



[Willem Buunk](#)

Utrecht

Het valt eigenlijk meteen op. Utrecht staat niet goed op de kaart in Den Haag. De nieuwe Structuurvisie Ruimte en Infrastructuur bevat voor elke grote stad zwart-witte icoontjes die de positie in de ruimtelijke ontwikkeling van Nederland aangeven. Op de Utrecht kaart van de structuurvisie staat een gestileerd treintje. Het icoon geeft de betekenis van Utrecht voor de bereikbaarheid van Nederland aan. In de legenda staat ineens het symbool van een luchthaven (?) met als mysterieuze toelichting “Binnenstedelijke woningbouwontwikkeling Utrecht en op lange termijn ontwikkeling A12-zone”. Het symbool dat op de kaart die A-12 zone aangeeft is een gestileerde oude fabriekshal, die aangeeft dat de herontwikkeling van oud industriegebied aan de orde is. De legenda vermeldt daar als toelichting “Gebiedsontwikkeling Almere, Zaan-IJ-oeveren, Schipholregio” (?). De vraag is natuurlijk of het een foutje is van de drukker, of dat het exemplarisch voor het beeld dat in Den Haag leeft over de rijksbemoediging die nodig is voor de ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht: ongeveer zoals Amsterdam, maar net wat kleiner. Nadere bestudering wijst op het laatste.

Ports

In de belangrijkste ambities van het nieuwe ruimtelijk rijksbeleid richten zich op het versterken van de Mainports (Rotterdam en Amsterdam), Greenports (Westland) en Brainports (Eindhoven met uitstraling naar heel Zuidoost Brabant). Utrecht komt in de lijstjes van nationale belangen uitwerking van de rijksambities niet voor. Toch wordt Utrecht wel min of meer gepositioneerd als onderdeel van de Noordvleugel in de ruimtelijke hoofdstructuur. In de gebiedsuitwerking wordt het een beetje onduidelijk. De MIRT systematiek wordt aangehouden, waardoor de visie op de Noordvleugel wordt behandeld in het kader van Noord Holland en Flevoland. Het verhaal van de Metropoolregio Amsterdam is leidend. De metropoolterminologie is inmiddels ook omarmd voor de gebiedsuitwerking van Zuid Holland. Daar draait het om de

toekomstige ontwikkeling van de dubbelstad Rotterdam/Den Haag. De visie op Utrecht is uitgewerkt in de gebiedsuitwerking voor de provincie Utrecht. De terminologie van de metropolitane regio is daar niet van toepassing. Maar eerlijk is eerlijk, het is ook enigszins potsierlijk als de Amsterdamse en de RotterHaagse ('s GravenDamse?) stedelijke regio's worden vergeleken met echte metropolen als Parijs, Londen, New York.

Werk in uitvoering

Utrecht staat op de kaart met programma's die al in uitvoering zijn. Draaischijf Utrecht: een Randstad Urgent programma van een miljarden investering van het rijk in de bereikbaarheid van de stad, de regio en midden Nederland. €2,3 mld. rijksgegeld voor snelwegen, waarvoor de A2 als is verbreed, de A27 en A12 in uitvoering zijn en de laatste stukjes A27 en Zuilense Ring bij de stad worden nu uitgetekend. €3,2 mld in openbaar vervoer, goederen vervoer en fiets, waarvan de belangrijkste het programma Hoogfrequent Spoor bijna af is. Allemaal zaken die eigenlijk niet in de visie genoemd zouden hoeven worden, want de visievorming ervoor is al gebeurd. Wat moet het rijk verder nog doen in Utrecht? De verkenning voor de A12 zone als een soort Zuidas-II lijkt kansrijk en is dan ook netjes voor de verdere toekomst benoemd. Keurig.

Niet op de kaart

Is het een misser van de minister, dat Utrecht niet op de kaart staat? Nee, niet echt. De politieke pointe van deze structuurvisie is toch vooral dat de minister aangeeft wat ze allemaal niet gaat doen. Een verfrissend geluid, na een decennialange traditie van plannenmakerij van vele honderden bladzijden van goede bedoelingen en warme woorden voor ruimtelijke vraagstukken waarvan slechts een klein deel echt werd aangepakt. Dat Utrecht niet op de kaart staat als Brainport is wel een gemis, maar dan toch vooral het gevolg van de eigen Utrechtse luiheid. De gebraden duiven vlogen de regio de afgelopen 15 jaar in de mond. Zelfs in huidige crisis komt de regio er relatief goed vanaf. Dat maakt lui. De stad Utrecht, de stadsregio Utrecht (BRU) en de provincie hebben een weinig geprofileerd beeld van zichzelf als het gaat om de randvoorwaarden voor regionaal economische ontwikkeling. Veel verder dan een goed woonmilieu bieden en enige ruimte voor ontwikkeling van een Science Park Uihof komt men niet. Eindhoven heeft na een jarenlang zelfonderzoek en gezamenlijke visievorming met het bedrijfsleven een goed beeld opgebouwd van de randvoorwaarden voor verdere succesvolle ontwikkeling als R&D regio van Nederland. Brainport Eindhoven heeft zelfs een eigen lobbykantoor in Den Haag in de VNO-NCW toren. Daar kan Utrecht nog een puntje aan zuigen.

Hart van Nederland

Utrecht heeft dat niet nodig, zo zou men kunnen denken. Het ruimtelijk rijksbeleid kan toch niet om Utrecht heen, Utrecht is immers de draaischijf van Nederland. De gemakzuchtige gedacht houdt ook wel stand. De SVIR benoemt netjes de restopgave die er de komende jaren nog voor ligt, namelijk een keuze van rijk en regio over de verbreding van de A12 in het kader van de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de A12 corridor. Toch is er meer nodig. Voor het goed functioneren van de draaischijf Utrecht is het beter functioneren van het regionale openbaar vervoersysteem in samenhang met auto en fiets cruciaal. Als stad zonder metronet en tramnet, moet Utrecht een schaa sprong doormaken waarover het rijk ook keuzes moet maken. Cruciaal is het arrangement dat door de minister wordt uitgewerkt voor de brede doeluitkering voor mobiliteit. Volgens deze SVIR gaat het rijksgegeld naar de 'algemene

fondsen', lees: provinciefonds en gemeentefonds. Gemeenten en provincie kunnen dus zelf keuzes maken over het budget voor een goed openbaar vervoer in de stedelijke regio en over de investeringen voor de uitbouw ervan. De kaders die het rijk (zelfde ministerie, zelfde minister) hier voor meegeeft, zijn cruciaal voor alle stedelijke regio's en in het bijzonder voor Utrecht.

Toekomstige ruimte voor de kenniseconomie

De schaa sprong, die het vervoerssysteem van de Utrechtse stedelijke regio nodig heeft, staat dus niet op de kaart. Omdat de regio pas eind dit jaar de eigen visie voor de uitbouw van het openbaar vervoersnetwerk vaststellen, valt de minister niets te verwijten. De regio zelf des te meer. Een goed samenhangend en kwalitatief goed vervoersnet is onmisbaar om de ontwikkelingen bij te houden die de Uithof, Papendorp en vele andere kleinere locaties met kennisintensieve bedrijvigheid al jaren doormaken. Huurders verlaten hun pand op Papendorp, omdat de busbaan die 5 jaar beloofd was, nog niet af is. Sterker nog, het ontwerp wordt nu pas uitgewerkt. Over de economische groeipotentie van Utrecht en het innovatief vermogen van Utrechtse kenniseconomie hoeft niemand te twijfelen. In de vergelijking met Brainport Eindhoven, mogen de Utrechters graag verwijzen naar het aantal verworven Nobelprijzen. Die zelfingenomenheid past Utrecht niet. Als het bedrijfsleven, de kennisinstellingen en de overheden elkaar naar Eindhovens voorbeeld niet beter weten te vinden in een gezamenlijke strategie, dan moet je niet verwachten dat je landelijk en internationaal als een interessante investeringspropositie op de kaart staat. Natuurlijk onthoudt de minister Utrecht dan het icoontje van het zwart-witte ovaal met een academisch hoedje erin. Utrecht zal zijn best moeten doen om het volgende kabinet ervan te overtuigen om wel een plekje te verdienen in de herziening van de SVIR2...