



Ontwikkelstrategie



U Ned maakt groei bereikbaar

REGIOPPOORTEN

december 2024

SAMENVATTING

EEN GROTE POTENTIE met concrete planuitwerkingen

Rond de Metropoolpoorten Utrecht en Amersfoort liggen volop mogelijkheden om een substantieel deel van de groei in het NOVEX gebied Utrecht-Amersfoort op te vangen in de nabijheid van Regiopoorten. Deze goed bereikbare OV-knooppunten spelen een cruciale rol om de opgaven in het NOVEX-gebied waar te maken en hebben de potentie om – tegen relatief lage kosten - op de korte tot middellange termijn circa 10.000 woningen te realiseren, oplopend tot ruim 25.000 woningen in de periode tot 2040.

De voorliggende ontwikkelstrategie biedt een duidelijk overzicht van de gezamenlijke doelstellingen, kansen en uitdagingen om deze 25.000 woningen en aanvullende integrale ontwikkelingen binnen de Regiopoorten te realiseren. Voor vijf poorten – Woerden, Nijkerk, Driebergen-Zeist, De Bilt en Bunnik – zijn in de ontwikkelstrategie factsheets opgenomen, die een gedegen beeld geven van de potentie en benodigde voorwaarden voor succesvolle ontwikkeling. Deze poorten hebben hun planuitwerking al ver gevorderd; kaders voor de ontwikkelingen zijn vastgesteld, en er worden gesprekken gevoerd met bewoners, grondeigenaren en marktpartijen. Zodra de benodigde condities en randvoorwaarden zijn geregeld, kunnen deze poorten snel starten met de uitvoering.

De betrokken gemeenten hebben ambitieuze, integrale plannen opgesteld die naadloos aansluiten bij de principes van de Regiopoorten. Echter, om de volgende stap te zetten, is nauwe samenwerking met medeoverheden en marktpartijen onmisbaar. Hiervoor staan kansen en vraagstukken voor de realisatie beschreven in de ontwikkelstrategie.



1. **Wonen** Voor de Regiopoorten zijn ambitieuze plannen ontwikkeld die een substantiële bijdrage leveren aan de regionale woningbouwopgave. De complexiteit van deze gebiedsontwikkelingen, gecombineerd met de hoge boekwaarden, zorgt echter voor onrendabele toppen. Daarnaast is er behoefte aan extra capaciteit en expertise om deze uitdagende ontwikkelingen tot uitvoering te brengen.



2. **Economie** In veel gebieden zal bedrijvigheid moeten worden verplaatst om ruimte te maken voor de ontwikkelingen. Dit creëert een aanzienlijke vraag naar schuifruimte binnen de regio, een uitdaging die opgelost moet worden in samenwerking met de verschillende overheden.



3. **Groen en landschap** Een kwaliteit van de Regiopoorten is een goede verbinding met het omliggende landschap. Deze verbinding kan versterkt worden als onderdeel van de ontwikkelingen. Zo realiseren we niet alleen woningen maar gezonde en kwalitatieve leefomgevingen.



4. **Energie en netcongestie** Tot ca. 2030 is het elektriciteitsnetwerk overbelast (netcongestie). Omdat de meeste poorten in de planvormingsfase zitten zijn er mogelijkheden om plannen netbewust te ontwikkelen. Hiervoor is kennis en tijdige informatievoorziening nodig.



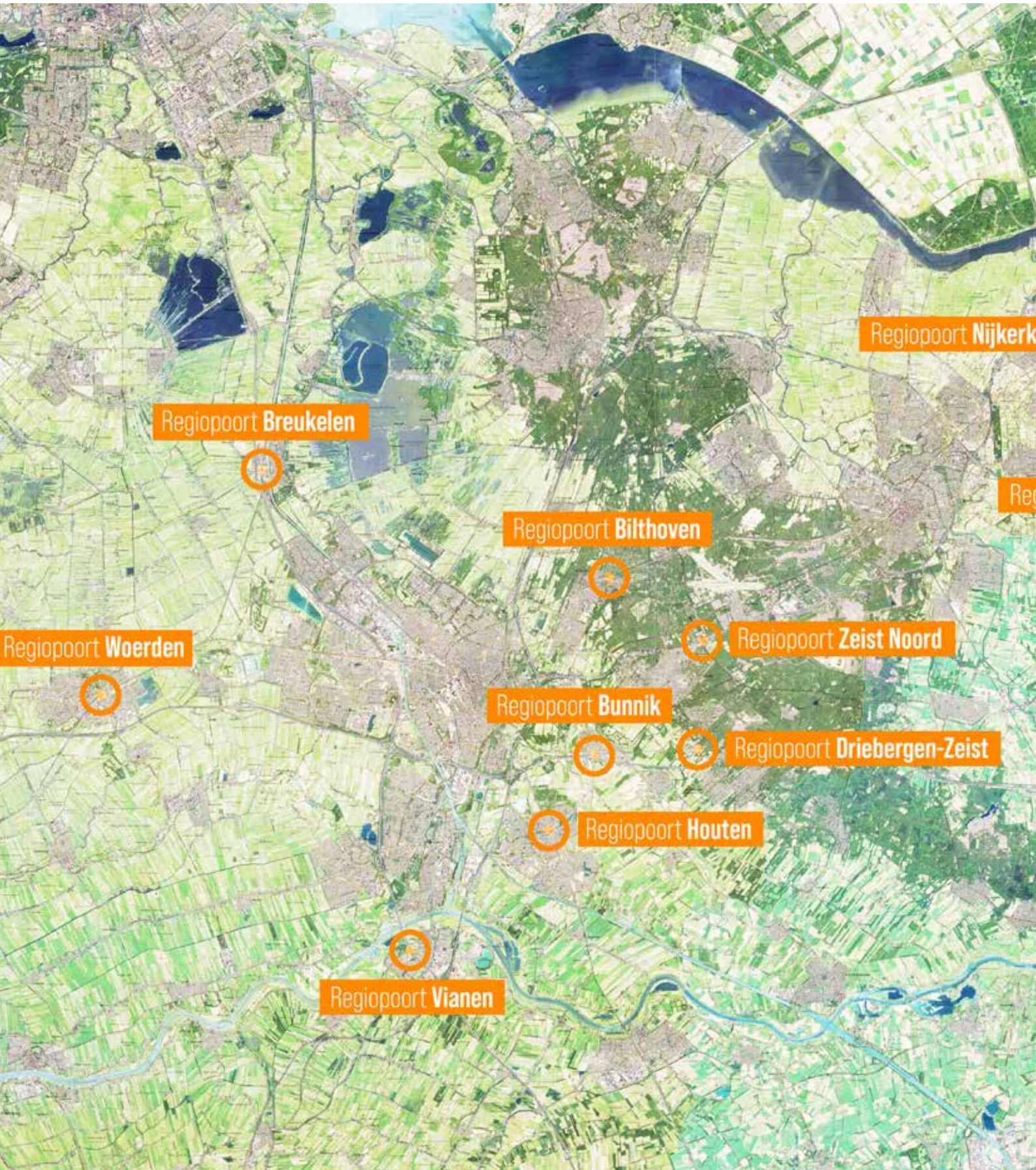
5. **Mobiliteit** Voor een optimale ontwikkeling van de poorten moeten er ook op het gebied van mobiliteit enkele randvoorwaardelijke stappen worden gezet. Dit omvat maatregelen zoals een hogere OV-frequentie, verbeteringen van vervoersknooppunten, betere fiets- en wandelverbindingen en lagere parkeernormen, allemaal gericht op het versterken van de duurzame bereikbaarheid.

Achtergrond en totstandkoming ontwikkelstrategie: ambitie en realiteit als basis

In 2023 is de opgave van de Regiopoorten onderzocht. In de rapportage 'Uitwerking onderzoeksvragen MIRT 2022' is de opgave op verstedelijking, mobiliteit en leefbaarheid uiteengezet en zijn de benodigde condities voor het optimaal benutten van de Regiopoorten in beeld gebracht. Dat document is vastgesteld in de Programmaraad najaar 2023 en tevens de opdracht om het nader uit te werken en uit te voeren. In 2024 is, binnen U Ned, gewerkt aan de concretisering van de het programma op de Regiopoorten en is vooral in beeld gebracht wat er nodig is om die condities in te kunnen vullen en tot realisatie te komen. Dat is verwoord in de Ontwikkelstrategie Regiopoorten.

Daarmee sluit het programma Regiopoorten goed aan bij de insteek van het programma NOVEX dat tot doel heeft om 'te groeien in nabijheid' en om 'tot executie te komen' van de opgaven in de NOVEX gebieden, voor ons gebied opgenomen in het Ontwikkelperspectief Groeien in Nabijheid. De Regiopoorten zijn daartoe kansrijke plekken omdat deze:

- > Integrale stedelijke ontwikkellocaties zijn, waarbij naast transformatieopgaven voor wonen, werken en voorzieningen aandacht nodig is voor verbeteren van de kwaliteit in de (spoorse) bereikbaarheid, leefbaarheid en groene opgaven;
- > Worden ontwikkeld volgens de principes van nabijheid: het bouwen op goed bereikbare OV locaties beperkt de toenemende druk op het onderliggend wegennet;
- > Versnelling van de woningbouw mogelijk maken, doordat op korte en middellange termijn kan worden gebouwd en er een substantiële toevoeging aan woningen mogelijk is;
- > Vaak relatief kleinere ingrepen nodig zijn, met relatief minder investeringen;
- > Een vliegwieleffect hebben op de omgeving, waardoor dankzij de verbeteringen op de poorten de bestaande omgeving mee profiteert en nieuwe projecten mogelijk gemaakt worden.



Regiopoort **Breukelen**

Regiopoort **Nijkerk**

Regiopoort **Bilthoven**

Regiopoort **Woerden**

Regiopoort **Zeist Noord**

Regiopoort **Bunnik**

Regiopoort **Driebergen-Zeist**

Regiopoort **Houten**

Regiopoort **Vianen**



INHOUDSOPGAVE

SAMENVATTING: EEN GROTE POTENTIE	2
---	----------

WOORD VOORAF	6
---------------------	----------

ONTWIKKELSTRATEGIE	7
Onze gezamenlijke opgave	8
De potentie van de poorten	9
Fasering van de ontwikkelingen	14
Kansen en vraagstukken voor realisatie	16

FACTSHEETS	21
Regiopoort Woerden	22
Regiopoort Bunnik	26
Regiopoort Bilthoven	30
Regiopoort Driebergen-Zeist	34
Regiopoort Nijkerk	38

WOORD VOORAF

Richting 2040 groeit de Metropoolregio Utrecht, met de benodigde investeringen in mobiliteit en ruimtelijke kwaliteit, met in totaal 165.000 woningen. Deze groei kan alleen plaatsvinden als Rijk en regio samen een gebalanceerde strategie voor verstedelijking, bereikbaarheid en leefbaarheid hanteren, gebaseerd op nabijheid en een groeiend aandeel lopen, fiets, ov in de totale verplaatsingen (mobiliteitstransitie). Om uitvoering aan deze strategie te geven is het NOVEX ontwikkelperspectief 2040 Utrecht-Amersfoort opgesteld. Hierin zijn de Metropoolpoorten en Regiopoorten aangewezen als plekken in de regio waar het grootste deel van de verstedelijkingsopgave landt.

Het bijzondere aan de Regiopoorten is dat iedere poort zijn eigen identiteit en potentiële bijdrage (wonen, werken en mobiliteit) heeft. De tien poorten zijn daarmee gezamenlijk complementair aan elkaar en de regio. Door een deel van de verstedelijkingsopgave te laten landen op deze goed bereikbare plekken in de regio wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de opgaven van Rijk en regio en profiteren ook de bestaande kernen mee.

Middels deze ontwikkelstrategie wordt de gezamenlijke opgave, potentie, kansen en vraagstukken van de Regiopoorten gepresenteerd. Daarbij zijn vijf poorten in factsheets uitgewerkt om een meer gedetailleerde indruk van ontwikkeling weer te geven. Deze poorten liggen qua fasering het dichtst in de tijd bij de uitvoering. Met steun voor de vraagstukken kan hier op de korte termijn gestart worden met de realisatie van de ontwikkelingen.

Voortraject Programmalijn Regiopoorten

- 2019 ● Integraal Ruimtelijk Perspectief U10
- 2021 ● Omgevingsvisie Provincie Utrecht, Utrecht Nabij en Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal!
- 2022 ● Notitie Bevindingen en Afspraken: gezamenlijke kracht van de Regiopoorten
- BO MIRT 2022
- 2023 ● Ontwickelperspectief NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort'
- Uitwerking onderzoeksvragen MIRT 2022 Technische Rapportage en verdiepend ontwerpend onderzoek
- 2024 ● **Ontwikkelstrategie**
- 2025 ● Uitwerking en uitvoering strategie

ONTWIKKELSTRATEGIE

ONZE GEZAMENLIJKE OPGAVE

Rondom de metropoolpoorten van Utrecht en Amersfoort liggen volop mogelijkheden om een substantieel deel van de regionale groei op te vangen. In het Ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort zijn Regiopoorten aangewezen die met trein of HOV goed zijn verbonden met de MRU: Barneveld, Breukelen, Bilthoven, Bunnik, Driebergen-Zeist, Houten, Nijkerk, Vianen, Woerden en Zeist-Noord. Deze Regiopoorten zijn niet alleen goed verbonden, maar hebben ook nog ontwikkelruimte in de nabijheid van de ov-knoppen en bestaande voorzieningen.

De aard en omvang van de mogelijke ontwikkeling varieert per Regiopoort en sluit aan op de lokale identiteit waardoor ze ieder een eigen bijdrage leveren aan de landelijke, regionale en lokale opgaven. Wat ze gemeenschappelijk hebben is een stedelijk gemengd leefmilieu, grotendeels in bestaand bebouwd gebied waar nabijheid, fietsen, lopen en openbaar vervoer bepalend zijn voor de ruimtelijke opbouw, geheel passend binnen de visie van het NOVEX ontwikkelperspectief Utrecht-Amersfoort. Ze vormen daarnaast een belangrijke basis voor het ontwikkelen van groene landschapspoorten. Regiopoorten functioneren daarmee als regionale mobiliteitshub naar metropoolpoorten en omliggende kernen.

Uiteindelijk kunnen niet alleen de omliggende wijken, maar de gehele gemeente en de regio meeprofitieren van de investeringen in de Regiopoorten.



Gezamenlijk dragen de Regiopoorten bij aan de verstedelijkingsopgave, de mobiliteitstransitie, de werkgelegenheid, duurzaam ontsluiten van recreatiegebieden en de energietransitie.

DE POTENTIE VAN DE POORTEN

Wonen

Regiopoorten zijn plekken met een plaatswaarde (doordat er verstedelijking is) en een knoopwaarde (doordat er goede aansluiting op hoogwaardig OV is). Door de plaats- en knoopwaarde meer met elkaar in balans te brengen en dus te versterken groeien de Regiopoorten, volgens de principes van nabijheid, met onder andere positieve effecten op de (regionale) pendel.

Door de aanwezigheid van die hub kan in theorie met beperkte investeringen in het ov-systeem het laadvermogen van de plek worden versterkt. Ook kunnen ontwikkelingen rondom de Regiopoorten gebruik maken van bestaande sociaal maatschappelijke en culturele voorzieningen in de kernen. Op de locaties zelf zijn wel investeringen nodig om de gebieden kwalitatief geschikt te maken voor wonen en werken. Voor de eerste vijf poorten is in beeld welke stedenbouwkundige condities moeten worden ingevuld voor groei.

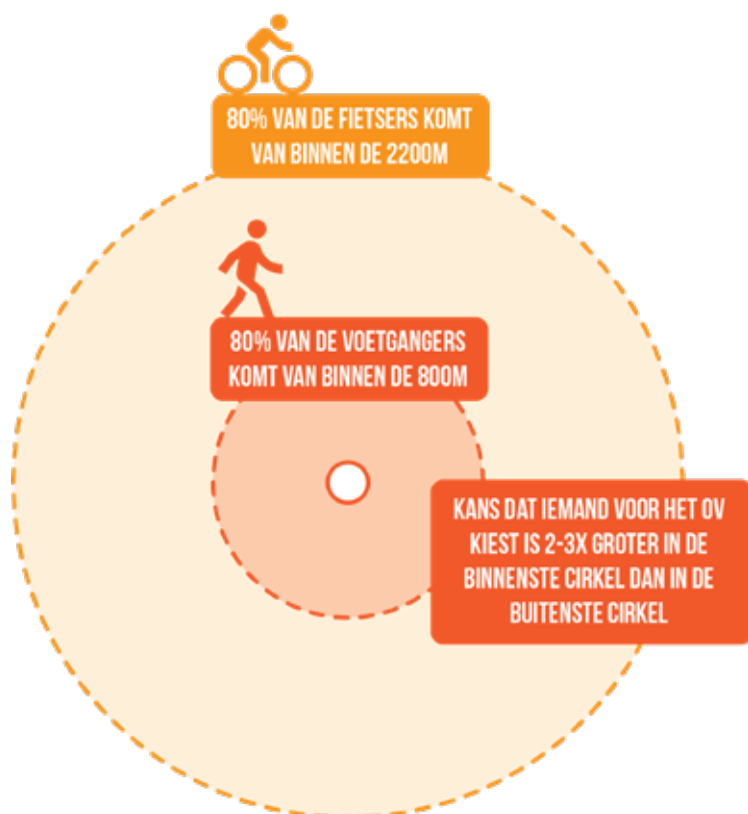
Bouwen rond OV-knopen gaat verder dan alleen het wonen. Het gaat ook om werk- en recreatieve functies. Nabij openbaar vervoer is het mogelijk om compacte milieus met een lagere parkeernorm ruimtelijk in te passen ten behoeve van een veilige en gezonde leefomgeving. Dat draagt ook bij aan de betaalbaarheid, omdat de businesscase van ontwikkelingen eenvoudiger wordt met minder parkeerplaatsen.

Op basis van de verkenning van de lokale ontwikkelpotentie en de beoogde mix (sociaal, midden en duur) per Regiopoort is de bijdrage van de Regiopoorten aan de landelijke verstedelijkingsopgave bepaald. In de huidige planontwikkelingen kunnen de Regiopoorten 10.500 woningen in een straal van 800 meter rondom de poort realiseren en 12.350 woningen in een straal van 2200 meter rondom de poort.

De eerste ontwikkelingen van de Regiopoorten zorgen ook voor een vliegwieleffect in de omgeving. Door deze locaties te transformeren tot levendige woon-werkgebieden is dat een aanjager voor nieuwe ontwikkelingen in de omgeving.

Ontwikkelpotentie wonen		
Poort	Aantallen	
	1e ring (800 m)	2e ring (2.200 m)
Woerden	3.650	1.350
Breukelen	in onderzoek	in onderzoek
Bunnik	1.000	1.700
Houten	1.300	3.450
Bilthoven	700 - 850	450
Driebergen-Zeist	2.000	500
Nijkerk	1.700	1.900
Vianen	in onderzoek	1.000
Barneveld	in onderzoek	2.000
Zeist-Noord	in onderzoek	in onderzoek
Totaal	10.500	12.350

* Geel opgelichte Regiopoorten uitgelicht in de factsheets.



KANS DAT IEMAND DIE OOK TOEGANG HEEFT TOT EEN EIGEN AUTO VOOR HET OV KIEST NEEMT SNEL AF BIJ EEN AFSTAND VAN MEER DAN 2200 METER TOT DE REGIOPORT

Werkgelegenheid en gemengd stedelijk programma

Regiopoortontwikkeling omvat een compleet woonprogramma inclusief maatschappelijke voorzieningen. Regiopoorten kennen een gemengd stedelijk programma en liggen in of in de nabijheid van werklocaties. Daarmee komt de nadruk niet alleen op wonen te liggen en zijn de Regiopoorten, naast een transferpunt en woonlocatie, ook een vestigingslocatie voor bedrijven en een bestemming voor werknemers. Dat draagt bij aan de levendigheid van de OV-hubs en niet-woonfuncties dragen bij aan de tegenspijs en interne verplaatsingen per fiets. Voor veel bedrijven is beschikbaarheid van personeel een belangrijke vestigingsvoorwaarde. De Regiopoorten kunnen zorgen voor een goede bereikbaarheid van de werklocaties. Niet alleen als locatie maar ook als schakel naar omliggende werkgebieden met goede aanvullende deelmobiliteit, OV- en fietsverbindingen.

Het USP is een grote werkgever voor de regio. Een deel van de Regiopoorten heeft een directe OV-verbinding en/of goed fietsverbinding met het USP. Daarmee worden niet alleen Utrecht Centraal en de tramlijn ontlast maar ook het onderliggende wegennet. Een goede verbinding met het USP kan ook aantrekkelijk zijn voor aan USP gerelateerde bedrijven, zodat zij zich kunnen vestigen op of nabij de Regiopoorten.

Het beschikbaar stellen van werkvormen zoals dienstverlening/kantoren heeft dus voordelen voor OV en fietsgebruik. Om hier optimaal gebruik van te maken moet voor huidige extensieve werklocaties dichtbij de stations elders ruimte gevonden worden om daar gevestigde bedrijven naar toe te verplaatsen (schuifruimte). Hierdoor kan de vrijgekomen ruimte op die Regiopoort gebruikt worden voor verdichting. Regiopoorten die zich lenen voor bedrijvigheid, bijvoorbeeld Regiopoorten Breukelen en Barneveld-Noord, kunnen mogelijk voor de verplaatsing van bedrijven worden ingezet. Voor de Regiopoort Breukelen loopt nu een verkenning naar het toekomstige programma. Hier wordt ook onderzocht of juist het werkprogramma uitbreid kan worden. Dit kan potentieel schuifruimte bieden voor de andere poorten.

Om de Regiopoorten Woerden, Bilthoven, Bunnik, Driebergen-Zeist, Nijkerk en Houten (na 2030) te ontwikkelen als Regiopoort is verplaatsing van bestaand werkprogramma nodig om ruimte te maken voor een gemengd stedelijk gebied. Ook op de Regiopoorten waar vooral gewoond wordt, is altijd sprake van gemengd stedelijk milieu met een percentage werkfuncties. Direct rondom de OV-knoop gaat het om ongeveer de helft van

de begane grond in te zetten voor werkgerelateerde voorzieningen, zoals kantoorfuncties en kleinschalige bedrijvigheid. Daaromheen neemt het aandeel werken af en wordt het een sterker woonmilieu.

Schuifruimtevragestuk

Op veel van de Regiopoorten zitten bedrijven en kantoren op plaatsen waar we nu gemengde- en woonmilieus willen faciliteren. Vaak is dit arbeidsextensieve bedrijvigheid wat niet gecombineerd kan worden met woningen. Deze bedrijvigheid kent vaak een grote ruimteclaim (en kan dus ingeruild worden voor een substantieel aantal woningen), maar heeft mogelijk ook impact heeft m.b.t. transportbewegingen, geur- en geluidscirkels. Binnen de programmalijn Regiopoorten is een eerste inventarisatie gedaan van bedrijven die verplaatst zouden moeten worden om de transformatie mogelijk te maken. Hieruit komt een verplaatsingsvraag van circa 30 hectare¹ aan bedrijvigheid. De verkenning laat zien dat de ontwikkeling van de Regiopoorten voor een verplaatsingsopgave van bedrijven zorgt. Dit is een complexe opgave omdat er beperkte ruimte in de regio is om nieuwe bedrijven heen te verplaatsen. Wel is de transformatie kansrijk omdat er een substantieel nieuw programma herontwikkeld kan worden. Om de bedrijfsverplaatsing van de grond te krijgen wordt er gezocht naar alternatieve locaties. Binnen de Regiopoorten of op andere (regionale) bedrijventerreinen. Dit is een opgave waar gemeenten, regio en provincie samen in op moeten trekken.

Bereikbaarheid en mobiliteit

Een belangrijk doel van de Regiopoortontwikkeling, naast het creëren van een gezonde en fijne leefomgeving, is het op gang brengen van een mobiliteitstransitie zodat het wegennet wordt ontlast. Om binnen de Regiopoortontwikkeling een mobiliteitstransitie te kunnen realiseren, moeten de voetganger, fietser, openbaar vervoer en deelmobiliteit in het ontwerp prioriteit krijgen boven eigen autobezit. Wanneer de alternatieven voor eigen autobezit op orde zijn, kan voor de toekomstige functies een lagere parkeernorm worden toegepast onder de voorwaarde dat er in de omgeving ook gereguleerd parkeren geldt en er dagelijkse voorzieningen in de nabije omgeving zijn. Daarbij geldt: hoe lager de parkeernorm, hoe hoger de eisen aan de randvoorwaarden.

1 Dit is gebaseerd op de huidige ruimte behoefte van de potentieel te verplaatsen verhuizen wegens de voorziene gebiedsontwikkeling. Bedrijfsbeëindigingen of groei-behoefte is in deze verkenning niet meegenomen.

Bestaande functies in de omgeving van de Regiopoort profiteren mee van het op orde brengen van de alternatieven voor autogebruik. Op korte termijn zal dit met name leiden tot minder autoverplaatsingen en meer verplaatsingen lopend, met de fiets of het OV. Op langere termijn kan het ook resulteren in een lager autobezit als de bestaande gebruikers hun mobiliteitsgedrag structureel aanpassen waardoor een eigen auto overbodig wordt.

Als voor nieuwe ontwikkelingen wordt uitgegaan van het hierboven geschetste is het mogelijk op de Regiopoorten woningen toe te voegen met een beperkte belasting op het (hoofd)wegennet. Dit betekent wel dat de kwaliteit en aanbod van het openbaar vervoer en ketenvoorzieningen (zoals de (elektrische) fiets en deelmobiliteit) moeten worden uitgebreid. Maar dit vergt minder grote investeringen dan op locaties waar nog helemaal geen goed openbaar vervoer is. Daarnaast profiteert de bestaande omgeving van de Regiopoort maximaal mee van de nieuwe ontwikkelingen en de verbeterde ruimtelijke kwaliteit.

Groen en landschap + water/klimaat

De omgevingen rondom stations zijn vaak verhard. Door op de Regiopoorten in te zetten op vergroening van de openbare ruimte en ook de gevels en dakoppervlakken te gebruiken voor wateropvang en groen, dragen de Regiopoorten ook bij aan de groenblauwe opgave en verbetering van de waterkwaliteit. Tevens biedt de aanleg van oppervlaktewater kansen voor aquathermie.

De groenblauwe opgave op de Regiopoorten draagt bij aan de waarden van het Pact Groen Groeit Mee in de vorm van meer robuuste systemen van water, natuur en recreatief groen in de directe planomgeving en de groenblauwe verbinding tussen stedelijke OV-hubs en het landschap erbuiten. Regiopoorten zijn op deze manier groene poorten; schakels in het regionale groenblauwe raamwerk (zie onder andere voorbeelden uit de Groen Groeit Mee Catalogus en de Agenda Groen en Landschap).

Groen raamwerk IRP (2023)

Indicatie van groenblauwe opgave U10

Legenda

-  Scheggen
-  Ecologische verbindingen
-  Recreatieve ecologische verbindingen
-  Groenblauwe dooradering
-  Nieuwe natuurkernen
-  Nieuwe ducten
-  Groene Regiopoorten
-  Nieuwe recreatiegebieden

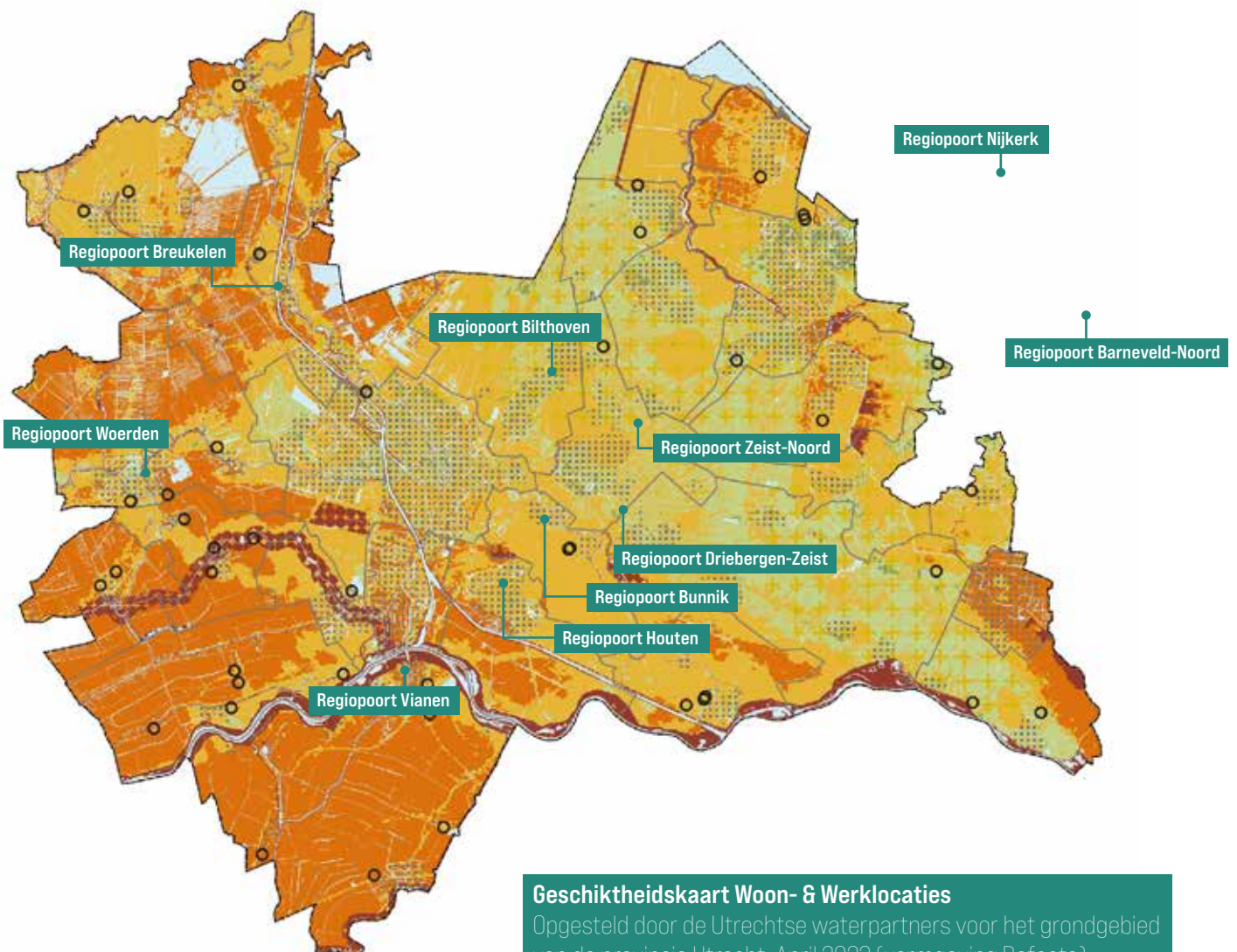


De Regiopoorten liggen bijna allemaal in de nabijheid van het landschap en kunnen zorgen voor het bereikbaar maken van het landschap en recreatiegebieden met OV, fiets of lopend. Op die manier komt het landschap mentaal dichterbij het bestaand stedelijk gebied (centrumstad). Ook wordt het landschap minder belast met auto's en parkeren. Goede routing, goede stallingsplekken, oplaadpunten voor fietsen en een scheiding tussen (snel)fietspaden en wandelpaden zijn wel een voorwaarde. De recreatieve functie van Regiopoorten zorgt voor een meer gespreid OV-gebruik over de dag. Een kanttekening hierbij is dat de recreatieve druk vanuit het stedelijk gebied erg toeneemt, waardoor het landschap ook onder druk staat.

De Utrechtse Waterpartners (vier waterschappen, drie drinkwaterbedrijven en Rijkswaterstaat) hebben een 'Geschiktheidskaart Woon- en Werklocaties' ontwikkeld voor het grondgebied van de provincie Utrecht.

Legenda

- A** Geen extra opgave vanuit bodem, water en klimaatverandering (Ja)
- B** Bodem, water of klimaatverandering vraagt om aanvullende eisen (Ja, mits)
- C** Bodem, water of klimaatverandering vraagt substantiële inspanning (Ja, mits)
- D** Een ontwikkeling of landgebruik legt een claim op de toekomst (Nee, tenzij)
- E** Ontwikkeling op waterhuishoudkundige infrastructuur is niet wenselijk (Nee)
-  Zoekgebieden waterberging (gestippeld)
-  Is er een bijzonder aandachtspunt, dan staan er plusjes op de kaart
-  Stedelijke gebieden
-  Woon- en werklocaties (zoekgebieden)
-  Gemeentegrenzen
-  Water



Geschiktheidskaart Woon- & Werklocaties

Opgesteld door de Utrechtse waterpartners voor het grondgebied van de provincie Utrecht, April 2023 (vormgeving Defacto)

Deze kaart geeft inzicht in de mate van geschiktheid van nieuwe woon- en werklocaties, gezien vanuit het bodem- en watersysteem en vormt daarmee de ruimtelijke vertaalslag van het principe 'water en bodem sturend'. De bijbehorende rapportage bevat ook handelingsperspectieven waarbij locatiespecifiek wordt beschreven op welke wijze woon- en werklocaties klimaatadaptief ontwikkeld kunnen worden.

Voor de Regiopoorten betekent dit onder andere het inzetten op minder afdichting van de bodem in stedelijk gebied, meer vergroenen en klimaatadaptief bouwen, besparen van water, ontlasten van het bodem- en watersysteem, water lokaal vasthouden, infiltreren en bergen om extreme buien te kunnen opvangen zodat overlast wordt voorkomen. Gedurende hevige neerslag bij een piekbui moeten vitale en kwetsbare infrastructuur en voorzieningen blijven functioneren en bereikbaar blijven.

In het Convenant Duurzame Woningbouw (2022) zijn afspraken over klimaatadaptief bouwen opgenomen. Daarnaast heeft het Rijk de landelijke 'Maatlat voor een groene en klimaatadaptieve gebouwde omgeving' ontwikkeld.

Energie en netcongestie

In de Omgevingsvisie provincie Utrecht (OpU) staat de doelstelling om zo snel mogelijk, maar uiterlijk in 2050, klimaatneutraal te zijn en om in 2030 een aandeel van 55% hernieuwbare elektriciteit te hebben. De RES's en het Integraal Ruimtelijk Perspectief van U10 geven regionale handvatten. Zowel de kleine als de grote ruimtelijke opgaven in de provincie, zoals de Regiopoorten, dienen daarom zoveel mogelijk zelf klimaatneutraal te worden.

In het Convenant Duurzame Woningbouw worden de energiedoelen voor woningbouw (nieuwbouw) vertaald in concrete prestatieindicatoren.

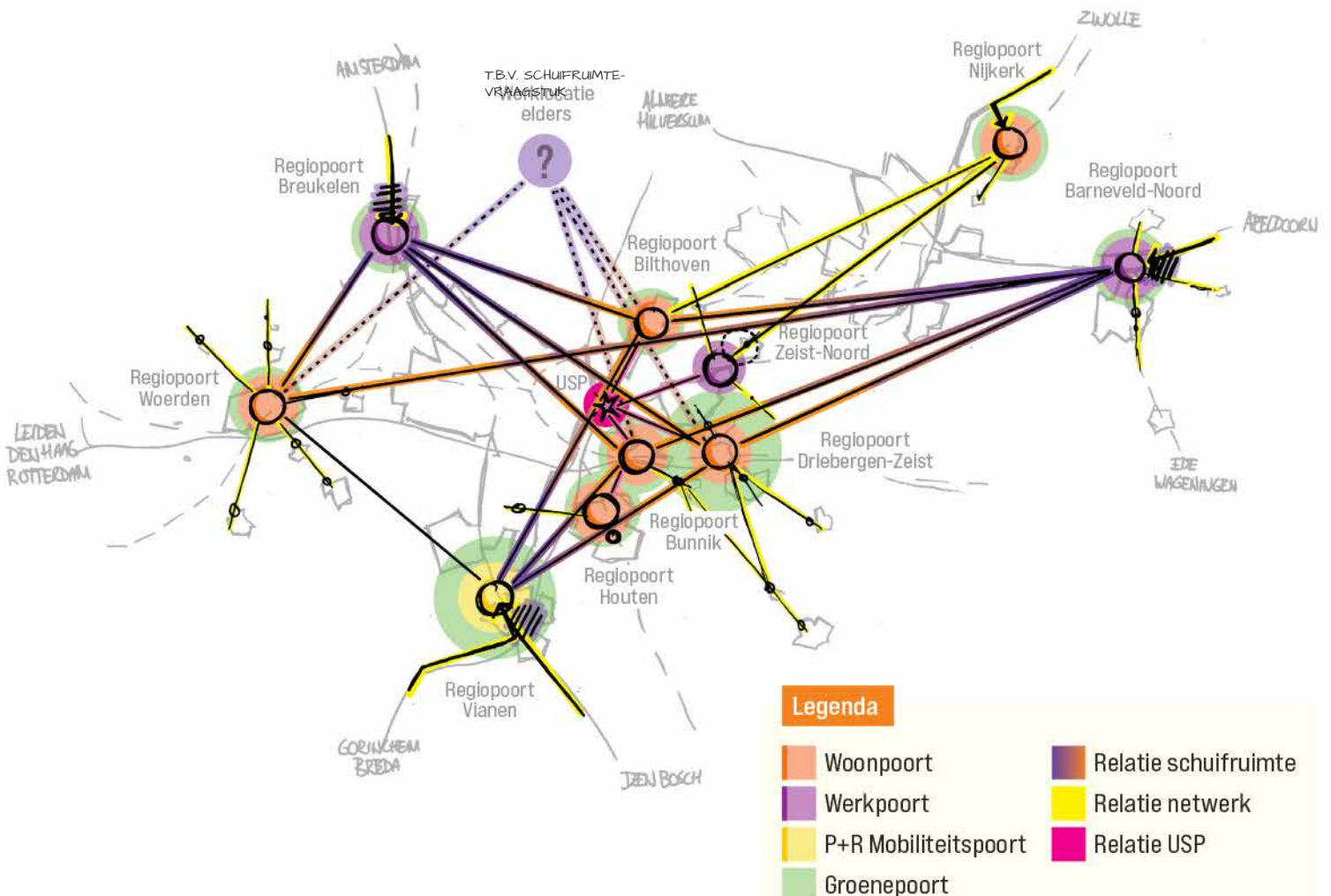
Zowel de warmtevraag voor gebouwen als het vervoer vraagt om steeds meer elektriciteit. Op dit moment is de capaciteit van het netwerk bepalend. Tot ca. 2030 is het elektriciteitsnetwerk overbelast (netcongestie) en zijn nieuwe grootverbruik aansluitingen in principe niet mogelijk. De netbeheerders werken in overleg met de Energy Board hard aan meer netwerkcapaciteit vanaf 2030, maar het blijft zaak om ook dan per Regiopoort slimme oplossingen te ontwikkelen voor besparing, opwek, uitwisseling en opslag.

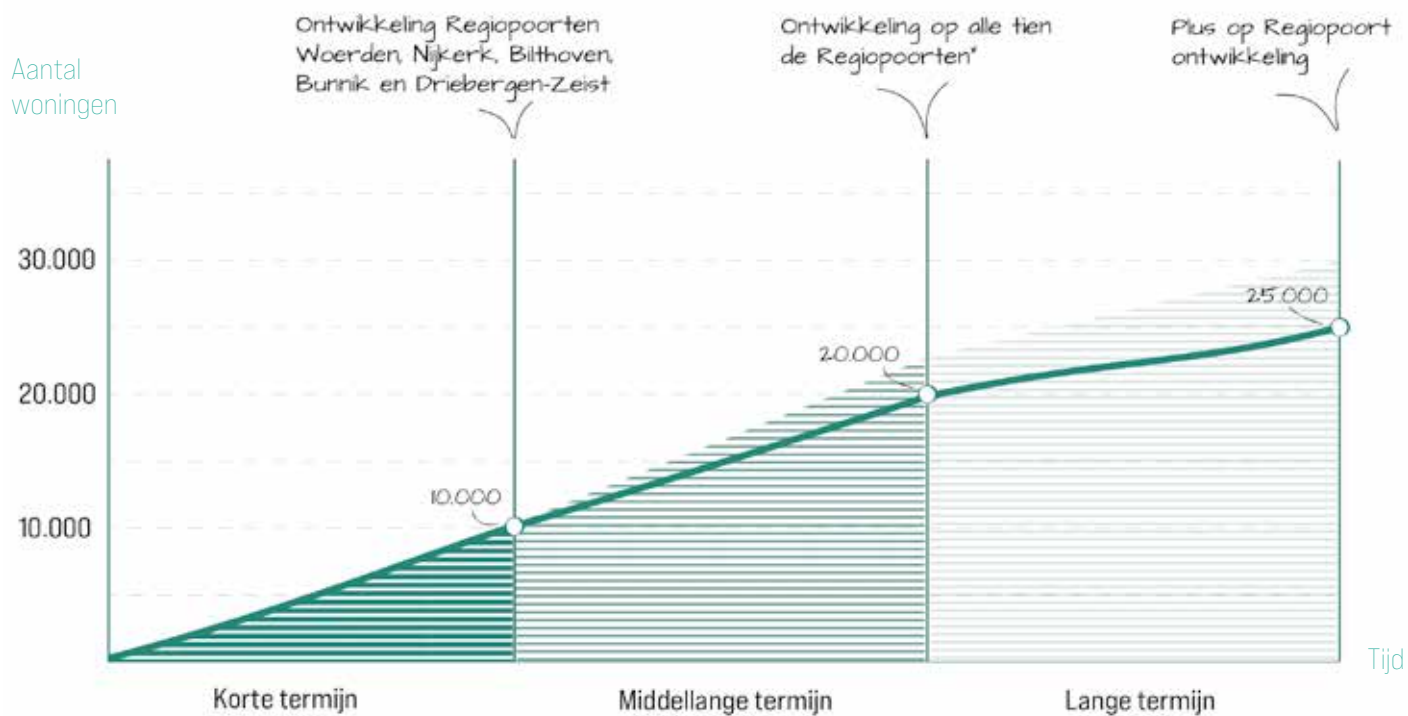
Verdichting rond de OV-knopen vergroot de kans op succesvolle collectieve energie-oplossingen zoals een warmtenet en de energie-uitwisseling (vraag, aanbod) tussen wonen en werken en vervoer. Er liggen kansen om bij de ontwikkeling van de Regiopoorten niet alleen de energieopgaven voor nieuwbouw, maar ook die van de aangrenzende bestaande bouw aan te haken. Regiopoorten kunnen goed worden ontwikkeld als min of meer losstaande energiesystemen. Hoewel er in de verdichte Regiopoorten weinig ruimte is voor energieopwekking, kan wel gedacht worden aan het benutten van daken en gevels van gebouwen (station, parkeerdak, bedrijven, woningen) voor zonnepanelen.

FASERING VAN DE ONTWIKKELINGEN

De tien Regiopoorten hebben veel overeenkomsten. De locaties zijn goed bereikbaar, verbonden met het groene buitengebied, vormen een belangrijke schakel tussen de metropoolpoorten en de vitale kernen, en hebben een aanzienlijke ontwikkelpotentie. Maar elke locatie is ook verschillend, met een ander beoogd programma en functie, en vooral door de lokale identiteiten die in alle plannen terugkomen. Het overzichtskaartje laat zien hoe alle poorten een eigen invulling krijgen. Daarmee spelen ze in op de lokale behoeften, maar door de diversiteit aan kenmerken vormen ze ook een complementaire toevoeging aan de regio.

NIJKERK	Ontwikkeling stationsomgeving in samenhang met bestaande Kern en het landschap
BREUKELEN	Verkenning uitbreiding bedrijvigheid en gemengd woon/werk programma en optimalisatie mobiliteitshub
BARNEVELD-NOORD	Optimaliseren stationsomgeving en P&R
BILTHOVEN	Transformatie versteende stationsomgeving naar aantrekkelijk woon-werk gebied
ZEIST-NOORD	Verkenning mobiliteitshub en ontwikkelpotentie
WOERDEN	Transformatie monofunctioneel werkgebied naar gemengd woon-werkgebied
BUNNIK	Transformatie van verouderd bedrijventerrein tot groene fietspoort op steenworp afstand van USP
DRIEBERGEN-ZEIST	Ontwikkeling groene poort met substantieel woon- en werkprogramma in nauwe samenhang met het landschap, cultuurhistorie en natuur
HOUTEN	Transformatie en inbereiding en verkenning ontwikkelingen in samenhang met bestaande kern en landschap. Ca 2.000 nieuwe woningen kunnen al op de korte termijn gerealiseerd worden.
VIANEN	Ontwikkeling regionale mobiliteitshub





* Getallen gebaseerd op input gemeenten in het kader van de ontwikkelingsstrategie.

De poorten bevinden zich in verschillende planfasen en hebben elk hun eigen ontwikkelsnelheid. Er zijn poorten waar de uitvoering al gestart is en poorten die aan het begin van de planvorming staan. In deze versie van de ontwikkelstrategie worden vijf poorten uitgelicht waarbij de uitvoering reeds gestart is of op korte termijn begint. De andere vijf poorten zullen op de middellange termijn worden toegevoegd. Daarnaast is er op veel poorten op de lange termijn sprake van een schaa sprong in het programma.

Aan de hand van de voortgang in de planvorming wordt de ontwikkelstrategie aangevuld met factsheets van de poorten die zover zijn. Zo wordt er ruimte geboden aan de verschillende snelheden zonder dat we de complementariteit van de tien poorten uit het oog verliezen.

Een Regiopoort ontwikkeling is een integrale gebiedsontwikkeling. Naast wonen ligt er ook een opgave voor werkprogramma, groen & landschap en mobiliteit.

KANSEN & VRAAGSTUKKEN VOOR REALISATIE*

* De factsheets laten de concrete uitwerkingen bij de vraagstukken per poort zien

De Regiopoorten hebben een grote ontwikkelpotentie en zijn een belangrijke schakel in het toekomstperspectief van de regio. Op sommige locaties kan gebruik gemaakt worden van nog beschikbare ruimte. Op andere locaties kunnen alleen woningen gerealiseerd worden door de herstructurering van bestaande functies of een integrale gebiedsontwikkeling met forse investeringen in leefbaarheid en bereikbaarheid. Dit brengt kansen en vraagstukken met zich mee die op de verschillende

poorten terug komen. Door deze gezamenlijk, met de UNed-partners en private partijen, op te pakken kan er efficiënt naar oplossingen gezocht worden zodat niet een locatie maar alle tien de locaties daarvan profiteren. Bij de vraagstukken staat aangegeven wat er al op gebeurt en aan wie de vragen gericht zijn. Dit laat zien dat er al veel randvoorwaarden op orde zijn, maar door invulling te geven aan de gezamenlijke kansen en vraagstukken kan de uitvoering versneld worden.



WONEN

Opgaven en kansen	Wat gebeurt er al?	Vraagstukken, en met wie?
INVESTEREN IN NABIJHEID EN WONEN MET KWALITEIT		
<ul style="list-style-type: none"> > De Regiopoorten hebben een zeer waardevolle ontwikkelpotentie. > Locaties zijn nu vaak in gebruik als monofunctionele vervoersknopen en productiestations waar mensen vooral opstappen. > Om te poorten te transformeren zijn maatregelen nodig op het gebied van mobiliteit, groen en leefbaarheid. Dit zorgt voor onrendabele toppen op de business cases. > Mogelijkheden voor cofinanciering zijn beperkt voor kleinere gemeenten. > Wegens grondposities en huidige functies hebben de poorten te maken met hoge investeringskosten. 	<ul style="list-style-type: none"> > Gemeenten stellen haalbare plannen op en optimaliseren business cases waar mogelijk. > Binnen en bovenplanse tekorten worden inzichtelijk gemaakt voor de Regiopoorten, te beginnen bij de eerste vijf poorten uit de uitwerking. 	<ul style="list-style-type: none"> > Ondersteuning bij planoptimalisaties: Team versnelling woningbouw provincie. > Kennisdeling en ervaringen uitwisselen: Regiopoortnetwerk. > Investerings op basis van cofinanciering. > Voor de korte termijn sluiten we aan bij bestaande regelingen voor aanvullende financiering voor woningbouw (bijv. wbi, sbi), mobiliteit, Voor de lange termijn worden investeringsmogelijkheden verkend en benut. Dit wordt o.a. gekoppeld aan de werkwijze van de uit te werken RIA. > Ondersteuning bij cofinanciering: Provincie en Rijkspartners.
CAPACITEIT EN EXPERTISE		
<ul style="list-style-type: none"> > De ontwikkelingen van de poorten vragen om extra capaciteit en expertise die niet alle gemeenten in huis hebben. 	<ul style="list-style-type: none"> > Inzet flexpool 	<ul style="list-style-type: none"> > Kennisdeling en ervaringen uitwisselen: Regiopoortnetwerk. > Ondersteuning capaciteitsvraag: Team versnelling woningbouw provincie. > Verdere verkenning mogelijkheden capaciteitsvraagstuk: Regiopoortnetwerk.



ECONOMIE

Opgaven en kansen	Wat gebeurt er al?	Vraagstukken, en met wie?
VERPLAATSING BEDRIJFVIGHEID EN SCHUIFRUIMTE		
<ul style="list-style-type: none">> In de huidige situatie is er circa 30 hectare bedrijvigheid wat getransformeerd moet worden.> Daarnaast zijn er ook poorten die in potentie ruimte opleveren voor bedrijvigheid. In het bijzonder bij de poort Breukelen.> Ruimte voor schuifruimte voor bedrijvigheid in de regio is beperkt.> Dit zorgt voor een grote schuifruimte opgave en een financiële opgave.	<ul style="list-style-type: none">> De U10 heeft geïnventariseerd hoe groot de verplaatsingsopgave vanuit de Regiopoorten is en wat specifieke (locatie)kenmerken van de bedrijven zijn.> In de regio komt een regionaal bedrijventerrein waar mogelijk een deel van de schuifruimte opgave kan landen. Daarnaast wordt er gezocht naar nog een extra regionaal bedrijventerrein.> Regio en provincie maken in het PPWW afspraken over de ruimtelijke programmering van wonen en werken.	<ul style="list-style-type: none">> Afstemming tussen te verplaatsen bedrijven en beschikbare ruimte binnen de Regiopoorten voor bedrijvigheid: Regiopoortennetwerk & provincie.> Verkenning mogelijkheden uitbereiding bedrijvigheid Regiopoort Breukelen: Gemeente Stichtse Vecht & provincie.> Kennis en capaciteit voor in te zetten instrumentarium: Regiopoortnetwerk, Provincie & Rijk.> Verkenning subsidiering voor verplaatsing en ontwikkeling bedrijvigheid: Provincie & Rijkspartners.> Nadere verkenning i.s.m. provincie naar verplaatsingsmogelijkheden naar reeds geprogrammeerde locaties voor bedrijven. Verkennen welke instrumenten en maatregelen nodig zijn, bijv. i.r.t. uitgifte-afspraken en netcongestie: Regiopoortnetwerk & provincie.
KANTORENBELEID		
<ul style="list-style-type: none">> Het huidige Utrechtse provinciale beleid maakt het onmogelijk dat er nieuwe kantoren op de Regiopoorten ontwikkeld of herontwikkeld worden.> Veel Regiopoorten hebben echter een (beperkt) kantorenprogramma in hun plannen, om een gemengd gebied te realiseren.	<ul style="list-style-type: none">> De provincie is voornemens het kantoren beleid te herzien zodat het mogelijk is om kantoren (gedeeltelijk) terug te brengen op deze locaties.	



GROEN EN LANDSCHAP

Opgaven en kansen	Wat gebeurt er al?	Vraagstukken, en met wie?
GROENE POORTEN		
<ul style="list-style-type: none">> Een kwaliteit van de Regiopoorten is een goede verbinding met het omliggende landschap. Deze verbinding kan versterkt worden door rekening te houden met verschillende schaalniveaus van groen. Het instrument 'Groene Schakels van voordeur tot landschap', biedt hiervoor nuttige handvatten.> Daarnaast moet er in de ontwikkeling voldoende ruimte zijn voor groen. Zowel voor een fijne woon-, als werkomgeving. Hanteer als richtgetallen 75m² groen per woning (binnenplans) en 500m² regionaal groen (op 3-5km).> Volgens de ambities van Groen Groeit Mee zijn er meerdere opgaven die een plek> moeten krijgen in groen. Met alle ruimteclaims die er spelen is het noodzakelijk om> deze opgaven aan elkaar te koppelen. Voor 'groen' in en om nieuwe woongebieden> heeft de provincie Utrecht het instrument de 'Schijf van Vijf' ontwikkeld.	<ul style="list-style-type: none">> Gemeenten werken plannen uit waar aandacht is voor groen & blauw en een goede verbinding met het buitengebied.> U10 adviseert gemeenten bij de planuitwerkingen.> Hulpmiddelen om groen in de plannen te borgen zijn het stappenplan uit de 'Handreiking Groen in en om de stad' (Rijk), 'Handreiking Nieuwe woongebieden' (Provincie) en het 'Convenant duurzaam bouwen' (Provincie).	<ul style="list-style-type: none">> Ondersteuning bij de kostenvraag voor de ontwikkeling van de groene poort o.a. subsidies groenfonds en UPLG. Er is behoefte aan ondersteuning financiële strategie: Provincie> Zie 'Subsidiering bij onrendabele toppen'



ENERGIE & NETCONGESTIE

Opgaven en kansen	Wat gebeurt er al?	Vraagstukken, en met wie?
NETCONGESTIE		
<ul style="list-style-type: none">> Op dit moment is de capaciteit van het netwerk bepalend. Tot ca. 2030 is het elektriciteitsnetwerk overbelast (netcongestie) en zijn nieuwe grootverbruik aansluitingen in principe niet mogelijk.> Omdat de meeste poorten in de planvormingsfase zitten zijn er mogelijkheden om plannen netbewust te ontwikkelen.	<ul style="list-style-type: none">> De netbeheerders werken in overleg met de Energy Board hard aan meer netwerkcapaciteit vanaf 2030.> Per Regiopoort wordt er ingezet om slimme oplossingen te ontwikkelen voor besparing, opwek, uitwisseling en opslag om netbewust te ontwikkelen.	<ul style="list-style-type: none">> Voor de ontwikkelingen die op de korte termijn starten is een goede afstemming en informatievoorziening van de netbeheerders nodig om de huidige plannen voor te kunnen zetten (Netbeheerders, Energy Board, Provincie).> Voor de projecten die op de middellange en lange termijn in uitvoering gaan zijn duidelijke kaders nodig over de ontwikkelmogelijkheden (Netbeheerder, Provincie, Rijk).



MOBILITEIT

Opgaven en kansen	Wat gebeurt er al?	Vraagstukken, en met wie?
FREQUENTIEVERHOOGING TREIN		
<ul style="list-style-type: none">> Voor de poorten Bunnik, Driebergen-Zeist, Breukelen, Bilthoven en Nijkerk is een frequentieverhoging van de trein gewenst om de poort optimaal te laten functioneren.	<ul style="list-style-type: none">> NS studeert op frequentieverhoging Breukelen en Bunnik binnen de HRN concessie> Pre-verkenning Veluwelijn met gemeenten Nijkerk, Harderwijk, provincies, NS en ProRail loopt.	<ul style="list-style-type: none">> Start MIRT verkenning Veluwelijn voor frequentie verhoging Amersfoort – Nijkerk – Harderwijk> Voor Bunnik en Breukelen is de frequentieverhoging naar dalverdichting onderdeel van de komende HRN concessie. Dit is maakbaar op de infrastructuur, maar is afhankelijk van reizigersgroei.
KWALITEITSVERBETERING OPENBAAR VERVOERHUB (FIRST & LAST MILE)		
<ul style="list-style-type: none">> Voor een optimaal gebruik van de poortfunctie zijn er voorzieningen die om een kwaliteitsverbetering vragen namelijk:<ul style="list-style-type: none">> Uitbreiding fietsparkeer-voorzieningen vanwege een toenemend fietsgebruik en diversiteit aan fietsen op alle Regiopoorten, op een aantal Regiopoorten ook omdat het gebruik van de huidige voorziening al onder druk staat.> Kwalitatief aanbod met diverse vormen van deelmobiliteit.> Aanpak omgeving t.b.v. een aantrekkelijker en veiliger verblijfsgebied.	<ul style="list-style-type: none">> Optimalisaties worden verkend in planuitwerkingen door gemeenten in samenwerking met NS en ProRail.> Programma Goed op weg en provincie zetten zich in voor het aanbod deelmobiliteit.> Expertiseteam Openbaar Vervoer van de provincie (knooppuntenteam) ondersteunt bij de verkenning naar optimalisaties van de poorten	<ul style="list-style-type: none">> De kwaliteitsverbeteringen aan de stationsomgevingen en de poortfuncties brengen mobiliteitsinvesteringen met zich mee waar een financieringsvraag voor is. Voor de eerste vijf poorten zijn deze maatregelen opgenomen in de factsheets.> Doorzetten ondersteuning van het Expertiseteam Openbaar Vervoer van de provincie (knooppuntenteam)
VERBINDINGEN		
<ul style="list-style-type: none">> Verbeteren van wandel- en fietsroutes naar het station.> Aanleg van een nieuwe doorfietsroute.	<ul style="list-style-type: none">> Verbeteren van wandel- en fietsroutes naar het station is onderdeel van de planuitwerkingen.> Gemeenten en provincie werken gezamenlijk aan de aanleg van nieuwe doorfietsroutes.	<ul style="list-style-type: none">> Deze maatregelen zorgen deels voor binnenplanse en deels voor bovenplanse tekorten waar een financieringsvraag voor is. Voor de eerste vijf poorten zijn deze maatregelen opgenomen in de factsheets.
TOEKOMSTBESTENDIG PARKEERBELEID		
<ul style="list-style-type: none">> Lagere parkeernorm en parkeerregulering is een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsprofiel passend bij de Regiopoorten.> Belangrijke knop voor realisatie Regiopoort ambitie.> Praktijk is complex: de ontwikkelingen bevinden zich in een bestaande context waar vaak geen parkeerregulering is.	<ul style="list-style-type: none">> Via het mobiliteitsprogramma van eisen-traject wordt voor de poort Woerden verkend wat een passende norm is.> De poorten die al ver in de planuitwerking gaan hebben een lagere parkeernorm als uitgangspunt.	<ul style="list-style-type: none">> Ondersteuning op kennis en capaciteit: U10, Provincie, Regio Amersfoort.> Uitwisselen kennis en ervaringen: Regiopoortnetwerk.> Om een lagere parkeernorm te hanteren moeten de alternatieve voor de auto op orde zijn en van hoge kwaliteit. Zie hiervoor het punt kwaliteitsverbeteringen OV-knooppunt.

FACTSHEET

REGIOPOORT **WOERDEN**

REGIOPOORT **BREUKELEN**

REGIOPOORT **BUNNIK**

REGIOPOORT **HOUTEN**

REGIOPOORT **BILTHOVEN**

REGIOPOORT **DRIEBERGEN-ZEIST**

REGIOPOORT **NIJKERK**

REGIOPOORT **VIANEN**

REGIOPOORT **BARNEVELD**

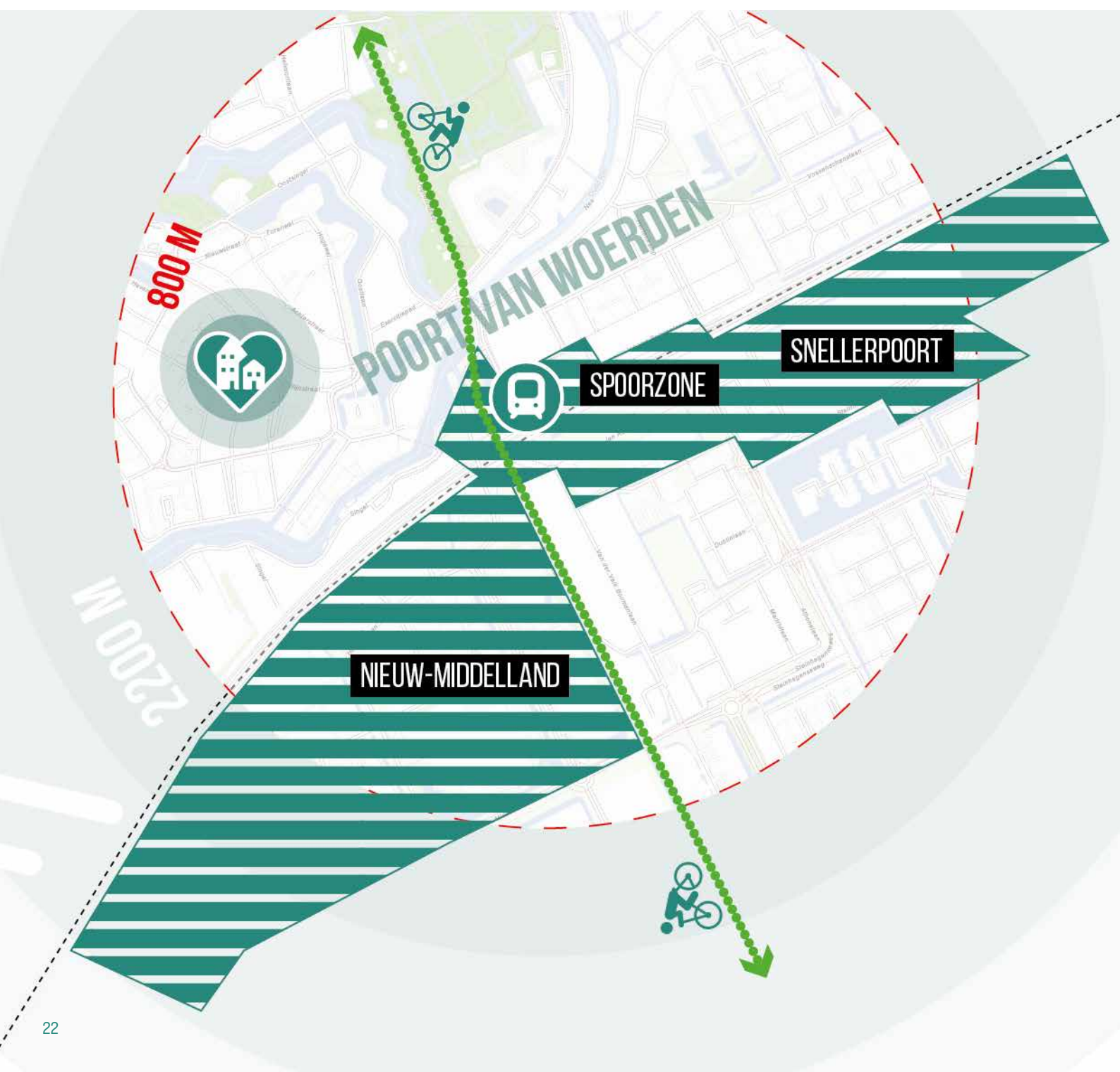
REGIOPOORT **ZEIST-NOORD**

REGIOPOORT WOERDEN

Ambitie

Regiopoort Woerden is de poort naar het Groene Hart. Het stationsgebied is dé verbinding tussen de noord en zuidzijde van de stad. De Regiopoort ontwikkeling van Woerden, ook wel 'Poort van Woerden' genoemd, bestaat uit een drietal stedelijke ontwikkelingen. Met de ontwikkeling van Nieuw-Middelland, Snellerpoort en het

Stationsgebied bouwt Woerden al flink aan het concept Regiopoort. Er worden grote hoeveelheden woningen toegevoegd, recreatieve verbindingen met het Groene Hart versterkt en ingezet op mobiliteitstransitie. De Regiopoort is al volop in ontwikkeling en de eerste contouren van de ontwikkelingen zijn al te zien.



Programma Woerden	Aantallen		Locatie	
	1e ring	2e ring	1e ring	2e ring
Woningen	3650	1350	Stationsgebied, Nieuw-Middelland en Snellerpoort	
Werkgelegenheid bvo	16.200 m ²			

Nu

De Regiopoort Woerden ligt centraal in Nederland op een spoor kruispunt tussen Amsterdam, Rotterdam, Den Haag, Leiden en Utrecht. De poort ligt midden in het hart van Woerden en grenst aan de oude binnenstad. De Regiopoort bestaat op dit moment uit een monumentaal, functioneel station, monofunctionele woon- en werkgebieden en een nog kale vlakte langs het spoor. De spoorlijn als harde barrière tussen Woerden Noord en Zuid en de infrastructurele knoop bij het station zijn kenmerkend voor het gebied.

De contouren van de toekomstige Regiopoort zijn echter zichtbaar, want de eerste ontwikkelingen zijn gestart of zelfs al gereed. In het oosten ligt de ontwikkellocatie Snellerpoort, waar de bouwvelden liggend in nieuw aangelegde infrastructuur duidelijk zichtbaar zijn. In het westen ligt het ontwikkelgebied Nieuw-Middelland, waar de transformatie van kantoreengebied naar gemengd stedelijk woongebied in volle gang is.

In 2035

Dankzij transformatie en nieuwbouw is Regiopoort Woerden flink verdicht. De centrale ligging in Nederland, de ontwikkelingen rond het station en de nabijheid van binnenstad en Groene Hart maken de Regiopoort tot een aantrekkelijke bestemming om te wonen en te ontmoeten.

De regiopoort is een levendig, duurzaam en goed verbonden stedelijk stadsdeel en speelt een belangrijke rol in de verbinding tussen Woerden Noord en Zuid. De auto is in het gebied minder prominent aanwezig. Het station bereik je het snelste te voet of met de fiets. En dankzij een upgrade van de stationsomgeving parkeer je hier gemakkelijk je fiets en ben je snel op het station. Deze gemakkelijke overstap naar de trein is belangrijk voor Woerden en de omliggende kleinere kernen zonder station. Woerden vervult op deze manier een rol als centrumgemeente in het westelijk deel van de provincie Utrecht.

De beoogde ontwikkeling, op lange termijn, in de 2e ring is afhankelijk van bedrijfsverplaatsingen.

Bouwstenen ontwikkeling Regiopoort Woerden

- > Sturend parkeerbeleid en collectieve hubs
- > Kwaliteitsprong stationsomgeving
- > Investeren in groenblauwe verbindingen met het buitengebied
- > Kwalitatieve verbindingen tussen ontwikkelgebied en binnenstad en rond het station in noord-zuidrichting (entree zuidzijde)
- > Bedrijfsverplaatsingen
- > Kwalitatief hoogwaardige leefomgeving
- > Betaalbare woningen

Schetsontwerp - Nieuw Middelland

Bron: Dijk&Co



Ontwikkeling Nieuw-Middelland

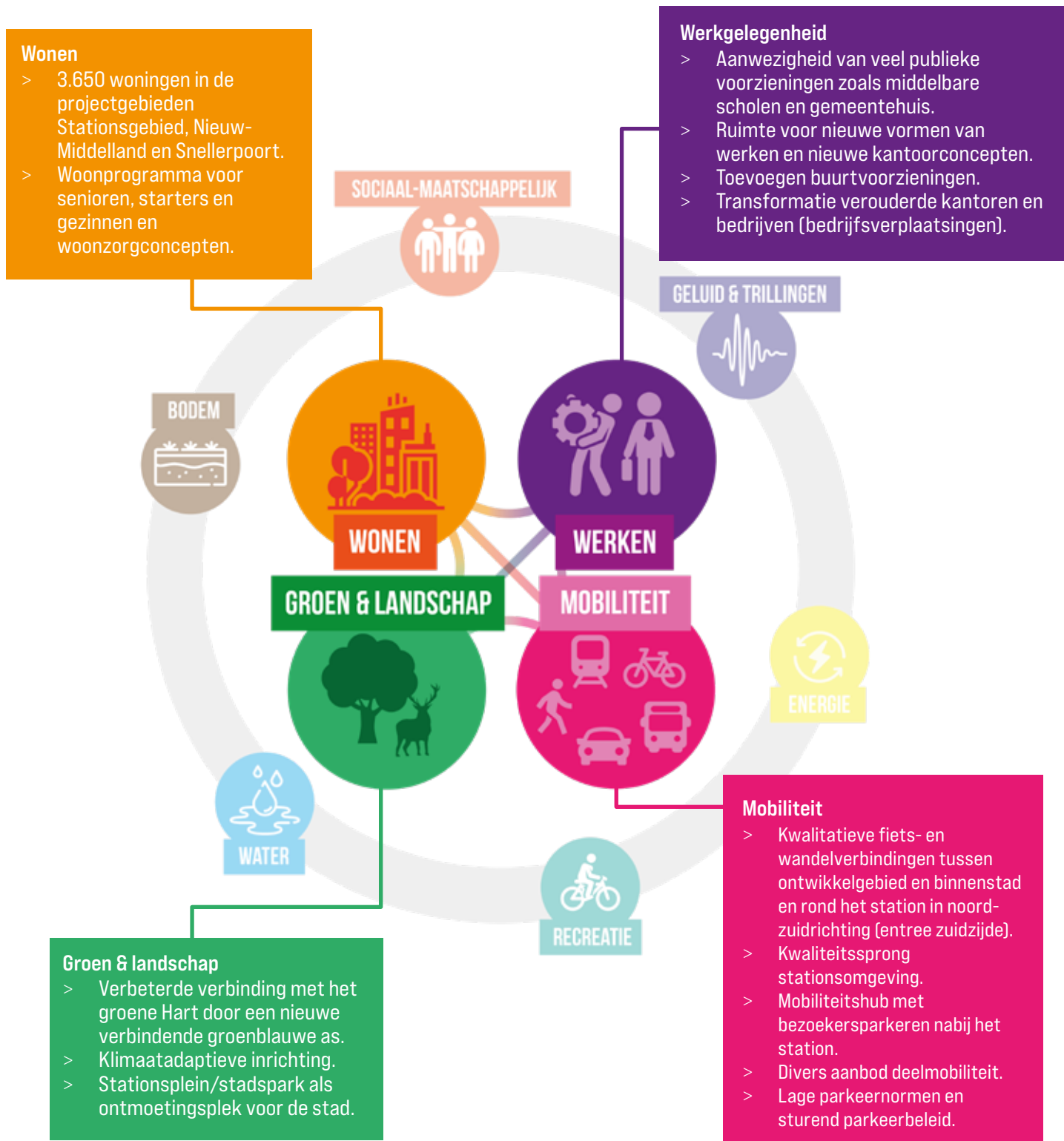
De ambitie is om Nieuw-Middelland te ontwikkelen tot een gemengd stedelijk woongebied. Een gebied met een duurzaam karakter dat ruimte biedt aan gevarieerde woningtypen en daarmee een plek wordt waar verschillende doelgroepen komen te wonen. De ligging van Nieuw-Middelland zorgt ervoor dat de nadruk ligt op de vorming van een levendig stedelijk woonmilieu.

Afhankelijk van de geleidelijke ontwikkeling van bedrijvigheid naar woonfuncties, kan Nieuw-Middelland op termijn plek bieden aan circa 1800 tot 2400 nieuwe woningen. Bij een dergelijke omvang horen ook voorzieningen voor de nieuwe bewoners.

Bron: www.nieuw-middelland.nl

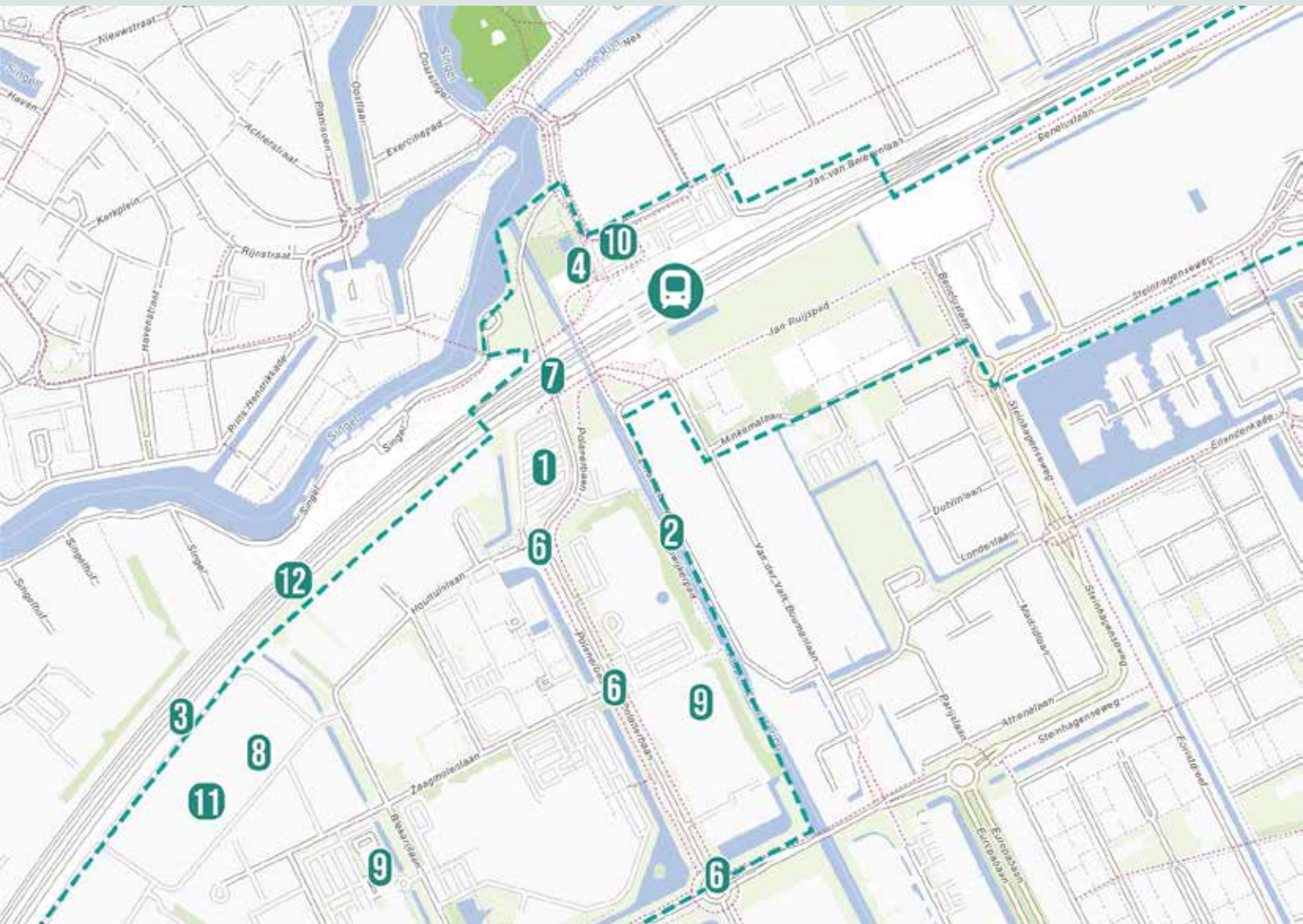
BIJDRAGE REGIONALE OPGAVEN

REGIOPORT WOERDEN



Maatregelen

1. Uitbreiden deelmobiliteit en hubfaciliteiten (hele station) toekomstbestendige fietsvoorziening (herontwikkelen P&R zuidzijde)
2. Groenblauwe fiets- en wandelverbinding van Landgoed Linschoten, langs de Jaap Bijzervetering, via stationsgebied naar het Groene Hart
3. Doorfietsroute Utrecht – Woerden in westelijke richting doortrekken
4. Realiseren ontmoetingsplek voor de stad door realisatie nieuw stationsplein en stadspark
5. Invoeren parkeerregulering
6. Herinrichting bestaande kruispunten en aanpassing bestaande infrastructuur in Nieuw-Middelland voor afwikkelen toename in verkeer
7. Nieuwe Noord-Zuid verbinding voor langzaam verkeer in stationsgebied
8. Klimaatadaptieve inrichting transformatiegebied Nieuw-Middelland
9. Collectieve parkeervoorzieningen aan de randen van het ontwikkelgebied
10. Situering van busstation inclusief routing buslijnen
11. Verplaatsing bedrijvigheid
12. Verbinding voor langzaam verkeer van Blekerijlaan naar binnenstad (kruisen van het spoor)



REGIOPOORT BUNNIK

Ambitie

Regiopoort Bunnik ligt in een groene en dynamische stadsrandzone van Utrecht. Deze regiopoort heeft een unieke kans om zich tot de 'Groene Fietspoort' van de regio te ontwikkelen. Gelegen in een groen en recreatief gebied, naast de fietsbrug over de A12 en op steenworp afstand van het Utrecht Science Park (USP) wordt er ingezet op de treinfietsers. De regiopoort wordt getransformeerd van een kantoor- en werkgebied naar een groen gemengd gebied waarin wonen, werken en

voorzieningen een plek krijgen. Er worden woningen toegevoegd, de uitstraling wordt leefbaarder en groener. De regiopoort ontwikkelt zich tot een gebied met een eigen identiteit en karakter, passend bij de dorpse waarden van Bunnik terwijl er ook een bijdrage wordt geleverd aan de regionale opgaven. De Regiopoort Bunnik heeft potentie om een groene regioknoop te worden waarin rust en reuring met elkaar worden verbonden.



Programma Bunnik	Aantallen		Locatie	
	1e ring	2e ring	1e ring	2e ring
Woningen	1000	1700	Bunnik stationsomgeving	Kersenweide
Werkgelegenheid bvo	67.000 m ²			

Nu

Regiopoort Bunnik ligt op de route Utrecht-Arnhem en heeft een gunstige ligging ten opzichte van het USP (Utrecht Science Park). Op de fiets ben je er binnen 10 minuten via een comfortabele route. Het station ligt aan de rand van het dorp Bunnik. Tussen het spoor en de A12 ligt aan de zuidzijde een bedrijventerrein. Aan de westkant ligt het prachtige en cultuurhistorisch waardevolle landschap van de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Romeinse Limes. Hier liggen belangrijke toeristisch-recreatieve trekpleisters: de forten Vechten en Rhijnauwen en de bossen van Amelisweerd. Aan de zuidkant het Kromme Rijn Landschap. De stationsomgeving is mooi gelegen maar is weinig levendig.

Naast het station ligt een kleinschalige gratis parkeervoorziening (circa 100 parkeerplaatsen). OV-fietsen zijn beperkt beschikbaar. Aan de noordoostkant van het station ligt een woonwijk op relatief korte afstand van het centrum van Bunnik. Aan de noordwestzijde van het station ligt het bedrijventerrein de Twaalf Apostelen, wat bestaat uit kantoor- en industrie functies. Ten zuiden van het station, tussen spoor en snelweg (A12) ligt een bedrijventerrein met grootschaligere functies.

In 2035

Het stationsgebied van Bunnik is getransformeerd van een bedrijventerrein naar een levendige gemengde buurt. Studenten en werknemers hebben Regiopoort Bunnik-USP ontdekt. Het is inmiddels hét overstappunt naar het Utrecht Science Park. De treinfrequentie is gedurende de hele dag verhoogd naar 4 keer per uur. Het gebied om het station heeft een transitie ondergaan naar een gemengd gebied met ruimte voor werk, woningen en voorzieningen, waaronder kleine winkeltjes, kleinschalige horeca en recreatieve sportvoorzieningen die zelfs regionale aantrekkingskracht hebben gekregen. Het naastgelegen hotel heeft de congresfunctie versterkt. Er zijn 1000

woningen gebouwd, vooral voor (studerende) starters. Die passen goed bij de campusontwikkeling die met name aan USP gelieerde bedrijven aantrekt. De Regiopoort functioneert bij uitstek als Fietspoort. Er stappen mensen uit die hun weg vervolgen met een van de talrijke deelfietsen of met een eigen fiets, die gestald is in de ruime stalling. Andersom komen er veel treinreizigers op de fiets uit Bunnik, Houten en Odijk. Zij zijn binnen 10 minuten in hartje Utrecht. Ook de doorgaande fietsroutes zijn sterk verbeterd. Vanuit Houten en Odijk, die gegroeid zijn met onder andere de duurzame wijk Kersenweide, passeer je de A12 en het spoor haast ongemerkt over een brede fietsbrug. Kersenweide is vooral voor gezinnen. De doelgroep van inbreidingen is sterk afhankelijk van de locatie, waarbij met name de afstand tot voorzieningen een rol speelt.

Bouwstenen ontwikkeling Regiopoort Bunnik

- > Betaalbare woningen voor (studerende) starters
- > Kwaliteitsprong mobiliteitshub, vooral gericht op fietsers aan USP gelieerde startups
- > Investeren in deelmobiliteit
- > Doorfietsroutes naar USP, Houten, Bunnik en Odijk
- > Het Linielandschap met forten en bossen nabij
- > Vanaf het station wandel en fiets je het Kromme Rijngebied in
- > Parkeerbeleid is primair gericht op de fiets
- > Gereguleerd autoparkeren en een passende lagere parkeernorm
- > Treinfrequentie van 4x per uur (dalverdichting)
- > Een levendige buurt met een mix van functies
- > Bedrijfsverplaatsingen
- > Een klimaatadaptieve en gezonde omgeving om te wonen en recreëren met veel groen

Impressie Stationsbuurt Bunnik

Bron: Gebiedsvisie Stationsomgeving Bunnik, SVP (2023)



Ontwikkeling bedrijventerrein en werklocaties

De zone tussen spoor en A12 wordt van oudsher gekenmerkt door intensieve bedrijvigheid. Vroeger vooral maak-industrie. Tegenwoordig ook kantoren en een fors hotel. De transformatie begint met het uitplaatsen van kantoorfuncties. Dit schept ruimte om de woningbouw in gang te zetten. Met de overige bedrijven worden gesprekken gevoerd over hun toekomstplannen, inpassing in de plannen van de gebiedsontwikkeling en eventuele uitplaatsing/verplaatsing. Hiervoor onderzoeken we de mogelijkheid van een nieuw (boven)lokaal bedrijvenpark ten zuiden van de A12.

BIJDRAGE REGIONALE OPGAVEN

REGIOPOORT BUNNIK

Wonen

- > Circa 1000 woningen in de Regioport.
- > Ca 1200 woningen in nieuwbouwwijk Kersenweide.
- > Ca 1000 woningen door inbreiding in de dorpen Bunnik en Odijk.
- > Minimaal tweederde betaalbaar.

Werkgelegenheid

- > Transformatie kantoren en overige bedrijven.
- > Verkenning ontwikkeling bedrijvenpark ten zuiden van de A12.
- > Kleine winkels, kleinschalige horeca, recreatieve sportvoorzieningen, zorg.
- > USP gelieerde bedrijven (bijv. startups).



Groen & landschap

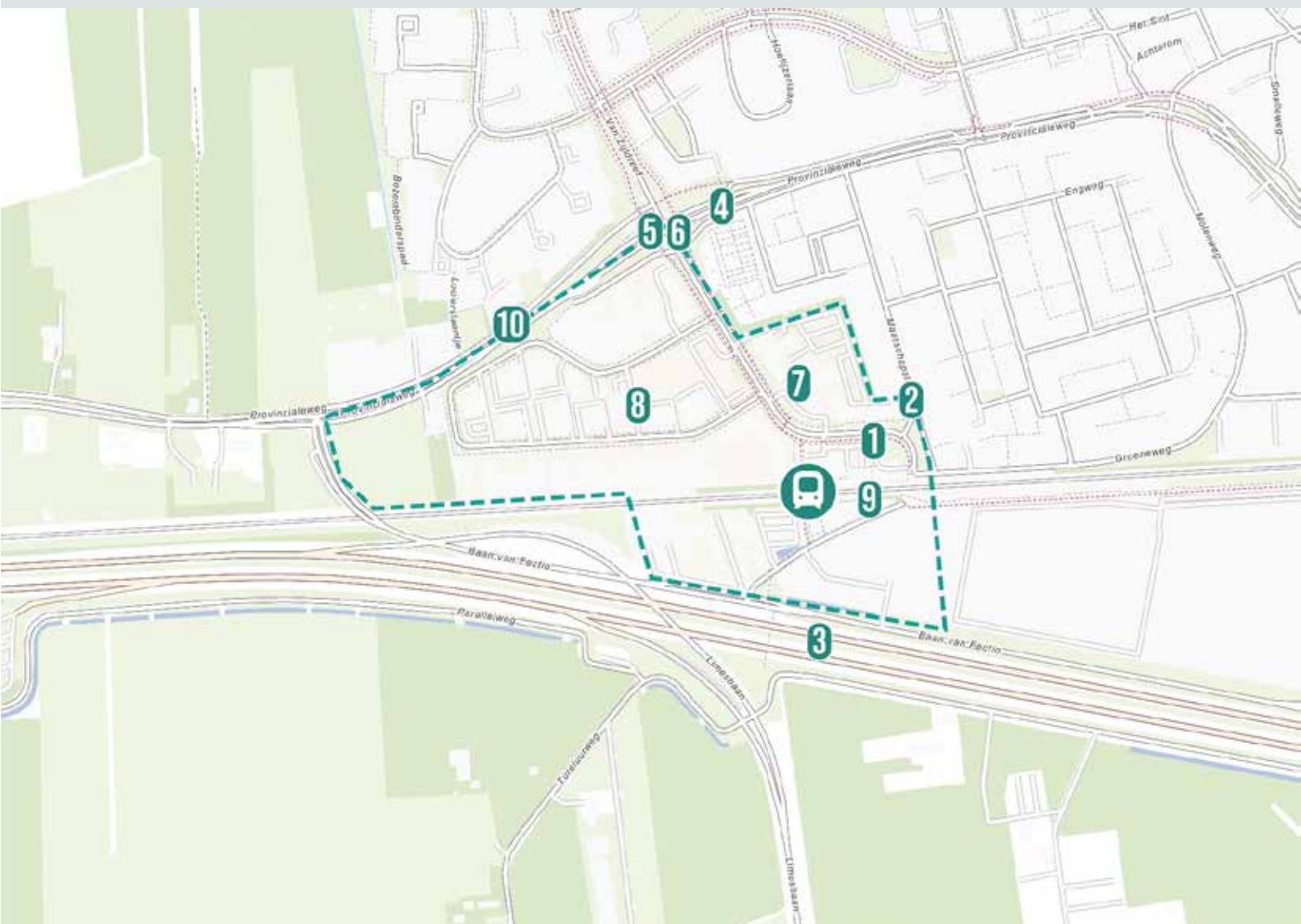
- > Verbeteren groen-blaue verbinding met het buitengebied.
- > Ontwikkeling naar duurzame landbouw
- > Ca 20 ha nieuwe natuur- en recreatiegebieden.
- > Verbetering groenblauwe dooradering van het Kromme Rijnlandschap.
- > Een klimaatadaptieve groene stationsomgeving als ontmoetingsplek.

Mobiliteit

- > Aantrekkelijke stationsomgeving inclusief voorzieningen.
- > Divers aanbod deelfervoer.
- > Fietsbrug over A12.
- > Directe fietsroutes richting Houten en Odijk (via Kersenweide).
- > Directe fietsroute naar USP.
- > Frequentieverhoging trein. Invoeren parkeerregulering en lagere parkeernorm (parkeren uit het zicht).

Maatregelen

1. Uitbreiden fietsparkeervoorzieningen
2. Divers aanbod deelvervoer
3. Fietsbrug over A12
4. Fietsroute richting Kersenweide
5. Doorfietsroute USP Veenendaal
6. Doorfietsroute Houten Bunnik USP
7. Invoeren parkeerregulering
8. Bedrijfsverplaatsingen (bedrijven en kantoren)
9. Groenblauwe stationsomgeving + verbinding met het landschap
10. Afwaarden provinciale weg

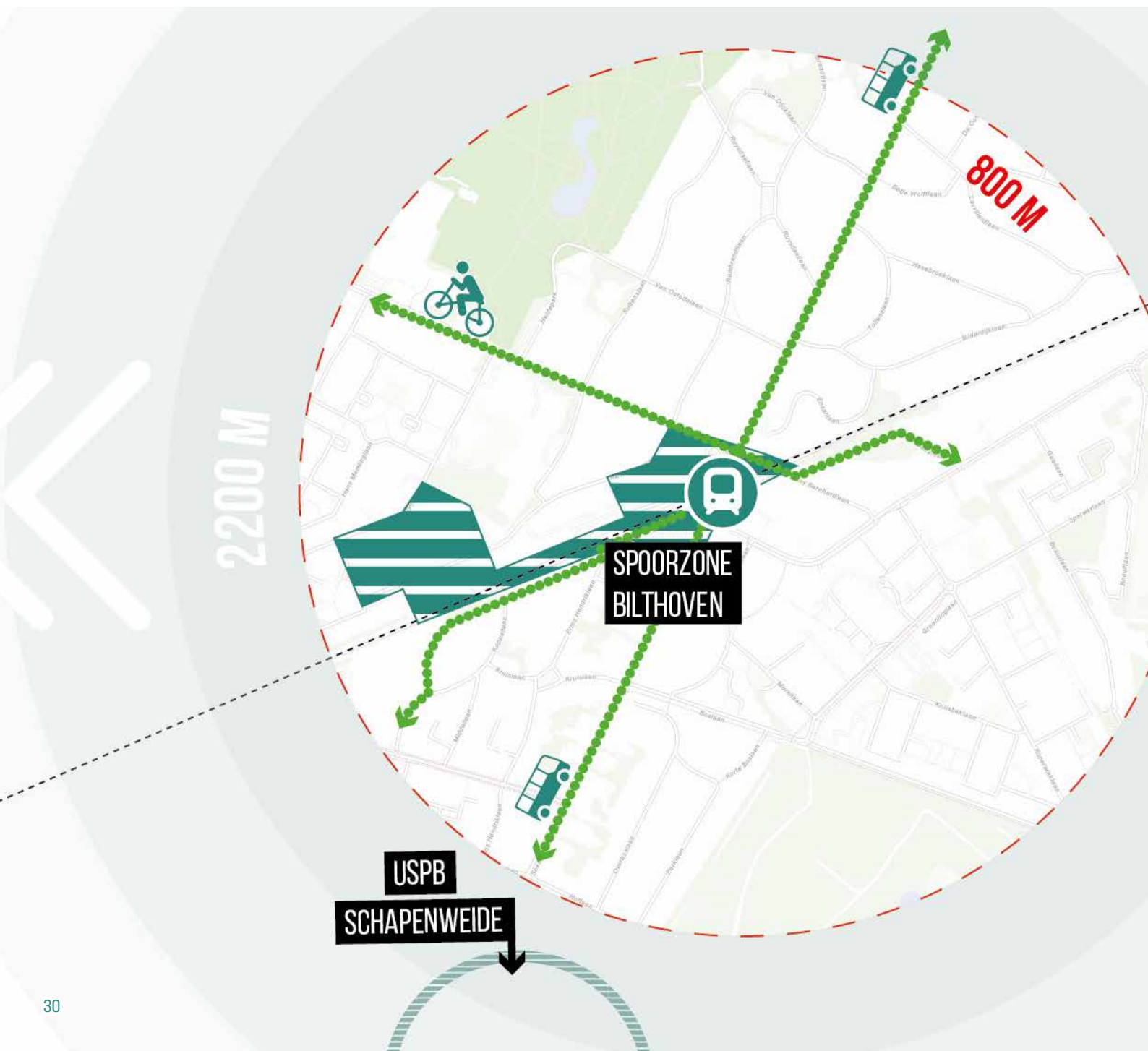


REGIOPOORT BILTHOVEN

Ambitie

Regioport Bilthoven leent zich uitermate goed voor een Regioportontwikkeling. Het station ligt nabij het bestaande centrum van Bilthoven waardoor het grootste deel van de voorzieningen al in de buurt aanwezig is. Er kan daarom een wat grotere nadruk gelegd worden aan de bijdrage aan de woningbouwopgave. Doordat de locatie ook nog eens direct naast het station ligt het voor de hand om op deze Regioport maximaal in te zetten op de mobiliteitstransitie.

Doordat het gebied middenin het bebouwde gebied van Bilthoven ligt zijn investeringen in robuuste groene verbindingen naar het omliggende landschap belangrijk. Een soepele overstap van trein naar bus biedt mogelijkheden om de al goede verbinding met het USP(B) nog beter te maken. Regioport Bilthoven is een ideale locatie om meer reizigers richting het USP (bus en fiets) af te vangen en kan daarmee een belangrijke bijdrage te leveren aan de toenemende mobiliteitsdruk in en rond Utrecht.



Programma Bilthoven	Aantallen		Locatie	
	1e ring	2e ring	1e ring	2e ring
Woningen	700 - 850	450	Stationsomgeving	Schapenweide
Werkgelegenheid bvo	5.000 m ²	25.000 m ²	Stationsomgeving	USPB, Schapenweide

Nu

Regiopoort Bilthoven ligt op de spoorcorridor Utrecht-Amersfoort en wordt elk kwartier bediend. Het gebied grenst direct aan het centrum van Bilthoven en kenmerkt zich door een versteende omgeving met weinig groen. Momenteel is het een functionele werklocatie met ca. 30.000 m² bedrijfsruimte en 250 arbeidsplaatsen. Rond het station liggen diverse wijken en de fietsverbinding onder het spoor is een belangrijke route voor inwoners van Bilthoven. De afgelopen jaren is al op een aantal locaties in de nabijheid van het station een significante hoeveelheid woningen toegevoegd. Verdere toevoeging vraagt echter ook aanpassingen in het mobiliteitssysteem.

Aan de noordwestzijde van het station Bilthoven ligt een gratis parkeerplaats die met name een lokale rol vervult voor Bilthoven en omliggende kernen. De A28 en A27 (van en naar Utrecht) staan in de spits onder druk.

Aan de noordkant van het spoor ligt een zone met diverse functies (busstation, bedrijven, verzorgingstehuis en woningen). Ook zijn er diverse scholen gevestigd. Rondom dit gebied en het station liggen verschillende woonwijken.

In 2035

De spoorzone Bilthoven is een levendig, duurzaam en aantrekkelijk gebied om te wonen, te werken en elkaar te ontmoeten. Dankzij een flinke vergroening is de omgevingskwaliteit ook voor de bestaande bewoners verbeterd. In de stationsomgeving zijn meer mensen komen wonen waardoor het een complete en levendige

buurt is geworden. Voor omliggende steden vormt het station een poort naar het groen.

Op de knoop is het bestaande werkgebied getransformeerd naar een gemengd (binnen)stedelijk gebied. Door een directe aansluiting naar het omliggende landschap en de bestaande voorzieningen is er een flinke verdichting gerealiseerd. Dit in combinatie met een lage parkeernorm, en ontwarde mobiliteitsknoop en een veilig en toegankelijk station. Doordat meer mensen via Regiopoort Bilthoven naar het Utrecht Science Park reizen is het regionale wegensysteem rondom Utrecht ontlast.

De ontwikkeling van de poort heeft voor de regio vier voordelen opgeleverd: allereerst heeft de Regiopoortontwikkeling een bijdrage aan de woningbouwopgave opgeleverd. Ten tweede dragen de OV maatregelen bij aan het ontlasten van het wegensysteem. Ten derde heeft de ontwikkeling bijgedragen aan het toegankelijk maken van het landschap en tot slot is de verbinding met het USP en USPB verbeterd.

Bouwstenen ontwikkeling Regiopoort Bilthoven

- > Betaalbare woningen
- > Ontvlechten verkeersstromen
- > Kwaliteitsprong mobiliteitshub
- > Toekomstbestendig parkeerbeleid
- > Groenblauwe stationsomgeving en verbinding groene gebieden
- > Koppeling USP(B)



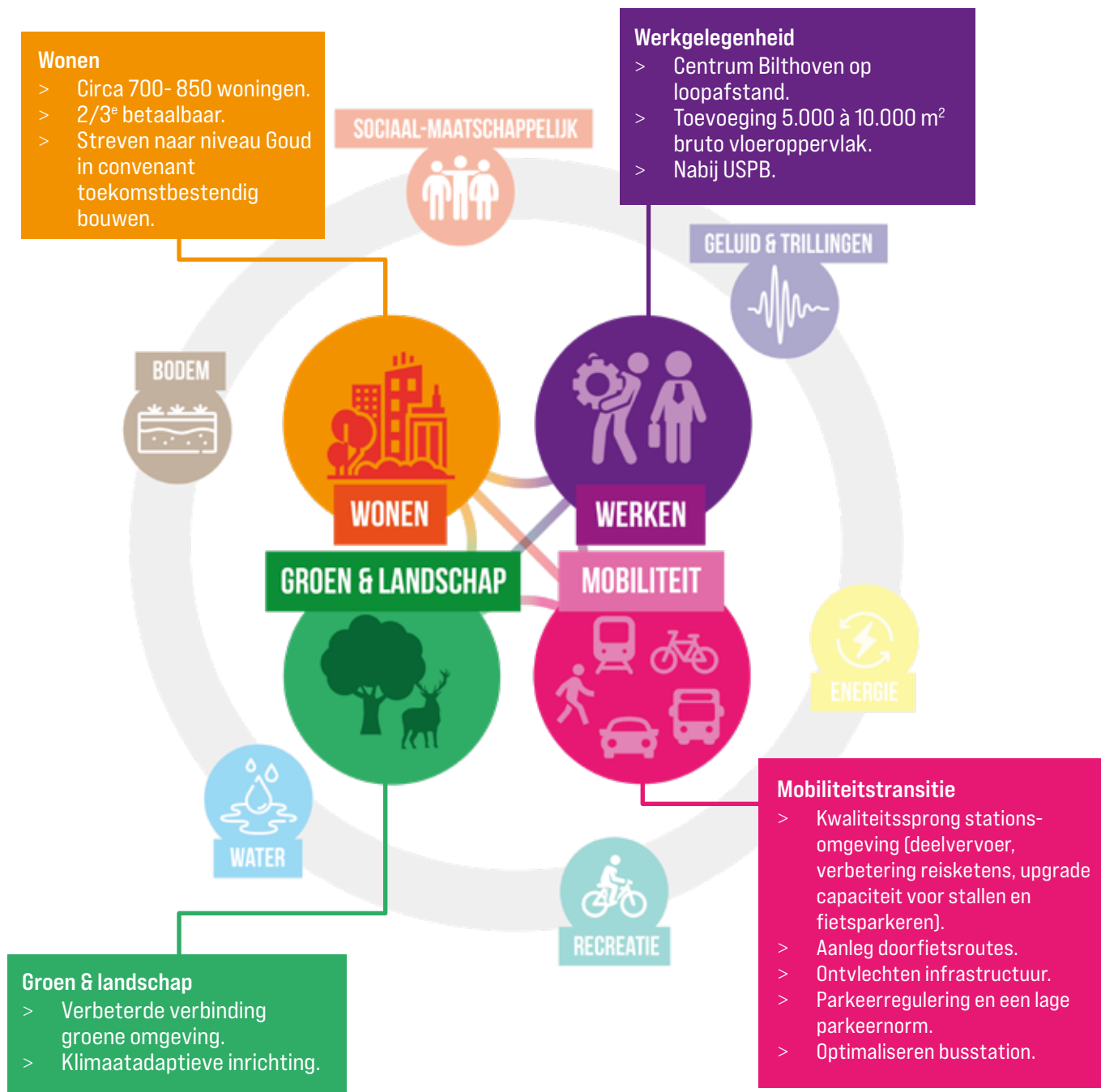
Impressie Stationsgebied

Bron: Kuipercompagnons

Spoorzone Bilthoven

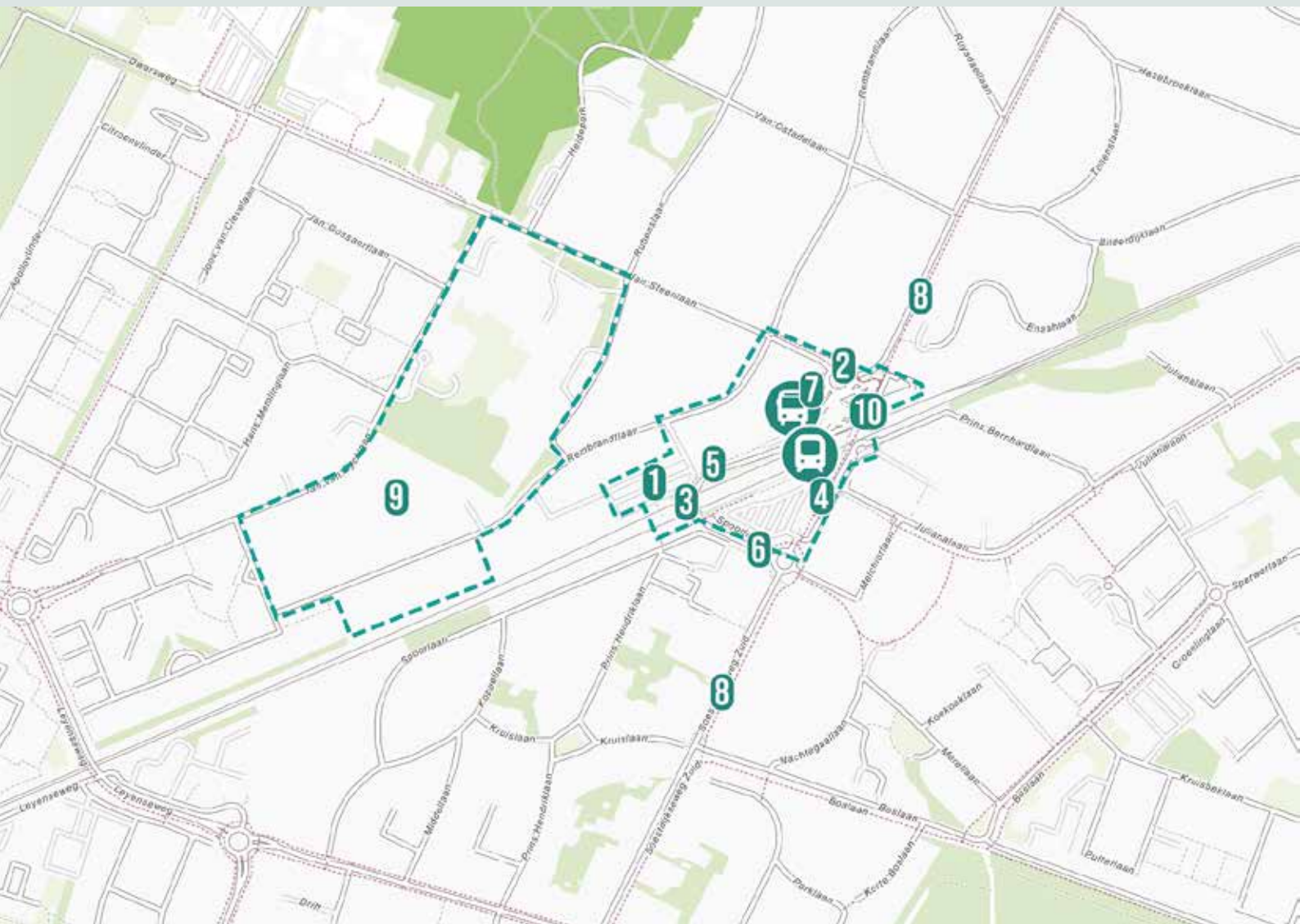
De gemeente De Bilt werkt momenteel aan het opstellen van een integrale gebiedsvisie en stedenbouwkundig plan voor de spoorzone. Daarbij wordt met de omgeving gezocht naar een mooie balans tussen de lokale behoefte en de Regiopoort ambities.

BIJDRAGE REGIONALE OPGAVEN REGIOPOORT BILTHOVEN



Maatregelen

1. Parkeerhub met ruimte voor deelmobiliteit (auto's, scooters, fietsen)
2. Optimaliseren van vier rotondes rond het plangebied en verkennen doortrekken fietstunnel onder rotonde die fungeert als belangrijke ontsluiting voor bus- en doorgaand autoverkeer
3. Interwijkse verbinding d.m.v. doortrekken bestaande passerelle
4. Invoeren STOMP-methodiek in en rondom de Spoorzone
5. Optimaliseren K&R
6. Parkeerregulering in de omgeving
7. Herinrichting en optimalisatie busstation
8. Fietsroute Soestdijkseweg Noord-Zuid
9. Verplaatsing bedrijvigheid
10. Ontvlechting fiets en auto



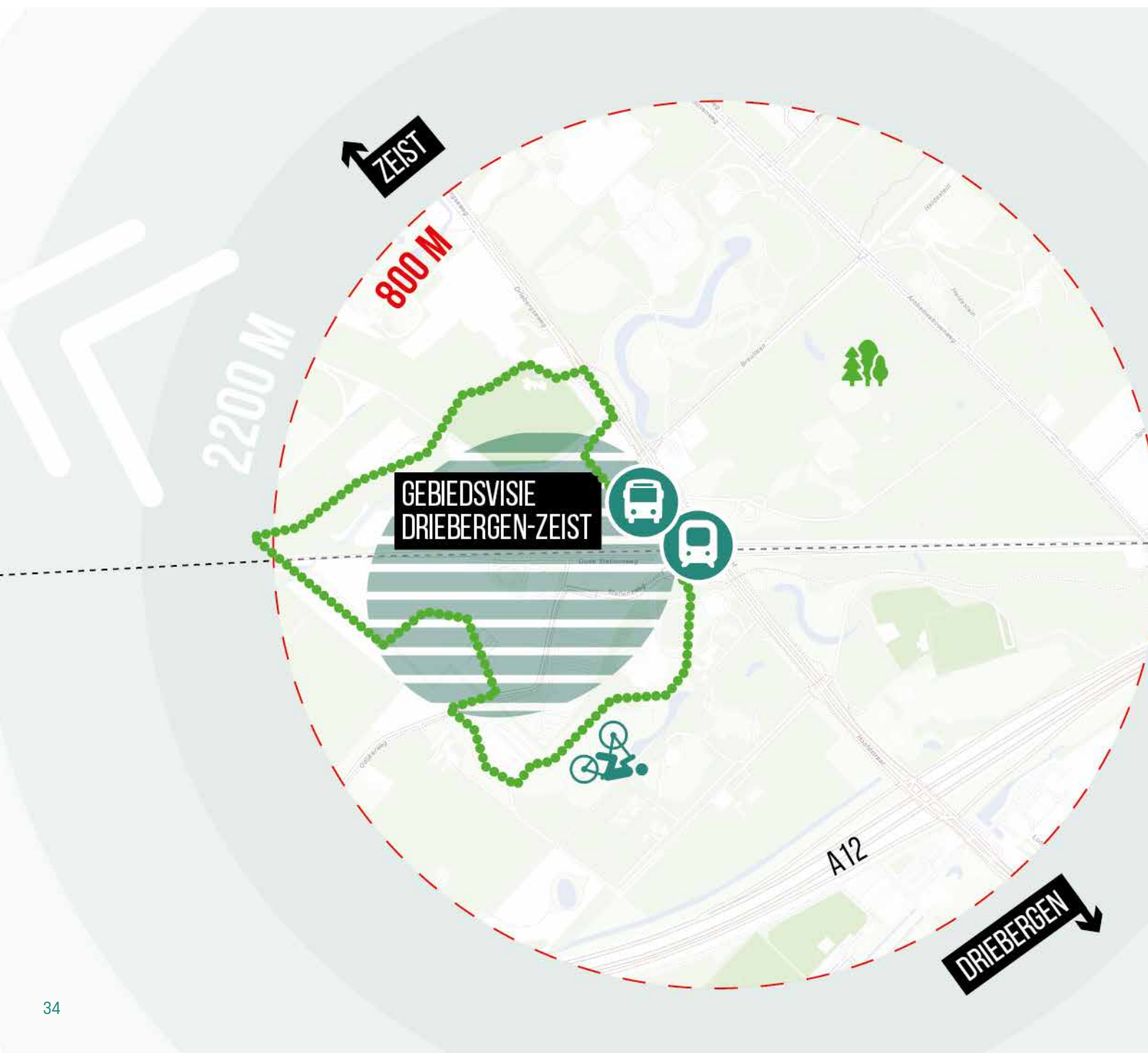
REGIOPOORT DRIEBERGEN-ZEIST

Ambitie

Regioport Driebergen-Zeist zet in op (hoog)stedelijke ontwikkeling in een groene omgeving. Beide gemeenten zijn trots op de cultuurhistorie van de Stichtse Lustwarande, omringende natuur en het belang van een groene inrichting van de leefomgeving. Met de beoogde ontwikkeling rond het intercitystation wordt ingezet op wonen binnen een groene omgeving met goede OV bereikbaarheid.

Op deze regioport wordt een substantieel woon- en werkprogramma toegevoegd in nauwe samenhang met investeringen in het landschap, cultuurhistorie, natuur en de duurzame mobiliteit.

Met respect voor het omringend landschap ontstaat een nieuwe compacte kern, dat zich met de nabijheid van het intercitystation goed leent om maximaal in te zetten op de mobiliteitstransitie.



Programma Driebergen-Zeist	Aantallen		Locatie	
	1e ring	2e ring	1e ring	2e ring
Woningen	2000	500	Stationsgebied	
Werkgelegenheid bvo	13.000 m ²			

Nu

Regiopoort Driebergen-Zeist ligt op de corridor Utrecht-Arnhem. Het huidige station ligt op afstand van de bestaande kernen Driebergen en Zeist. En ligt op de overgang van twee grote landschappen, namelijk de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijn Linielandschap. Het gebied wordt daardoor begrenst door NNN-contouren. Ook ligt de cultuurhistorisch waardevolle Stichtse Lustwarande deels in het gebied.

Het station is onderdeel van de intercitylijn tussen Utrecht en Arnhem en er is een goede busverbinding met het USP en omliggende plaatsen in de regio, waar veel gebruik van wordt gemaakt. Naast het station ligt ook een grootschalige P+R (+/- 600 parkeerplaatsen) met een groot verzorgingsgebied vanwege de goede OV-bediening en de ligging naast de A12.

Het wegennet in de omgeving van het station staat flink onder druk: in de ochtendspits richting Utrecht (op en nabij de A12) en in de avondspits in omgekeerde richting. De maximale verkeersbelasting is nagenoeg bereikt. Aan de noord- en zuidzijde van het spoor staan enkele woningen en verschillende bedrijven.

In 2035

Regiopoort Driebergen-Zeist is prachtig landschappelijk gelegen op de overgang van de Utrechtse Heuvelrug en het Kromme Rijn gebied. De landschappelijke en ecologische verbinding is kwalitatief versterkt. Door de nieuwe kern, waarin gewoond en gewerkt

wordt, compact rond het station te situeren is de groene omgeving altijd nabij. Daarmee is het een mooie toegangspoort in het groen, waarmee een groot deel van de regio (en daarbuiten) de recreatieve landschappen met het OV in plaats van met de auto kan bereiken.

De IC-bediening van het station, de P+R locatie, het hoogwaardige fietsnetwerk en de busaansluiting richting het USP maken deze Regiopoort daarnaast aantrekkelijk als een gemengd stedelijke verdichtingslocatie. Er is schuifruimte gerealiseerd voor bedrijven bij nabijgelegen Regiopoorten en/of regionale bedrijventerreinen. Om de druk op het openbaar vervoer te verminderen is een directere snelfietsroute richting USP en het centrum van Utrecht aangelegd. Daarnaast is er een fietspad aangelegd naar Driebergen om de kern te ontsluiten richting voorzieningen en daarbij de kruising met de A12 te ontlasten.

Bouwstenen ontwikkeling Regiopoort Driebergen-Zeist

- > Betaalbare woningen
- > Bedrijfsverplaatsingen
- > Nieuwe vormen van werken en wonen
- > Investeren in een extra noord-zuidverbinding
- > Kwaliteitsprong Hub faciliteiten
- > Sturend parkeerbeleid
- > Investeren in groenblauwe verbindingen met het buitengebied
- > Investeren in fietsinfrastructuur
- > Reguleren recreatiedruk



Regiopoort Driebergen-Zeist

Bron: Gebiedsvisie Driebergen-Zeist, PosadMaxwan

Spoorzone Driebergen-Zeist

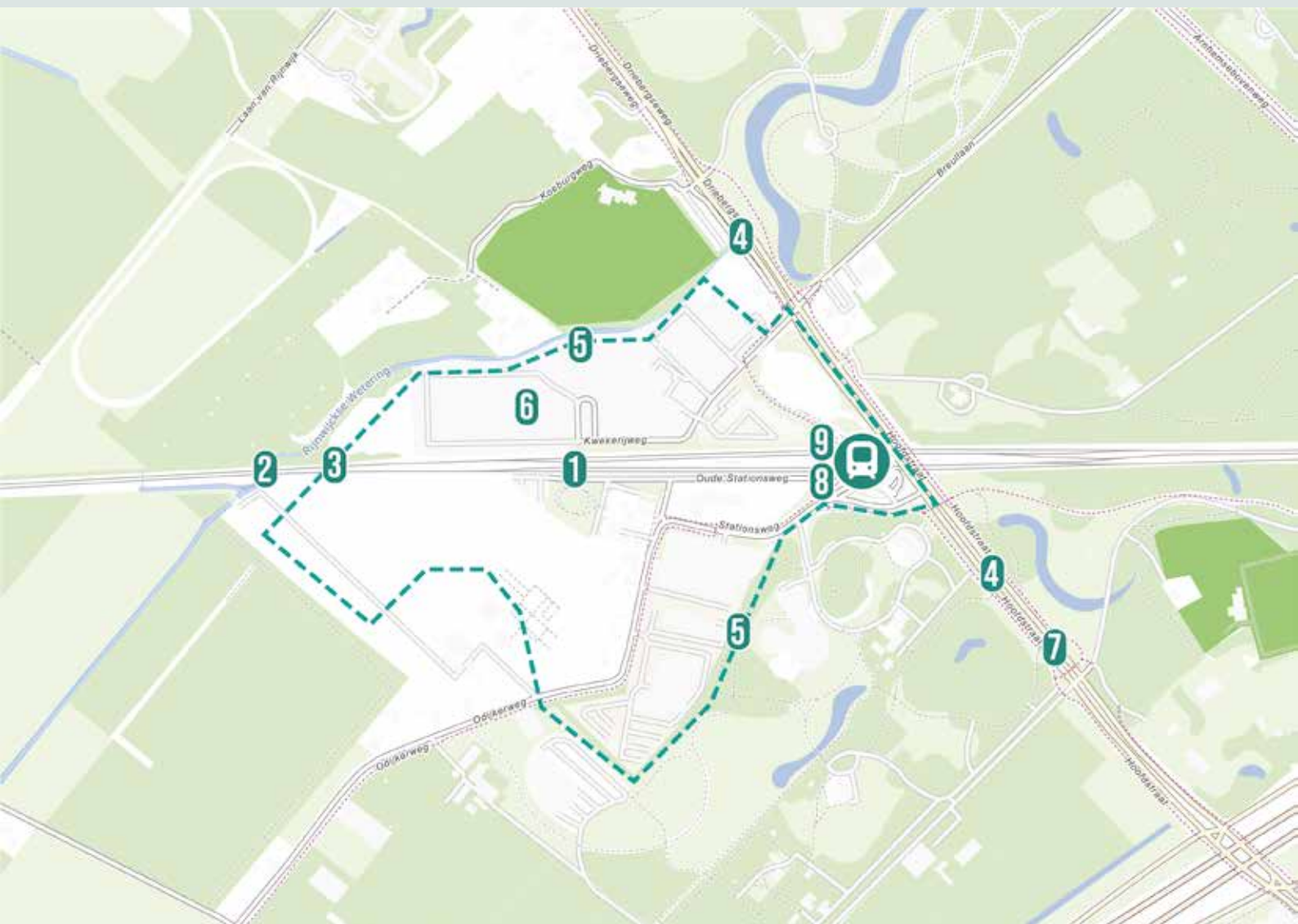
Momenteel wordt er met de omgeving gewerkt aan een gebiedsvisie voor de stationsomgeving van Driebergen - Zeist. Eind 2024 worden participatiesessies gepland waarin de eerste uitwerking van het concept voorkeursscenario worden besproken.

BIJDRAGE REGIONALE OPGAVEN REGIOPORT DRIEBERGEN-ZEIST



Maatregelen

1. Extra onderdoorgang onder spoor om de twee deelgebieden te verbinden
2. Fietsverbinding langs het spoor richting Bunnik inclusief brug over wetering
3. Fietsverbinding rond de nieuwe kern inclusief brug over spoor
4. Fietsverbinding naar Driebergen inclusief onderdoorgang A12
5. Ingrepen en maatregelen ter versterking van de ecologische verbindingen ten noorden en ten zuiden van de kern, inclusief de wetering
6. Verplaatsing bedrijvigheid
7. Maatregelen omliggend wegennet ter ontlasting verkeersdruk rond A12
8. Extra aanbod deelmobiliteit
9. Extra fietsparkeervoorzieningen



REGIOPOORT NIJKERK

Ambitie

Nijkerk is trots op haar landschap en erkent het belang van een fijne en toegankelijke groene omgeving voor haar inwoners. Om het landschap zo veel mogelijk vrij te houden van stedelijke ontwikkeling kiest Nijkerk voor inbreiding en verdichting van de bestaande stad. Een visie die helemaal past bij het concept Regioportalen. Met ontwikkellocaties in de nabijheid van het treinstation wordt de eerste stap gezet richting een Regioport ontwikkeling op het station zelf. In het project Stadshaven wordt geëxperimenteerd met deelmobiliteit, faciliteiten om (nabij) thuis te werken, compact bouwen en veel kwalitatieve ruimte voor voetgangers en fietsers.

Op het Luxool terrein, grenzend aan het spoor, wordt nagedacht over de volgende stap in de Regioport ontwikkeling. Op deze locatie is het mogelijk om veel woningen te bouwen, met een lage parkeernorm te bouwen, een autoluw en gebied te ontwikkelen en goede verbindingen met het omliggende landschap voor elkaar te krijgen. Vanaf 2025 is een frequentieverhoging in de spits, van 2 naar 4 treinen per uur, volgens de NS al gewenst op station Nijkerk. Er zijn echter wel investeringen nodig in het spoor om in de spits vaker te rijden en daarnaast extra maatregelen om ook buiten de spits vaker te rijden. De beoogde frequentieverhoging naar 4x per uur zou de deur voor een echte Regioport ontwikkeling, veel woningen, goede verbindingen met het landschap en maximale mobiliteitstransitie, wagenwijd open zetten.



Programma Nijkerk	Aantallen		Locatie	
	1e ring	2e ring	1e ring	2e ring
Woningen	600 (hard) + 1100 (zacht)	1.000 (hard) + 900 (zacht)	Luxool/Bronswerk stations- omgeving + Stadshaven	
Werkgelegenheid bvo	1.100 m ²			

Nu

Regiopoort Nijkerk ligt aan de drukke spoorcorridor tussen Amersfoort en Zwolle. Het stationsgebied ligt aan de oostkant van de stad en heeft met de aanwezigheid van landgoed de Salentein een bijzondere groene kwaliteit op loopafstand. Ook ligt het station op loopafstand van het centrum van Nijkerk. Grenzend aan het station liggen woonwijken, scholen en sportvoorzieningen.

Op het gebied van automobiliteit loopt het verkeerssysteem rondom Nijkerk steeds verder vast en is er behoefte aan investeringen. Ook de verkeersveiligheid rondom het station (spoorwegovergangen) is een aandachtspunt. Naast station Nijkerk ligt een kleinschalige gratis P+R (circa 195 parkeerplaatsen) die met name een lokale rol vervult voor Nijkerk en omliggende kernen.

In 2035

In Nijkerk zijn ongeveer 5.800 nieuwe woningen gebouwd, waarvan ca. 3.600 in de kern en een deel in hoge dichtheden rond het station (tot 14 bouwlagen). Het centrum van Nijkerk is van hoge kwaliteit en er zijn recreatieve mogelijkheden richting de randmeren, de jachthaven en de nabijgelegen landgoederen.

Vanuit Nijkerk kan je 4x per uur met een sprinter naar Amersfoort en Harderwijk. Hiervoor is een keerspoor bij Harderwijk aangelegd. Daarnaast is er een nieuwe auto-ontsluiting richting de A28 aan de oostzijde die ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maakt en is de bereikbaarheid van de P+R verbeterd. Dit zorgt voor een autoluw centrum met minder doorgaand autoverkeer dat door Nijkerk rijdt. Hierdoor wordt Nijkerk aantrekkelijk voor fietsers en wandelaars. Ook is er een goede fietsverbinding tussen het centrum en de locaties aan de oostkant van het spoor.

Bouwstenen ontwikkeling Regiopoort Nijkerk

- > Betaalbare woningen
- > Kwaliteitsprong mobiliteitshub
- > Stationsplein met onderdoorgang aan oostzijde
- > Investeren in groenblauwe verbindingen
- > Sportfuncties intensiveren en/of verplaatsen
- > Sturend parkeerbeleid
- > Verhogen van de treinfrequentie door keervoorziening en overwegmaatregelen Harderwijk



Impressie Nijkerk - Stadshaven

Bron: Gebiedsvisie stadshaven Nijkerk, SAB

Nijkerk Stadshaven

In het project Stadshaven worden 640 woningen gebouwd. Uitgangspunt is een compacte binnenstedelijke inbreiding. Met veel kwalitatieve openbare ruimte en een autoluwe aansluiting op het stadscentrum. Er wordt geëxperimenteerd met deelmobiliteit en aan de noordzijde van het plangebied is ook ruimte gereserveerd voor werkprogramma.

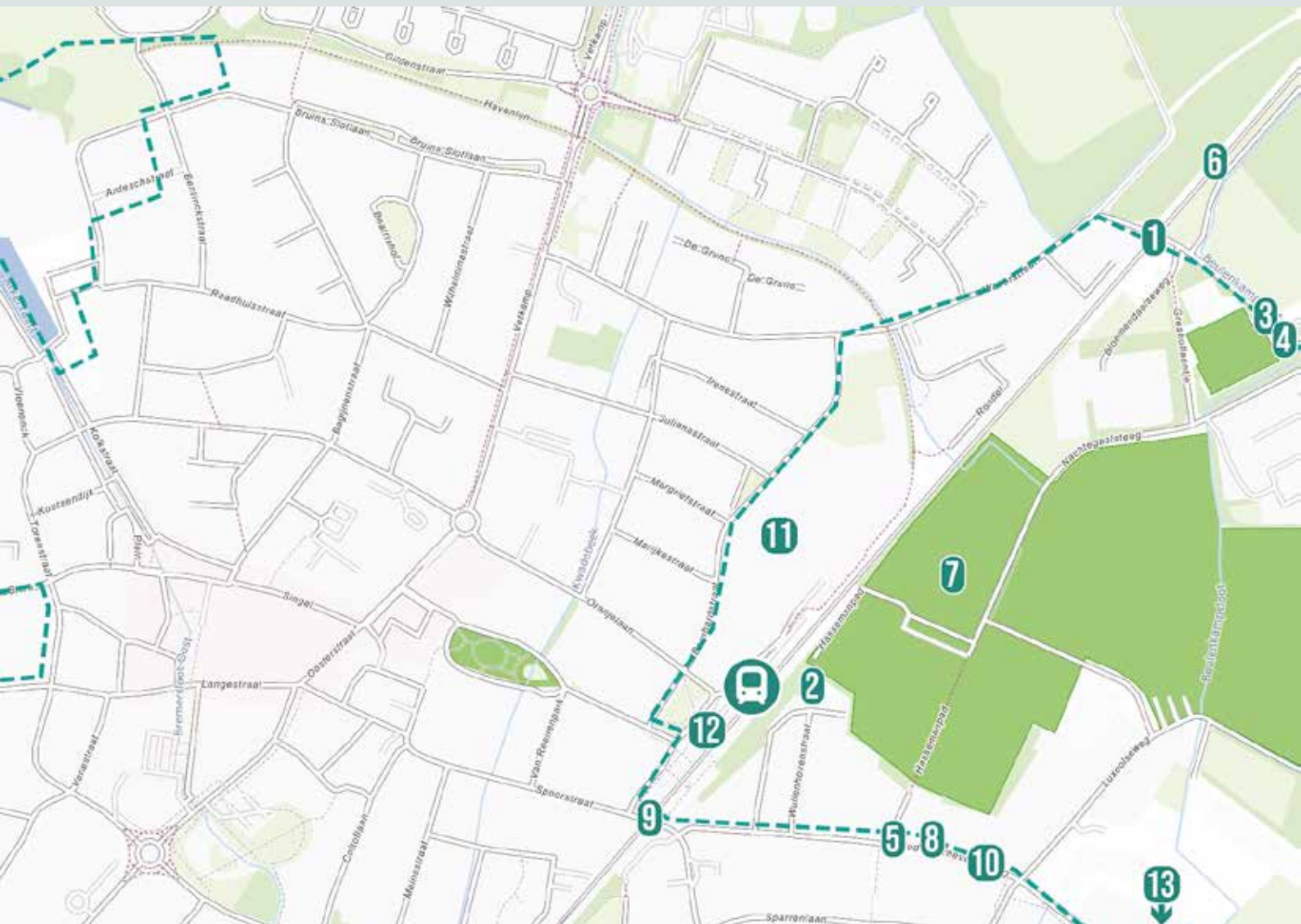
BIJDRAGE REGIONALE OPGAVEN

REGIOPOORT NIJKERK



Maatregelen

1. Tunnel Bloemendaalseweg voor fiets en auto
2. Optimaliseren P&R voorziening
3. Aanpassingen rondweg & tweerichtingenfietspad langs rondweg
4. Twee rotondes voor aansluiting woningbouwontwikkeling en sportvelden
5. Aanpassingen van vier kruisingen
6. Sportfuncties intensiveren en/ of verplaatsen
7. Sportfuncties intensiveren en/ of verplaatsen
8. Invoeren parkeerregulering
9. Fietstunnel stationsomgeving
10. Landschappelijke inpassing
11. Verplaatsing bedrijvigheid
12. Kwaliteitsimpuls station Nijkerk
13. Aanpassing bestaande rotonde Oude Barneveldseweg i.c.m. fietstunnel



COLOFON

Deze rapportage is door BVR Adviseurs opgesteld in opdracht van U Ned. Alle informatie mag worden overgenomen mits de bron genoemd wordt.

Voor additionele informatie kunt u contact opnemen met:

Elsje Kaptijn - U10

Elsje.Kaptijn@utrecht10.nl

Rotterdam, december 2024