekomstvaste mobiliteit faciliteren	▪ Voldoende capaciteit infrastructuurnetwerken en oplossing urgente (systeem) knelpunten (Fiets, Spoor, Stedelijk OV, Transfer, Weg)
	▪ Bevorderen gezonde leefomgeving (o.a. terugdringen hinder geluid en emissies)		▪ Versterken robuustheid infrastructuurnetwerken
	▪ Kansen voor klimaatadaptatie		▪ Vergroten van reizigerscomfort, betrouwbaarheid en beleving
	▪ Kansen voor energietransitie		▪ Vergroten toegankelijkheid van het verkeer- en vervoersysteem
Economie versterken: Aanjagen economische groei van de regio	▪ Agglomeratiekracht vergroten		▪ Stimuleren mobiliteitsinnovaties
	▪ Verbeteren aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt (op alle niveaus)	Haalbaarheid	▪ Zicht op uitvoering (technische complexiteit, draagvlak, fysieke inpassing, juridisch)
	▪ Versterken van het vestigingsklimaat		▪ Mate van adaptiviteit en toekomstvastheid
	▪ Bevorderen van zorg- en gezondheidseconomie	Kosten en opbrengsten (financieel)	▪ Beheer en exploitatiekosten
	▪ Stimuleren innovatie en valorisatie		▪ Opbrengsten uit interventies
Verstedelijkings-opgave faciliteren	▪ Zicht op voldoende plancapaciteit (kwantiteit)		▪ Investeringskosten
	▪ Zicht op voldoende diversiteit woonmilieus (kwaliteit)		▪ Zicht op dekking
	▪ Toegang tot voorzieningen verbeteren vanuit woongebieden		
	▪ Toegang tot werk vergroten vanuit woongebieden		
Ruimtelijke kwaliteit verhogen	▪ Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied		
	▪ Verhogen van de ruimtelijke kwaliteit van het landelijk gebied		
	▪ Behouden versterken van de intrinsieke natuurwaarden		
	▪ Behouden en versterken van de cultuurhistorische waarden		