

MPR 2021

Meerjaren Perspectief Ruimte



Mei 2021
Kenmerk: 8749704

Colofon

In opdracht van

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet

<https://www.ruimtelijkeprojectenutrecht.nl/>

Fotografie

Merijn van der Vliet

Inhoud

1	Inleiding	4
2	Samenvatting	7
3	Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040	15
4	De opgave voor Utrecht	17
4.1	Wonen	17
4.2	Werken	25
4.3	Duurzame mobiliteit	28
4.4	Gezond leefklimaat met ruimte voor groen	31
4.5	Energie	37
5	Gezonde gebiedsontwikkeling	39
5.1	Centrum (Stationsgebied/ Binnenstad)	39
5.2	Zuidwest (inclusief Merwedekanaalzone)	41
5.3	Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern inclusief Rijnenburg	43
5.4	Utrecht Science Park (USP) en Rijnsweerd	46
5.5	Noordoost, Oost en Zuid	47
5.6	West en Noordwest	49
5.7	Overvecht	50
6	Actualisatie financieel beeld: integraal investeringspakket, investeringsimpuls RSU, meerjarenprogramma bereikbaarheid, grondexploitaties en Merwedekanaalzone	53
6.1	Integraal investeringspakket	53
6.2	Investeringsimpuls RSU	64
6.2.1	Herprogrammering	65
6.2.2	Middelen betaalbaar wonen	65
6.2.3	Voorziening meerwaarde prestatieafspraken woningcorporaties en bestedingsvoorstel meerwaardeafracht	65
6.3	Actualisatie meerjarenprogramma bereikbaarheid (MPB)	67
6.3.1	Budget beschikbaar voor herprogrammering	69
6.3.2	Inpassing van knelpunten en wensen en overige actualisatie	70
6.3.3	Financieel beeld programma bereikbaarheid t/m 2040	77
6.3.4	De stand van de reserve bereikbaarheid	79
6.4	Actualisatie Parkeerexploitatie	80
6.5	Financieel beeld gebiedsopgaven	86
6.5.1	Parameters en uitgangspunten bij de actualisatie van grondexploitatieprojecten	86
6.5.2	Financieel beeld binnenstedelijke grondexploitatieprojecten	88
6.5.3	Financieel beeld grondexploitatie Leidsche Rijn	96
6.5.4	Financieel beeld grondexploitatie Stationsgebied	98
6.5.5	Financieel beeld Merwedekanaalzone	99

1 Inleiding

De meest recente [bevolkingsprognose](#) laat zien dat Utrecht in de toekomst hard blijft groeien. De verwachting is dat Utrecht in 2027 het aantal van 400.000 inwoners passeert en in 2040 meer dan 450.000 inwoners heeft. De groei brengt een enorme opgave met zich mee door de hiermee gepaard gaande vraag naar woningen, groen, voorzieningen, banen, mobiliteit en (duurzame) energie. De klimaat-, woningmarkt- en coronacrisis, met zowel effecten op korte als lange termijn, laten zien dat de opgave op veel terreinen nu al urgent is.



Foto: Catharijnesingel

De groei biedt kansen om onze ambities voor gezond stedelijk leven voor iedereen te versterken door de groei te benutten om onze stad een kwaliteitsimpuls te geven op alle terreinen. We willen dat de groei in balans blijft met een toename van groen in de stad, groei van het aantal banen en voorzieningen, passende infrastructuur en met de ambities op het terrein van energietransitie en daarnaast ook het cultureel erfgoed meer zichtbaar maken. Op die manier kunnen we gezond en evenwichtig groeien. De [concept Ruimtelijke Strategie 2040 \(RSU\)](#) is een koersdocument waarin de voorwaarden staan waaraan het definitieve plan voor de toekomst van Utrecht moet voldoen en laat de integrale samenhang zien van de grote opgaven waar onze stad voor gesteld staat. Het realiseren van onze ambities t.a.v. gezond stedelijk leven is alleen mogelijk door samenhang aan te brengen tussen gebiedsontwikkeling, groen, maatschappelijke voorzieningen en mobiliteit en de investeringen die we hierin doen. De onderlinge verbondenheid van de opgaven vraagt om het tijdig en in samenhang programmeren van de beschikbare middelen. In de concept RSU is opgenomen dat de totale investeringsopgave tot 2040 circa 7,1 miljard euro bedraagt en dat dit vraagt om het mobiliseren van alle mogelijke investeringsmiddelen. De concept

RSU is begin dit jaar voor inspraak vrijgegeven. In juni of juli neemt de gemeenteraad naar verwachting een besluit over de RSU.

De RSU geeft koers aan ons eigen handelen. Hoe we dat doen geven we weer in dit MPR. De RSU is ook de basis voor onze inbreng in documenten over ruimtelijk beleid die we samen maken met Rijk, regio en andere partners. En het geeft richting aan onze lobbytrajecten.

In de U10 werken we aan het [Integraal Ruimtelijk Perspectief \(IRP\)](#). Hierin verbinden we de opgaven en de kansen van de stad aan die van de gemeenten om ons heen. Besluitvorming over het IRP verwachten we in 2021.

Wat we doen in de stad is niet alleen in lijn met wat we doen in de regio, maar ook met nationale ontwikkelingen. Samen met Rijk en regio hebben we daarom het ontwikkelperspectief 'Utrecht nabij' opgesteld. Dit perspectief is gericht op de lange termijn (globaal 2030-2040). Het perspectief op hoofdlijnen wordt nu verder verdiept in een aantal gebiedsstudies en een thematische verdieping specifiek op mobiliteit.

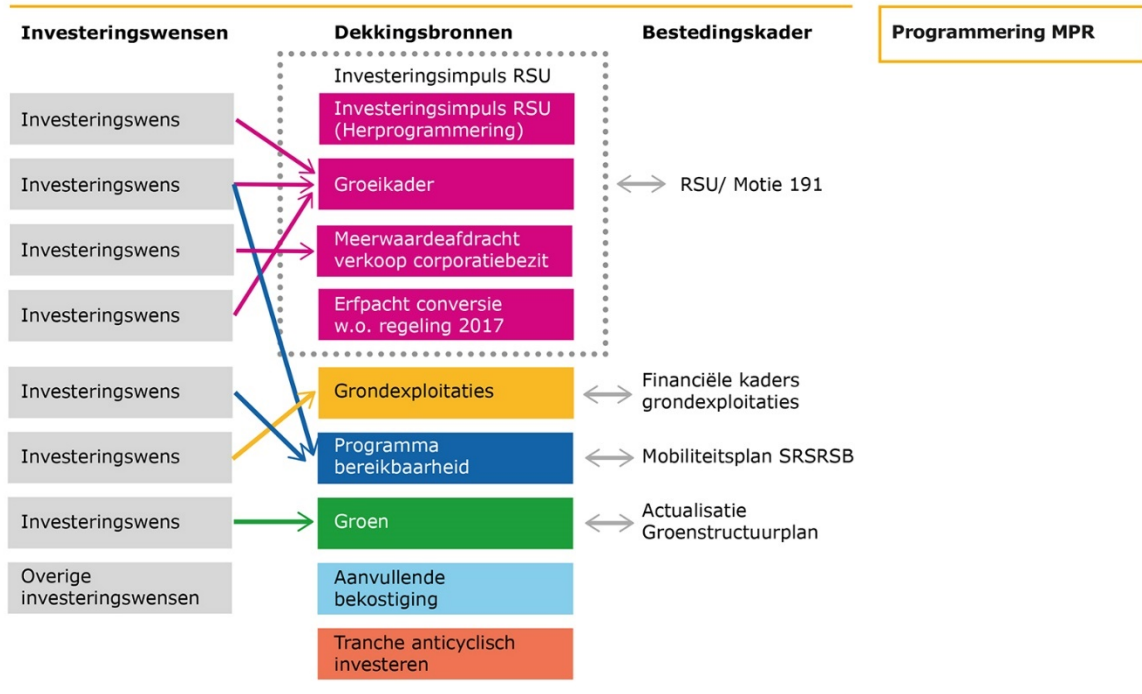
Zoals hierboven al is aangegeven, is voor de ontwikkeling van stad en regio de 'hele barcode' noodzakelijk. Een grote belangrijke stap hierin, ook financieel, is een sprong in het mobiliteitssysteem. Een aanvraag van 2,1 miljard euro voor de aanleg van een nieuw treinstation Lunetten-Koningsweg en twee lightraailijnen bij het groeifonds, werd vrijdag 9 april door het demissionair kabinet afgewezen. We richten ons op de formerende partijen en het nieuwe kabinet. De investeringen in bereikbaarheid blijven noodzakelijk voor de bouw van 73.000 woningen en de komst van 50.000 extra arbeidsplaatsen. Wij zullen moeten bijdragen aan de regionale cofinanciering voor de systeemsprong OV, passend bij een miljardeninvestering van het Rijk.

Integraal programmeren en het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR)

Het Meerjaren Perspectief Ruimte geeft aan hoe we er op dit moment voor staan met de uitvoering en planontwikkeling van de thematische en gebiedsgerichte opgaven. Ten opzichte van vorig jaar hebben we de thematische opgave Energie toegevoegd en werken we eraan om, in lijn met de RSU, de opgave ten aanzien van de benodigde maatschappelijke voorzieningen verder te integreren.

Als we de voortgang van de opgaven confronteren met de RSU zien we waar bijsturingen en investeringen noodzakelijk zijn. Met dit doel is een integrale meerjarige investeringsopgave inzichtelijk gemaakt (zie geheime bijlage Meerjarige investeringsopgave 2021-2040) met daarin investeringsvoorstellen inclusief de nog in te plannen maatschappelijke voorzieningen. Het indicatieve overzicht bevat investeringsvoorstellen die randvoorwaardelijk zijn voor behoud van het bestaande kwaliteitsniveau, voor het realiseren van groei op korte termijn en voor verdere groei en investeringen voor een extra kwaliteitsimpuls. Daarbij is het huidige Meerjaren Perspectief Ruimte, dat uitgaat van gemiddeld 3.000 woningen per jaar, als basis genomen en zien we dat de RSU extra ambities toevoegt voor groen, werk, voorzieningen en energie. Deze meerjarige investeringsopgave geeft uiteraard nog niet het totale beeld van uitvoering van de RSU 2040, een aantal onderdelen zal nader moeten worden uitgewerkt in lijn met besluitvorming over de RSU 2040.

De meerjarige investeringsopgave is vervolgens vertaald in een [integraal investeringspakket](#) met daarin de meest noodzakelijke investeringen voor dit moment en een gezonde balans in de verschillende thema's van de barcode. Dit investeringspakket draagt bovendien bij aan een noodzakelijk economisch herstel en sluit aan bij de richting om met een offensieve strategie de crisis uit te komen. In hoofdstuk 6 lichten we aan de hand van de barcode thema's toe uit welke [investeringsvoorstellen](#) het investeringspakket is opgebouwd. Voor de benodigde dekking is naar de beschikbare financiële ruimte binnen de afzonderlijke bestaande dekkingsbronnen gekeken zoals in onderstaand figuur is weergegeven.



Dit MPR bevat de (her)programmering van de beschikbare middelen binnen de dekkingsbronnen Investeringsimpuls RSU, de grondexploitatie, erfpacht, Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB), de parkeerexploitatie en geeft richting aan de middelen van groen (MGP). Het Meerjaren Groenprogramma - Ruimte voor Groen uitvoeringsprogramma 2021-2025, als bijlage bij het MPR, geeft inzicht in het jaarlijks investerings- en uitvoeringsprogramma van de gemeente om de stad te vergroenen en toekomstbestendig te maken.

De keuzes voor investeringen en bijsturing worden in het MPR en Voorjaarsnota (investeringsagenda groei) voorgelegd aan de Raad, waarmee het MPR een sturingsinstrument vormt voor de Raad.

Leeswijzer

In hoofdstuk 3 gaan we in op de [concept RSU 2040](#). Vervolgens beschrijven we in hoofdstuk 4 de Utrechtse opgave aan de hand van vijf thema's; [wonen](#), [werken](#), [duurzame mobiliteit](#), [gezond leefklimaat en groen](#) en [energie](#). Hoofdstuk 5 beschrijft [per gebied de specifieke opgaven](#), gerelateerd aan deze thema's. De opgave is de basis voor de financiële actualisaties. In hoofdstuk 6 wordt tenslotte het [integrale investeringspakket](#) geschetst en beschrijven we de [financiën Investeringsimpuls RSU](#), de financiële actualisaties [meerjarenprogramma bereikbaarheid](#), de [parkeerexploitatie](#), de [grondexploitatie](#) en het [financiële beeld Merwedekanaalzone](#) in hoofdstuk 6. Verder is de leeswijzer 'programmering autorisatie investeringen' als bijlage bijgevoegd.

2 Samenvatting

De bevolkingsprognose laat zien dat Utrecht hard blijft groeien. Deze groei brengt een enorme opgave met zich mee door de hiermee gepaard gaande vraag naar woningen, groen, voorzieningen, banen, mobiliteit en (duurzame) energie. De klimaat-, woningmarkt- en coronacrisis, met zowel effecten op korte als lange termijn, laten zien dat de opgave op veel terreinen nu al urgent is.

In de afgelopen periode is gewerkt aan de [concept Ruimtelijke Strategie 2040 \(RSU\)](#). In dit koersdocument staan de voorwaarden waaraan het definitieve plan voor de toekomst van Utrecht moet voldoen en laat de integrale samenhang zien van de grote opgaven waar onze stad voor gesteld staat. Om te komen tot een evenwichtige verdeling wordt in de concept RSU 2040 de Utrechtse Barcode geïntroduceerd. Hiermee is te zien of er een gezonde en evenwichtige verdeling is van woningen, werk, mobiliteit, groen, energie en voorzieningen voor onderwijs, winkels, zorg, sport, cultuur en recreatie. In juni of juli neemt de gemeenteraad naar verwachting een besluit over het koersdocument.

Integraal programmeren en het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR)

Het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR) geeft aan hoe we er op dit moment voor staan met de uitvoering en planontwikkeling van de thematische en gebiedsgerichte opgaven in relatie tot de RSU. Als we de voortgang van de opgaven confronteren met de RSU zien we waar bijsturingen en investeringen noodzakelijk zijn. De keuzes voor investeringen en bijsturing worden in het MPR en Voorjaarsnota (investeringsagenda groei) voorgelegd aan de Raad, waarmee het MPR een sturingsinstrument vormt voor de Raad. Dit MPR bevat de (her)programmering van de beschikbare middelen binnen de dekkingsbronnen [Investeringsimpuls RSU](#), [de grondexploitatie](#), [erfpacht](#), [meerjarenprogramma bereikbaarheid \(MPB\)](#) en geeft richting aan de middelen van groen (MGP).

De totale investeringsopgave tot 2040 is geraamd op circa 7,1 miljard euro. Met de RSU 2040 werken we verder toe naar één integrale stedelijke investeringsagenda met verschillende dekkingsbronnen, waaronder de groeimiddelen. Bij de verdere uitwerking worden gemeentelijke (meer)opbrengsten in de fysieke leefomgeving betrokken zoals grondexploitatie, erfpacht, parkeerregime en mogelijke bijdragen van baathebbers (zoals bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks). Als bijlage bij het MPR is een integrale meerjarige investeringsopgave 2021-2040 inzichtelijk gemaakt met daarin investeringsvoorstellen inclusief de nog in te plannen maatschappelijke voorzieningen. Daarbij is het huidige MPR, dat uitgaat van gemiddeld 3.000 woningen per jaar, als basis genomen en zien we dat de RSU extra ambities toevoegt voor groen, werk, voorzieningen en energie. De meerjarige investeringsopgave is vervolgens vertaald in een [integraal investeringspakket](#) gericht op een gezonde balans in de verschillende thema's van de barcode. Naast de (her)programmering van de beschikbare middelen binnen de dekkingsbronnen in voorliggend MPR wordt in de Voorjaarsnota voorgesteld om de financiële ruimte groeikader, de beschikbare ruimte in de reserve grondexploitatie en de verwachte meeropbrengsten in de grondexploitatie Leidsche Rijn in te zetten voor dit investeringspakket.

Zoals hierboven beschreven lichten we in het MPR de thematische en gebiedsgerichte opgaven toe en laten we zien welke stappen we zetten in het realiseren van de ambities van de RSU. Ten opzichte van vorig jaar hebben we de thematische opgave Energie toegevoegd. We werken eraan om, in lijn met de concept RSU 2040, de opgave ten aanzien van de benodigde maatschappelijke voorzieningen verder te integreren.

Wonen

Wij werken -op stedelijk niveau en via projecten en gebiedsontwikkelingen- zowel aan een duurzaam hoge bouwproductie als aan het op peil houden van de sociale voorraad en een inhaalslag in het middensegment. [Het beeld](#) in dit MPR onderschrijft dat die ambities centraal moeten blijven staan en deze opgave urgent is. Het percentage reguliere sociale huur in de plancapaciteit is met 32% nog niet voldoende gegeven het streven deze voorraad richting 2040 op peil te houden (35%). Het aandeel middenhuur in de bestaande voorraad blijft gering (12%) en de behoefte aan woningen in het middensegment (koop/huur) groot wat vraagt om een inhaalslag te maken in dit segment. We blijven hierop sturen in projecten.

Met betrekking tot de bouwproductie is 2020 een goed jaar geweest en zijn er fors meer woningen in aanbouw gegaan dan in de peilstok SO 2020 geprognosticeerd. De verwachte productie voor 2021 komt uit op 2.800-3.100 woningen en neemt naar verwachting in de twee jaren erna toe. Om nog beter de voortgang van de planontwikkelingen te bewaken hebben we voor het eerst extra aandacht voor de (grote) projecten met meer dan 250 woningen. Ondanks corona loopt de planvorming van deze projecten/gebiedsontwikkelingen volop door. Waar de planning start bouw is bijgesteld, blijkt dat de redenen voor planningswijzigingen zeer uiteenlopend zijn. De financiële ruimte die bij de [Programmabegroting 2021 in coronamaatregelenpakket 'Investeren met maatschappelijk rendement'](#) is bestemd, draagt de komende jaren bij aan versnelling en het voorkomen van vertraging omdat het de benodigde gemeentelijke capaciteit om te werken aan initiatieven en planontwikkelingen vergroot. Via de kopgroep van het Stadsakkoord Wonen houden wij ook dit jaar de vinger aan de pols van de (mogelijke) effecten van de coronacrisis op de bouwopgave en de planontwikkeling.



Foto: Leeuwesteyn

Als het gaat om de plancapaciteit is het van groot belang om te werken aan het 'harder' maken en verzilveren van de plannen op de middellange termijn die al in de pijplijn zitten (periode 2025-2030). Voor de periode na 2030 wordt de plancapaciteit verder versterkt en uitgebreid met voorstellen die in de RSU 2040 worden vastgelegd. Dit vraagt ook om randvoorwaardelijke investeringen in mobiliteit, groen en voorzieningen zoals in de concept RSU 2040 is aangegeven. Tegelijkertijd zien we een urgent vraagstuk op de korte termijn. Daarom is het noodzakelijk om aanvullend aan de structurele

gebiedsontwikkelingen volop in te zetten op flexwonen en het kijken naar de (tijdelijke) mogelijkheden van bestaand (eigen) vastgoed. Met de STUW corporaties is afgesproken hier de komende periode extra inspanning op te leveren.

Door de ontwikkeling van de huizenprijzen in Utrecht staat het betaalbare koopsegment onder forse druk staat. Wij werken daarom aan een Actieplan betaalbare koop dat de raad voor de zomer ter besluitvorming ontvangt. Daarbij is het van belang om niet alleen te kijken naar de betaalbaarheid, maar ook naar de kwaliteit van dit segment en hoe we hier in gebiedsontwikkelingen (binnen de gemeentelijke mogelijkheden) op kunnen sturen. Tot slot werken we binnen de projecten -op basis van de doelstellingen van het convenant Studentenhuisvesting- aan het vergroten van het aandeel onafhankelijke studenteneenheden in programma's.

Werken

Utrecht is een economisch sterke, competitieve regio en dat willen we zo houden. Daarom dragen we zorg voor een gezond economisch ecosysteem en een aantrekkelijk vestigings- en investeringsklimaat. We willen dat [werkgelegenheid](#) meegroeit met de groei van onze beroepsbevolking. We zetten in op die banen en competenties waarvan we verwachten dat ze in de toekomst nog steeds relevant zijn. En we zetten in op die ondernemers die bijdragen aan oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen waar de stad voor staat. Zodat banen, opleidingen en investeringen bijdragen aan brede welvaart, aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Daarmee zijn we een van de eerste regio's in Nederland die maatschappelijke opgaven leidend laat zijn voor de economische ontwikkeling. We focussen ons op vier marktgroepen: 'IT & digitale vaardigheden', 'gezondheid', 'onderwijs' en 'bouw, techniek & energietransitie'.

We zien een aantal (internationale) ontwikkelingen die van invloed zijn op deze opgave en door de coronacrisis deels worden versneld zoals verdere digitalisering (met gevolgen voor o.a. retail) en automatisering in industrie, maar ook in zakelijke dienstverlening. Samen met ondernemers werken we ondermeer aan plannen om leegstand in winkelcentra zoveel mogelijk te beperken en ondernemers zo snel mogelijk terug te laten keren van de crisis (een eerste aanzet is gegeven met het plan '[Morgen Mooier Maken](#)').

Voor wat betreft kantoren voorzien we een structuurverandering: een deel van de grote kantoorgebruikers zullen bij het oversluiten van huurcontracten minder ruimte gaan afnemen; tegelijk weten we dat een deel ook zijn bestaande kantoorvolume in de stad zal aanhouden, dat sommigen zelfs zullen intensiveren in de stad.

Om de werkgelegenheid in balans te houden met de bevolkingsgroei zijn er tot 2040 in de regio 80.000 extra banen nodig, waarvan ongeveer 70.000 in onze stad. Hiervoor hebben we een goede uitgangspositie. Maar de match tussen de vraag naar en het aanbod van werklocaties - kantorenlocaties, bedrijventerreinen en (informele) werklocaties - staat onder druk. Veel van de huidige werklocaties zitten vol en zelfs onder het niveau van frictieleegstand, en het merendeel van de locaties voor bedrijventerreinen is vergeven. Met Strijkviertel wordt het laatste geprogrammeerde bedrijventerrein uitgegeven. Dit maakt het steeds lastiger een goede plek te vinden voor groeiende bedrijven die zich al in Utrecht bevinden of die zich van elders hier willen vestigen.

Omdat vitale winkelgebieden essentieel zijn voor het voorzieningenniveau in wijken moeten we in Utrecht ook aandacht houden voor de kwaliteit van de winkelgebieden en de transformatie van pure aankoopplaatsen naar ontmoetingsplaatsen. Om onze ambitie waar te maken werken we een plan van aanpak uit voor de meest kwetsbare winkelgebieden.

Om de schaarse ruimte zo optimaal mogelijk te benutten hanteren we de volgende ruimtelijke principes:

- We verdichten, bij zowel bestaande als nieuwe locaties: het aantal banen per hectare moet omhoog, mits passend bij de karakteristiek van de werklocatie (dus geen intensieve kantorenbanen op bedrijventerreinen toevoegen, maar daar passende intensieve bedrijventerreinenbanen realiseren).

- Dit realiseren we bij voorkeur rondom grote OV-/stedelijke knooppunten, om de drukke verkeersstromen van en naar de werklocaties zoveel mogelijk in goede banen te leiden en landschap en groen te beschermen.
- Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen is het standaard uitgangspunt, tenzij dit echt niet past. Deze functiemenging vindt voor een belangrijk deel in wijken plaats waar 24.000 van de beoogde 70.000 banen aan nieuwe werkgelegenheid terecht moet komen. Naast de behoefte aan werkfuncties en-locaties in wijken vanwege de nabijheid van klanten, zorgt werk ook een levendige omgeving in wijken.
- We blijven inzetten op concentratie van retail in compacte, toekomstbestendige winkelgebieden binnen de retailhoofdstructuur uit de concept RSU. We voegen alleen nieuwe retailconcentraties toe bij gebiedsontwikkelingen en met een omvang die passend is bij het draagvlak en rekening houdend met de omliggende voorzieningenstructuur.

Duurzame mobiliteit

Utrecht staat de komende decennia voor de uitdaging om de stad en de regio bereikbaar en aantrekkelijk te houden. [Mobiliteit](#) is hierin randvoorwaardelijk voor de groei van de stad. We actualiseren daarom dit jaar het mobiliteitsplan. Het concept mobiliteitsplan 2040 is opgesteld in samenhang met de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Daarmee is een sterkere relatie gelegd met de verstedelijkingsopgave.



Foto: Busbaan Dichterswijk

We werken aan een sterke omslag naar duurzame mobiliteit, met nadruk op gezondere en meer ruimte-efficiënte wijzen van verplaatsen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer en we investeren structureel in verkeersveiligheid. Voor de langere termijn bereiden we het mobiliteitssysteem van de toekomst voor (de systeemsprong).

De projecten en maatregelen worden via het [meerjarenprogramma bereikbaarheid](#) (MPB) geprogrammeerd. Bij de jaarlijkse actualisatie van het MPB worden de beschikbare budgetten ingezet om knelpunten op lopende projecten op te lossen en om nieuwe investeringen te programmeren. Naast het oplossen van knelpunten op lopende projecten regelen we bij deze actualisatie de resterende bijdragen voor no regretmaatregelen U-Ned en de Korte Termijn Aanpak. Hiermee voldoen we aan onze

bestuurlijke afspraken uit het BO MIRT. Daarnaast sparen we aanvullend voor de As Votulast en programmeren we middelen voor het herstel van de fietsroute Waterlinieweg/Opaalweg, pilot speedpedelec, toegankelijke bushaltes, goederen vervoer en deelmobiliteit.

Voor de langere termijn blijft Utrecht zich inzetten op de aanleg van een nieuw treinstation Lunetten-Koningsweg en twee lightraillijnen. Een aanvraag van 2,1 miljard euro voor de aanleg hiervan bij het groeifonds, werd vrijdag 9 april door het demissionair kabinet afgewezen. We richten ons op de formerende partijen en het nieuwe kabinet. De investeringen in bereikbaarheid blijven noodzakelijk voor de bouw van 73.000 woningen en de komst van 50.000 extra arbeidsplaatsen. Wij zullen moeten bijdrage aan de regionale cofinanciering voor de systeemsprong OV, passend bij een miljardeninvestering van het Rijk. Daarom reserveren we binnen het meerjarenprogramma bereikbaarheid 32 miljoen euro, als eerste stap richting deze bijdrage.

Met de inpassing van deze investeringen is er vanuit het programma bereikbaarheid voor de aankomende jaren echter beperkte financiële ruimte voor nieuwe investeringen. Het huidige financiële beeld laat zien dat het programma bereikbaarheid tot 2028 vrijwel volledig is geprogrammeerd met projecten of gereserveerd voor nog in te passen projecten. En dit terwijl we op basis van de inzichten vanuit U Ned een financiële opgave verwachten van enkele miljarden tot 2040, afhankelijk van de gekozen oplossingen met rijk en regio.

Gezond leefklimaat met ruimte voor groen

Utrecht wil een gezonde, duurzame en circulaire stad zijn waar mensen wonen, werken en verblijven in [een gezond leefklimaat](#). Met de keuze voor binnenstedelijke verdichting vinden we een hoogwaardige, groene en toegankelijke openbare ruimte van groot belang met voorzieningen om de groei op te vangen. De leefomgeving wordt zoveel mogelijk klimaatbestendig ingericht, zodat we voorbereid zijn op veranderingen in het klimaat. Ook werken we aan gezonde lucht, een prettig en acceptabel geluidsniveau en een gezonde flora en fauna in en om de stad. Wat betreft circulariteit willen we in 2050 een stad zijn die volledig draait op hernieuwbare materialen en die afval gebruikt als grondstof.

Vanuit de klimaatopgave, vanuit de verduurzaming van de stad en vanuit gezondheid is meer groen een noodzaak. Dat betekent dat wij bij elke ruimtelijke ingreep de kans voor groen benutten. De ambitie dat groen en verdichting gelijk opgaan, is in de RSU 2040 vertaald in de barcode. Daarbij betekent de toename van 60.000 woningen dat 440 hectare extra binnenstedelijk groen moet worden gerealiseerd. Dit noemen we de Groene Schaalsprong. Dit betekent veel meer groen in de openbare ruimte, zowel in nieuwe ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (Groen Tenzij). Meer recreatieve mogelijkheden om de hoek voor sport, speelplekken in de buurt en groene ommetjes. De Groene Schaalsprong van 440 ha is in de grote stedelijke groeiopgave uitgewerkt in vijf schaalniveaus. Vanuit het Meerjaren Groenprogramma Ruimte voor Groen pakken we de kansen op binnen deze schaalniveaus:

1. Groene straten: bestaand en nieuw

Groen in de buurt is belangrijk voor bewegen en een groen ommetje in de buurt. Het vergroenen van buurten vraagt om samen met de bewoners hun omgeving groener in te richten. We hebben de ambitie dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) van een plantsoen of buurtparkje ligt. Het aandeel van het vergroenen van straten in de schaalsprong is een enorme opgave van ca. 200 ha. Dit betekent dat tot 2050 (klimaat adaptief) zeker 800 straten vergroend moeten worden.

2. Groenblauwe routes

Door Utrecht lopen groene- en groenblauwe routes. Deze routes verbinden de buurten en wijken en de stad met het omliggende landschap. De opgave is het verder vergroenen van de routes door de aanleg van natuurvriendelijke en recreatieve oevers, door fiets- en wandelroutes en het opheffen van barrières. We verwachten dat we met de groene routes ca. 100 ha groen kunnen toevoegen in de komende 20 jaar.

3. Nieuwe parkgebieden in de stad

Bij de groei van de stad zijn nieuwe stadsparken noodzakelijk, omdat de gebruiksdruk op de bestaande parken toeneemt en de nieuwe inwoners straks binnen 500 meter toegang moeten hebben tot parken. Het aandeel van de nieuwe parkgebieden in de groene schaa sprong is 120 ha. Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen zetten we in op vergroenen, zodat we meer parkachtige settingen kunnen ontwikkelen. Dit doen we samen met de mobiliteitsopgaven waar verkeer ruimte maakt voor groen.



Foto: Tiny forest (Terwijde)

4. Groene scheggen die stad en landschap verbinden

Groene scheggen verbinden de stad met het buitengebied. Een scheg is een aaneengesloten groengebied dat vanuit het buitengebied diep de stad insteekt. Voor de Groene schaa sprong is ca. 30 ha nodig voor scheggen. Dit kunnen we realiseren door functieverandering en waar mogelijk verwerving.

5. Groen om de stad

De groei van onze stad, samen met de groei van de regio, vraagt dat we voortvarend aan de slag gaan met de regionale groenontwikkeling. De opgave bevat ca. 250 ha nieuw recreatief groengebied in de directe omgeving van de stad, plus recreatief medegebruik van het landschap rondom Utrecht. De ambities voor groen en landschap en een aanzet voor de ruimtelijke vertaling daarvan is overgenomen in het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) van de U10.

Het Meerjaren Groenprogramma - Ruimte voor Groen uitvoeringsprogramma 2021-2025, als bijlage bij het MPR, geeft inzicht in het jaarlijks investerings- en uitvoeringsprogramma van de gemeente om de stad te vergroenen en toekomstbestendig te maken.

Energie

De [opgave energietransitie](#) werkt aan het zo snel mogelijk energieneutraal maken van de stad Utrecht. Dat vraagt extra investeringen in de stad van de gemeente maar met name van andere partijen (woningbouwcorporaties, gebouweigenaren, eigenaar-bewoners, zakelijk en maatschappelijk vastgoed, netbeheerder, warmtebedrijven). De bijbehorende aanpak kent drie deelopgaven met voor elk terrein een andere selectie van partijen die investeren:

1. Verduurzamen bronnen voor de energievoorziening: duurzame warmtebronnen en duurzame elektriciteitsproductie (zon en wind).
Partijen als Eneco en HDSR (waterschap) zetten hun eigen bronnen of bronnen van derden in om de stadsverwarming te verduurzamen. De gemeente heeft hier een faciliterende rol op gebied van ruimtelijke ordening en daarnaast een financierende rol. Ook faciliteren we initiatieven voor wind- en zonne-energie.
2. Aanpassing energie-infrastructuur en energiegebouwen
De komende jaren wordt fors geïnvesteerd in uitbreiding van het warmtenet door een warmtebedrijf en de aanleg van warmtekoudeopslag (WKO) door gebouweigenaren of warmtebedrijven. Dat geldt ook voor de uitbreiding/verzwaring van het elektriciteitsnet en de verwijdering van het gasnetwerk door Stedin. De gemeente heeft hier niet alleen een faciliterende rol op het gebied van ruimtelijke ordening, maar verandert stapsgewijs in de rol van juridisch eigenaar, voorfinancier van bijvoorbeeld een WKO, mede-investeerder, of verleent een bijdrage aan de onrendabele top bij warmtenetten. De verwachting is dat de betrokkenheid van de gemeente in de komende jaren gaat groeien.
3. Isoleren en verdere verduurzaming van woningen en gebouwen
In deze deelopgave zijn de gebouweigenaren aan zet: isoleren en bijbehorende ventilatie, elektrisch koken en een andere warmtevoorziening voor warm water en verwarming. In het collegeakkoord is vastgelegd dat al het gemeentelijk kernvastgoed (maatschappelijk vastgoed en kantoorgebouwen), in stappen van vijf jaar, uiterlijk in 2040 energieneutraal is. In alle gevallen geldt dat we naar een energieneutrale stad willen en die per wijk ook nog eens aardgasvrij wordt. Dit vraagt ook investeringen vanuit de gemeente en daarom is nu voor de eerste wijk Overvecht-Noord zowel een rijksbijdrage als een gemeentebijdrage ([Programmabegroting 2021 in coronamaatregelenpakket 'Investeren met maatschappelijk rendement'](#)) beschikbaar gesteld.

Zoals uit bovenstaande blijkt, is de gemeente op verschillende onderdelen investeerder in het bijdragen aan en realiseren van de energietransitie. Dit geldt onder andere voor het eigen kernvastgoed, de subsidies voor zonne-energie, advisering bij verduurzaming van woningen, duurzaamheidsleningen en Energiefonds. Ook is de gemeente actief betrokken bij een groeiend aantal grotere collectieve warmte-koude-systemen, waarbij ook (juridisch) eigenaarschap wordt overwogen.

Investeringsimpuls RSU

De [investeringsimpuls RSU](#) omvat op dit moment meerdere geldstromen:

- Een bijdrage uit de financiële ruimte door de groei van de stad.
- De door woningcorporaties afgedragen meerwaarde bij verkoop en integrale herontwikkeling;
- De netto opbrengsten uit het gebruik van de conversieregeling erfpachten 2017. Deze middelen worden ingezet voor de uitvoering van motie 2017/191 betaalbaar wonen.

De programmering investeringsimpuls hebben wij geactualiseerd. Op basis van de actuele stand is er financiële ruimte en stellen wij voor om naast de al geprogrammeerde fietsmaatregelen en verbindingen ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone (2,0 miljoen euro) de voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de tunnel Nicolaas Beetsstraat (0,4 miljoen euro) in te passen en het budget voor de omgevingsvisie Binnenstad op te hogen (0,218 miljoen euro). Tenslotte stellen wij voor om het budget Transformatie Rotsoord en het budget voor de 1e fase van de uitvoering herinrichting openbare ruimte Rotsoord samen te voegen.

In lijn met het door uw gemeenteraad vastgestelde bestedingskader voor de investeringsimpuls RSU hebben wij met de woningcorporaties en huurdersorganisaties [een bestedingsvoorstel opgesteld over de aanwending van de meerwaardeafdracht over 2020](#) (4,519 miljoen euro). Het restant van 0,050 miljoen uit voorgaande jaren wordt in het bestedingsvoorstel ook ingezet. De impuls op de genoemde projecten zit vooral op extra ingrepen op het gebied van duurzaamheid. Zo wordt een aantal projecten in Overvecht gerenoveerd naar energielabel A+ en gasloos gemaakt, en zitten er twee projecten in rond circulair bouwen (Ivoordreef en Omloop). Het project aan de Boudewijn Büchstraat richt zich op het realiseren van woningen voor bijzondere doelgroepen. Tot slot is er ook een bedrag aangevraagd voor de G8 om woningen te realiseren onder de aftoppingsgrens.

De lijst met voorstellen voor de besteding van de [middelen voor betaalbaar wonen](#) is geactualiseerd en is een bijlage 'Overzicht voorstellen betaalbaar wonen (opbrengsten conversieregeling 2017)' bij het MPR 2021. Dit betreft een overzicht van geïnventariseerde projecten dat geldt als richtinggevend kader voor de besteding van de netto opbrengsten. De daadwerkelijk te leveren bijdrages worden bij de besluitvorming over de financiële kaders van de projecten aan de raad voorgelegd. Op 1 januari 2021 is 13,083 miljoen euro beschikbaar voor betaalbaar wonen. In de Voorjaarsnota stellen wij voor om 7 miljoen toe te voegen aan de middelen betaalbaar wonen, mogelijk gemaakt door de verbetering van de grondexploitatie voor Haarrijn. Daarmee nemen de beschikbare middelen toe tot 20,083 miljoen euro. In januari 2020 is besloten om voor het project Zuilense Vecht een reservering te maken van 1,7 miljoen euro. De definitieve toekenning van dit bedrag vindt plaats bij de opening van de grondexploitatie. In de Voorjaarsnota wordt een voorstel gedaan voor de dekking Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn. Daarin is 5,5 miljoen opgenomen vanuit de middelen betaalbaar wonen. Na vaststelling van de Voorjaarsnota is dus 7,2 miljoen euro gereserveerd, en resteert 12,883 miljoen euro voor aanvullende bestedingsvoorstellen.

Financieel beeld grondexploitaties

Door de positieve ontwikkeling van het actueel geprognosticeerd resultaat op de grondexploitaties [Leidsche Rijn](#), [Stationsgebied](#) en [Binnenstedelijk](#) is er financiële ruimte beschikbaar in [de reserve grondexploitaties](#) (32,96 miljoen euro). Het resultaat grondexploitatie Leidsche Rijn is positief (15,95 miljoen winstneming en 4,5 miljoen vrijval risicoreservering) met name door het vervallen van het stikstofrisico bij deelgebied Haarrijn. Het geprognosticeerd resultaat grondexploitatie Stationsgebied is verbeterd (10,6 miljoen euro) door de realisatie van de uitgifte van Wonderwoods in het Healthy Urban Quarter. Ook het resultaat op een aantal projecten binnenstedelijk grondexploitaties is verbeterd. De positieve resultaten zijn toegevoegd aan de reserve grondexploitaties

3 Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040

De RSU 2040 gaat uitvoerig in op de manier waarop wij de groei van onze stad in goede banen willen leiden en hoe we kwaliteit aan de stad kunnen toevoegen. Het laat de integrale samenhang zien van grote opgaven waar onze stad voor gesteld staat. De concept RSU 2040 is begin dit jaar voor inspraak vrijgegeven. In juni of juli neemt de gemeenteraad naar verwachting een besluit over het koersdocument.

Op 18 juni 2020 heeft de gemeenteraad een elftal [uitgangspunten](#) voor het uitwerken van de RSU 2040 vastgesteld. Aan de hand van deze uitgangspunten is gewerkt aan een concept strategie waarin de horizon wordt verlengd naar 2040 een aantal thema's verder wordt verdiept. In de [concept RSU 2040](#) kiest Utrecht voor een stad waar alle belangrijke functies voor dagelijks gebruikt dichtbij de woon-en werkomgeving te vinden zijn: Utrecht dichtbij, de 10 minuten stad. Woningen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen, sportvoorzieningen en groen liggen dichtbij elkaar, zodat inwoners er gemakkelijk en snel gebruik van kunnen maken. Om dat te bereiken kiest de gemeente er voor twee hoofdstructuren voorop te stellen, namelijk de groenstructuur en de mobiliteitsstructuur. Deze zijn leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad en voor de bestaande stad. Om te komen tot een evenwichtige verdeling wordt in de concept RSU 2040 de Utrechtse Barcode geïntroduceerd. Hiermee is te zien of er een gezonde en evenwichtige verdeling is van woningen, werk, mobiliteit, groen, energie en voorzieningen voor onderwijs, winkels, zorg, sport, cultuur en recreatie.

Er wordt voorgesteld om de groei van de stad te concentreren op een aantal plekken die zich verder kunnen ontwikkelen tot nieuwe stadscentra, waar hoge bouwvolumes worden gerealiseerd (hoogstedelijk, hoge dichtheden). Daarmee verandert Utrecht van een stad met één centrum naar een stad met vier nieuwe stadscentra met knooppunten (Leidsche Rijn Centrum-Lage Weide-Cartesius-Werkspoorkwartier- Zuilen, Overvecht, Utrecht Science Park-Rijnsweerd-Galgenwaard en Lunetten-Koningsweg (Utrecht Oost) en Papendorp-Galecop-Westraven-Laagraven (A12-zone).



Bron: concept RSU 2040

Op de nieuwe knooppunten komen veel stedelijke functies samen: een mix van wonen, werken, voorzieningen en groen. Hierdoor beperkt de gemeente ook de groei van het aantal

vervoersbewegingen. Eind vorig is het Mobiliteitsplan 2040 ter inzage gelegd. De RSU 2040 en het Mobiliteitsplan 2040 liggen in elkaars verlengde.

Onderdeel van de RSU 2040 is een uitvoeringsstrategie, waarin duidelijk wordt welke ontwikkelingen als eerste plaatsvinden en in welke tijdsvolgorde de stad zich tot 2040 verder ontwikkelt. De raming voor het indicatieve investeringsvolume loopt op tot ca 7,1 miljard euro.

Tot 2030 is het beeld vrij scherp. Het gaat vooral om bestaande plannen over waar en hoeveel woningen worden gebouwd. In de RSU 2040 zijn aan deze plannen extra ambities toegevoegd op het gebied van groen, werk, voorzieningen, energie en dergelijke. Daarna worden de nieuwe stedelijke knooppunten ontwikkeld.

Voor de haalbaarheid en betaalbaarheid is een investeringsstrategie ontwikkeld. Deze wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Voor de bekostiging zijn naast de gemeentelijke middelen (inclusief die van baathebbers bij bijvoorbeeld cordonheffing) ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig.

4 De opgave voor Utrecht

Dit hoofdstuk gaat in op de opgave voor Utrecht vanuit de thema's wonen, werk voor iedereen, duurzame mobiliteit, gezond leefklimaat met ruimte voor groen en energie. Voor ieder onderdeel wordt kort toegelicht hoe de opgave er voor de korte termijn (aankomende jaren) en (middel)lange termijn (2040) eruit ziet. Daarbij geven we aan wat we al doen en waar we bijsturen door bijvoorbeeld te investeren. In hoofdstuk 5 staat gezonde gebiedsontwikkeling centraal waarbij de verbindingen worden gelegd met de thema's die in dit hoofdstuk worden beschreven.

4.1 Wonen

De ambities op het gebied van Wonen zijn vastgelegd in de [Woonvisie](#), het [Stadsakkoord Wonen](#), de [Huisvestingsverordening](#) en de [woondealafspraken](#) met Rijk en regio. We geven hier uitvoering aan in nauwe samenwerking met corporaties, ontwikkelaars en beleggers, (woon)zorginstellingen, bewonersorganisaties en particuliere initiatieven.

Prioriteit hebben het versnellen en (langdurig) verhogen van de woningbouw gericht op duurzaam hoge bouwproductie, het werken aan doorstroom en meer gemengde wijken, het op peil brengen van de sociale woningvoorraad en een forse inhaalslag in het middensegment (huur en betaalbare koop). Dit alles is nodig door de grote vraag naar woonruimte in stad en regio. Daarnaast hebben we specifiek aandacht voor de huisvesting van studenten en kwetsbare groepen.

De samenwerking met marktpartijen (ontwikkelaars, bouwers en beleggers) en corporaties wordt benut om de effecten van de coronacrisis op de bouwopgave te monitoren en de planvorming te continueren. Vooralsnog lijkt de Utrechtse bouw- en woningmarkt niet heel sterk te worden beïnvloed door de coronacrisis. Uitzondering hierop zijn mix-use projecten waarbij (commerciële) voorzieningen op het gebied van retail, horeca en bijvoorbeeld cultuur onderdeel uitmaken van de plannen. Uiteraard blijven we hier de vinger aan de pols in samenwerking met partijen, maar door haar aantrekkelijkheid (in combinatie met de bestaande krapte) staat de Utrechtse woningmarkt nog steeds onder druk. En onze ambitie is om wonen ook in de toekomst betaalbaar houden. De behoefte daaraan is groot.

Begin 2021 telde Utrecht ruim [359.000 inwoners](#). Daarmee is het aantal inwoners in de afgelopen 5 jaren met 6% gegroeid. In 2040 telt de stad naar verwachting meer dan 450.000 inwoners. Om deze groei op te vangen is in Utrecht behoefte aan ruim 60.000 extra woningen (Primos, 2019).

In de RSU zijn ook de ambities uit de Woonvisie geborgd. Het streven is voor 2040: een verdeling van 35% sociale voorraad (woningen tot de liberalisatiegrens) en 25% tot de midden categorie (op het huidige prijsniveau middenhuur tot 1.004 euro per maand en koopwoningen met een koopprijs tot de NHG-grens. Naast een duurzaam hoge bouwproductie in de genoemde segmenten is doorstroming van belang om te komen tot meer gemengde wijken met een gezond leefklimaat. De RSU schetst op hoofdlijnen ook de kwalitatieve opgave op het gebied van wonen, gebaseerd op demografische ontwikkelingen (zoals vergrijzing, geschatte samenstelling leeftijdsgroepen en huishoudens) en inzicht in de woonbehoefte op lange termijn. Vanuit dat perspectief kijken we naar het toevoegen van een goede mix van appartementen, gestapelde bouw, grondgebonden woningen en verschillende woninggroottes en concepten (aansluitend op, en complementair aan de bestaande stad). Voor het woningbouwprogramma tot 2030 -de periode waarin de woningen worden gebouwd die nu als

'hard' in dit MPR staan- kijken we met name naar wensen op het gebied van woningprijs en woningtype (woningcategorieën). In de periode na 2030 ligt, vanwege onzekerheden, de focus op de behoefte aan verschillende typen woonmilieus waarin de aanwezigheid van werkmogelijkheden, voorzieningen, groen en de (kwaliteit van) de openbare ruimte een rol spelen.

In 2021 heeft een aantal zaken prioriteit. Allereerst is dat nog steeds het (in gebiedsontwikkelingen) volop sturen op onze ambities om de sociale voorraad ook in de toekomst op peil te houden en het maken van een inhaalslag in het middensegment (huur en koop).

In samenhang daarmee sturen we op tempo en een duurzaam hoge bouwproductie. De extra middelen die bij de programmabegroting hiervoor ter beschikking zijn gesteld (als onderdeel van het [coronamaatregelenpakket 'Investeren met maatschappelijk rendement'](#)) zetten we in om (versneld) te kunnen werken aan het verder brengen van visies en initiatieven en voor (T)huis voor iedereen. In het kader van de voortgang en voorkomen van vertraging, monitoren we de grote projecten van meer dan 250 woningen met extra aandacht. Dit mede op verzoek van de raad en onze partners in de kopgroep van het Stadsakkoord Wonen.

Verder hebben we extra aandacht voor het stimuleren van betaalbare koopwoningen (tot de NHG-grens). Hieraan is grote behoefte en tegelijkertijd staat door de prijsstijgingen dit segment onder forse druk. Zowel in de bestaande voorraad als in de plannen. Het college komt binnenkort met voorstellen om hier extra op in te zetten. In samenspraak met de partners van het Stadsakkoord Wonen voeren we tot slot een evaluatie uit van het Actieplan Middenhuur, om ook in de toekomst hier in projecten genoeg woningen in te kunnen realiseren en van de juiste kwaliteit.



Foto: The Fizz (NPD)

Plancapaciteit woningbouw tot 2040

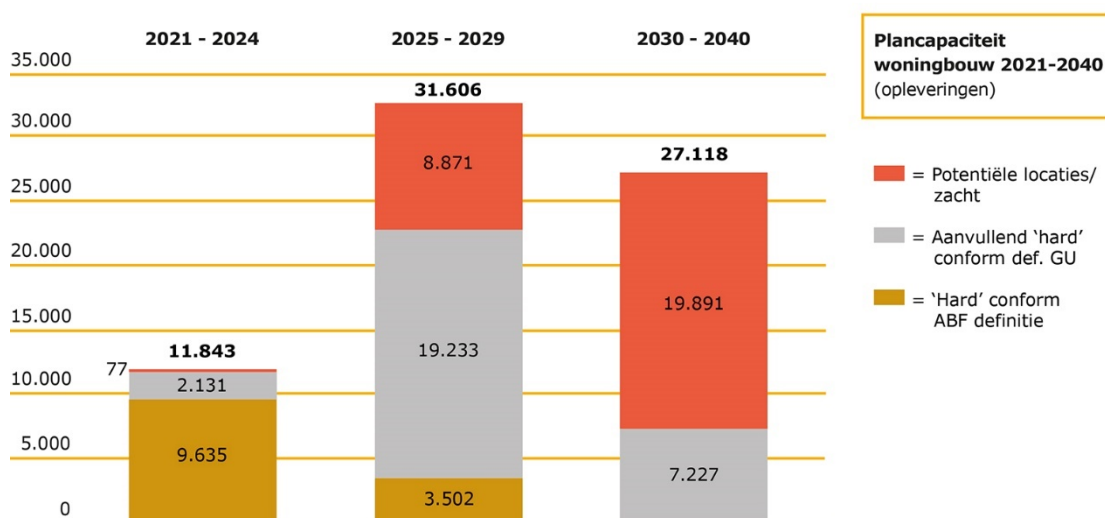
In de RSU 2040 is aangegeven dat de gemeente gezien de behoefte aan woningen nu en in de toekomst, de Utrechtse woningvoorraad in de periode tot en met 2040 met ongeveer 60.000 woningen wil laten toenemen. Als we kijken naar de actuele plancapaciteit (hard en zacht) woningbouw 2021-2040 bevat deze circa 62.500 tot 70.500 woningen. Wanneer het gaat om plancapaciteit voor woningbouw is het van belang om aan te geven dat het gaat om dynamische gegevens die continu in beweging zijn, zeker naarmate potentiële locaties, projecten en initiatieven verder in de tijd liggen. Het gaat kortgezegd om prognoses, niet om vaste gegevens.

Op verzoek van de raad brengen wij sinds het MPR 2020 drie categorieën binnen de plancapaciteit in beeld:

1. Van de plancapaciteit vallen ruim 13.000 woningen onder de door ABF (en Rijk) gehanteerde strikte definitie van harde plancapaciteit (minimaal vastgesteld of onherroepelijk planologisch juridisch kader). Deze cijfers liggen lager dan in de Peilstok SO 2020 (peildatum 1 juli 2020) omdat de woningen die vorig jaar zijn opgeleverd (ruim 3.000) hierin niet meer worden meegenomen. Dit jaar wordt een aantal bestemmingsplannen (Beurskwartier, Cartesiusdriehoek fase 2-6 en Eendrachtlaan 10) met een groot aantal woningen ter besluitvorming voorgelegd aan de raad waardoor dit aantal naar verwachting fors zal toenemen. Daarnaast wordt gestart met het bestemmingsplan voor Merwede dat de realisatie van duizenden extra woningen mogelijk moet maken.
2. De gemeente Utrecht hanteert een ruimere definitie en definieert projecten die aan een van onderstaande criteria voldoen als harde plancapaciteit:
 - Intentiedocument/startdocument bestuurlijk vastgesteld door college;
 - omgevingsvisie vastgesteld;
 - onderdeel gemeentelijke grondexploitatie;
 - onderdeel vastgestelde prestatieafspraken tussen gemeente en woningcorporaties;
 - plannen direct via VTH met bouwsom > 1 miljoen euro.

Deze gemeentelijke definitie resulteert in een 'harde' plancapaciteit van ruim 39.500-41.500 woningen. Onder deze categorie plancapaciteit vallen dus ook projecten die zich in een vroeg planstadium bevinden waarbij we de intentie hebben uitgesproken om mee te werken (of als gemeente zelf het initiatief hebben genomen) maar daadwerkelijke realisatie afhankelijk is van voorwaarden op het gebied van bijvoorbeeld mobiliteit.

3. Aanvullend onderscheiden we nog een zachte potentiële plancapaciteit van ongeveer 23.000-29.000 woningen. De zachte plancapaciteit wordt uitgebreid en gericht door de nieuwe RSU 2040. In die zin vormen de in de RSU op gebiedsniveau genoemde locaties voor verdere groei (en met name knooppunten, zoals de A12 zone, etc.) potentiële -en daarmee zachte- plancapaciteit voor de lange termijn.



Bovenstaande figuur geeft een indicatie van de harde en zachte plancapaciteit in verschillende tijdsvakken t/m 2040. Een belangrijk doel is om, gelet op de noodzakelijke bouwproductie in de aankomende periode de volgens de gemeentelijke definitie aanvullende harde plancapaciteit te verzilveren en 'harder' te maken door vast te leggen in bestemmingsplannen. Dit vraagt om randvoorwaardelijke investeringen in mobiliteit, groen en voorzieningen, zoals ook in de concept RSU

2040 is aangegeven, om daarmee het ambitieniveau ten aanzien van de bouwproductie tot 2030 te kunnen verhogen.

Relatie met de bestaande voorraad en lange termijn doelstellingen

De Utrechtse woningvoorraad bestond op 1 januari 2021 uit ruim 159.000 woningen. Dit is exclusief onzelfstandige wooneenheden, woonboten en woonwagens. Uit de [voorraadrapportage 2020 van de Woningcorporaties Regio Utrecht](#) (RWU) blijkt dat de RWU in 2020 bijna 9.000 onzelfstandige eenheden in eigendom hadden.

35% van de woningen in de Utrechtse woningvoorraad zijn sociale huurwoningen en 12% woningen in het middenhuursegment. Het koopsegment is ingedeeld aan de hand van de WOZ-waarde waarbij 15% van de woningen in Utrecht een WOZ-waarde heeft van minder dan 315.400 euro (bron: [Monitor wonen 2020](#), gemeente Utrecht). Hierbij moet worden opgemerkt dat de WOZ-waarde in de praktijk lager ligt dan de marktwaarde en de feitelijke waarde waarschijnlijk dicht aan zit tegen de huidige NHG grens. In de bestaande woningvoorraad zijn niet de onzelfstandige eenheden geregistreerd maar we sturen hier echter wel op in de nieuwbouwontwikkelingen.

Zoals in voorgaande is toegelicht zijn in de Woonvisie ambities geformuleerde ten aanzien van de Utrechtse woningvoorraad in 2040 (35% sociale voorraad (woningen tot de liberalisatiegrens, inclusief zelfstandige studentenhuysvesting) en 25% middencategorie (huur en koop in het middensegment). Door onder andere het (bij)sturen op de verdeling van de plancapaciteit proberen wij onze ambitie voor de lange termijn te realiseren.

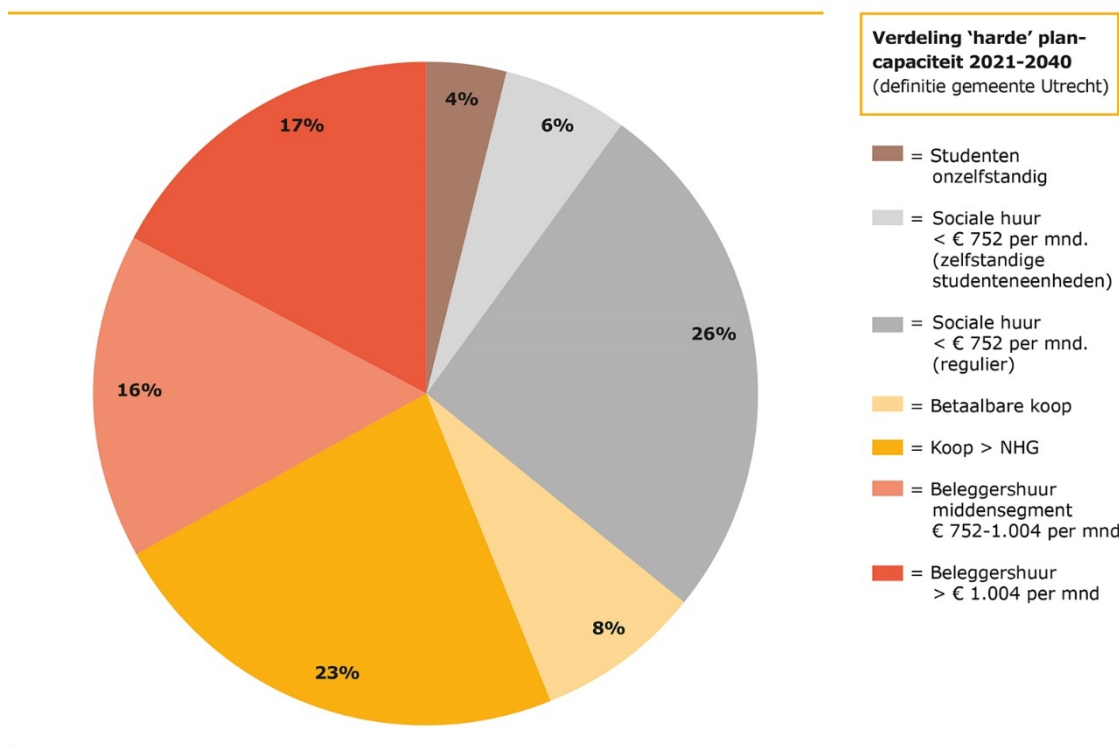


Foto: Dickensplaats

Als we kijken naar de verdeling van de 'harde' plancapaciteit (conform de door de gemeente Utrecht gehanteerde definitie) ziet de verdeling in woon-/prijscategorieën er zoals in onderstaand figuur weergegeven uit.

De omvang en verdeling van de plancapaciteit zijn zoals aangegeven dynamisch en worden twee keer per jaar bijgesteld op basis van de actuele projectinformatie. Voor projecten waar bijvoorbeeld alleen een intentie document is vastgesteld waarin geen concrete uitspraken zijn gedaan over het te onderzoeken

programma, is een inschatting gemaakt van het programma. Ook zijn voor gebiedsontwikkelingen waar in omgevingsvisies alleen percentages zijn vastgelegd voor specifieke categorieën (bijvoorbeeld aandeel sociale huur) aannames gedaan voor het overige deel van het programma (gelijkmatig verdeeld).



Sociale huur en middensegment

De verdeling laat zien dat de harde plancapaciteit voor 32% bestaat uit zelfstandige sociale huurwoningen waarvan 6% zelfstandige studenteneenheden en 26% reguliere sociale huurwoningen. Dit ligt iets lager dan in de Peilstok SO (peildatum 1 juli 2020) waarin 33% bestond uit zelfstandige sociale huurwoningen. De verklaring hiervoor is dat in 2020 veel (1.400) zelfstandige studenteneenheden zijn opgeleverd in de projecten Kwekerij fase 1, Ziekenhuislocatie Oudenrijn in Kanaleneiland en tijdelijke eenheden op het USP. Hierdoor is het aandeel zelfstandige studenteneenheden ten opzichte van 1 juli 2020 afgenomen van 8% naar 6%. Het aandeel reguliere sociale huurwoningen is licht gestegen van 25% naar 26%. Het aandeel onzelfstandige studenteneenheden (4%) maakt geen onderdeel uit van de sociale huur maar wij sturen wel op de toename van dit aantal via het convenant studentenhuysvesting.

33% van de harde plancapaciteit valt in het beleggershuursegment waarvan, net als in de Peilstok SO 2020, 16% met een huurprijs tussen de 752 en 1.004 euro per maand (middenhuursegment). 8% bestaat uit betaalbare koopwoningen. Dit betekent dat 24% van de plancapaciteit in het middensegment (koop/huur) valt zoals in de Woonvisie is gedefinieerd. Het aandeel betaalbare koopwoningen is daarmee afgenomen ten opzichte van het beeld uit de Peilstok SO 2020. Dit komt onder andere doordat de woningen die zijn in 2020 zijn opgeleverd niet meer in het figuur zijn meegenomen en doordat het woningbouwprogramma voor het Beurskwartier in lijn is gebracht met de aantallen zoals worden uitgewerkt in het Stedenbouwkundig Plan (ca. 2.500).

Bouwproductie 2020 en prognose start bouw 2021-2023

Systematiek prognose

In het MPR en de Peilstok (geïntegreerd in de Tweede Bestuursrapportage) wordt twee keer paar jaar een prognose start bouw voor de korte termijn (3 jaar) gepresenteerd. Zoals in het MPR 2020 is

uitgelegd, kiezen wij ervoor om de systematiek die al jaren voor de prognose van de woningbouwproductie in de bouwopgave Leidsche Rijn wordt gehanteerd, te gebruiken voor de hele stad. allereerst zijn per project de stand van zaken beoordeeld (financiële haalbaarheid, planologisch-juridische status en draagvlak) en bij ieder project vertaald in de planning. Vervolgens is, op basis van ervaringscijfers van de afgelopen jaren en een analyse per jaarschijf, een percentage voor aftopping bepaald en in de individuele jaren start bouw verwerkt. De aftopping is hierbij gelijkmatig toegepast op de verschillende onderliggende categorieën ((on)zelfstandige studenten, sociale huur overig etc.) in het desbetreffende productiejaar. We stellen ons als doel om jaarlijks de bovenkant van de geprognosticeerde start bouw te realiseren. Maar gelet op de factoren die de woningbouwproductie beïnvloeden is het vanuit behoedzaamheid wenselijk om een realistische bandbreedte te hanteren.

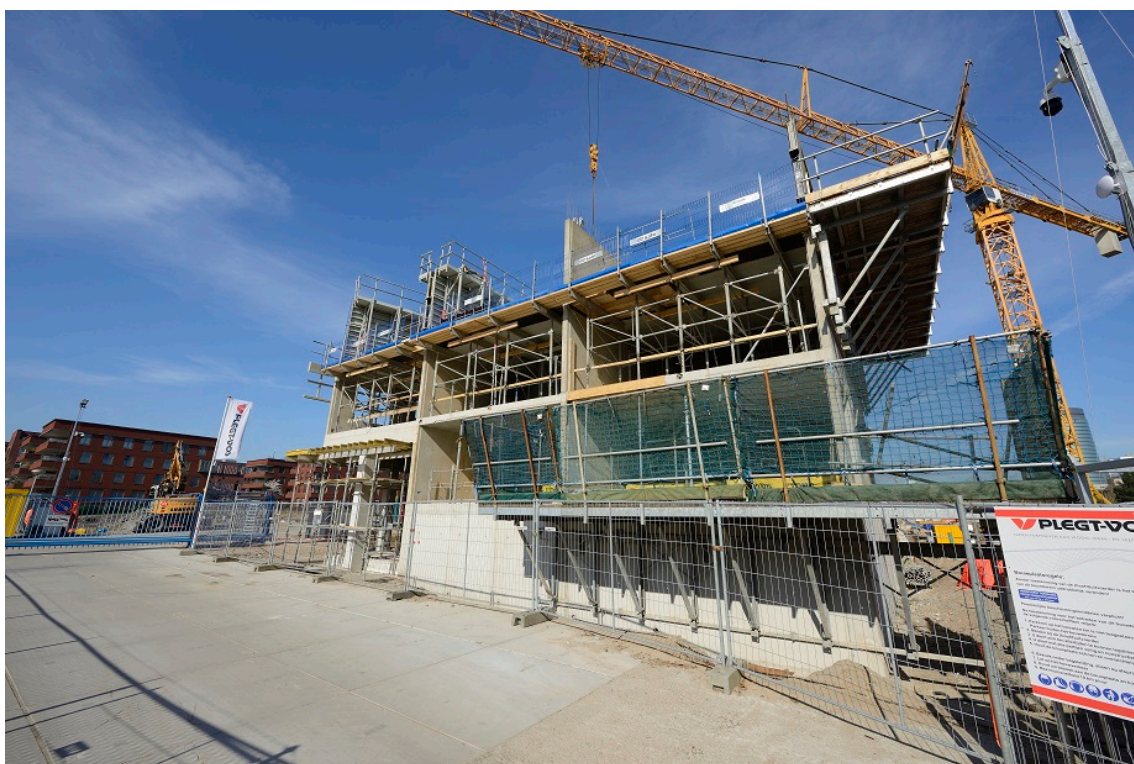


Foto: Heycopstraat

Bouwproductie 2020: gerealiseerde productie hoger dan prognose

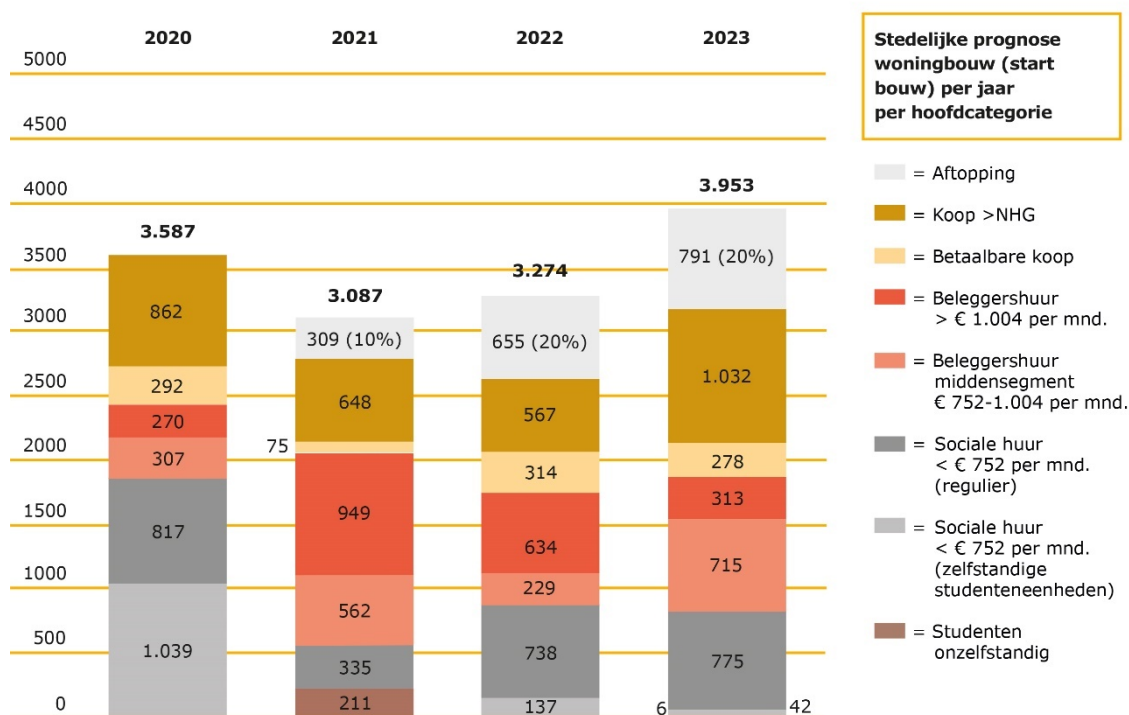
Conform bovenstaande systematiek hebben we in het MPR 2020 en de Peilstok SO 2020 voor 2020 een prognose afgegeven van ruim 3.100 woningen (start bouw). Op basis van de huidige gegevens blijkt dat er in 2020 fors meer woningen in aanbouw zijn gegaan: bijna 3.600 woningen waarvan het grootste deel ook bestaat uit betaalbare huur- en koopwoningen zoals in onderstaand figuur is weergegeven. De verklaring voor de hogere bouwproductie is dat 500 woningen in Leidsche Rijn Centrum uiteindelijk wel in 2020 zijn gestart. Deze woningen hadden wij vanuit behoedzaamheid in de prognose in 2021 meegerekend zoals aangegeven in de Peilstok SO 2020.

Prognose start bouw 2021-2023

De extra productie in 2020 betekent wel dat deze woningen in de actuele prognose niet meer meetellen in 2021 waardoor deze lager uitvalt dan in de Peilstok SO 2020 werd gepresenteerd. Voor 2021 hanteren we een bandbreedte (aftopping) van 10% omdat we op dit moment geen signalen hebben dat de korte termijn productie in algemene zin inzakt. Hiermee komt de verwachte productie voor 2021 op 2.800-3.100 woningen.

Voor de jaren 2022 en 2023 stellen we net als in de Peilstok een bandbreedte van 20% voor omdat deze later in de tijd liggen en de onzekerheden daarna nog groter zijn. Van belang is om voor deze jaren aan te geven dat enkele grote gebiedsontwikkelingen (zoals bijvoorbeeld Cartesiusdriehoek en Merwede)

met een fors aantal woningen in de eerste deelfasen, een belangrijk aandeel hebben in de geprognosticeerde woningbouwproductie. Vertraging kan hierdoor dus leiden tot een stevige verschuiving van het aantal geprognosticeerde woningen in een jaar.



In 2020 is een fors aantal betaalbare woningen (ongeveer 2/3^e van het totaal) in aanbouw genomen. Voor de korte termijn 2021-2023 is de verwachte productie lager in deze woon-/prijs categorieën namelijk; ongeveer 24% sociale huurwoningen (inclusief zelfstandige studenteneenheden), bijna 18% middenhuur en 8% betaalbare koopwoningen.

Voortgang 250+ projecten

Om meer inzicht te geven in de voortgang van de woningbouwproductie rapporteren we vanaf heden specifiek over de projecten (of gebiedsontwikkelingen) met meer dan 250 woningen (bijlage Voortgang woningbouwprojecten 250+). In de bijlage geven we per project de actuele planning start bouw weer ten opzichte van de planning uit de voorgaande MPR of Peilstok.

In totaal gaat het op dit moment om 30 projecten. Ondanks corona loopt de planvorming van deze projecten/gebiedsontwikkelingen volop door. Tegelijkertijd zijn er altijd factoren die de doorlooptijd van projecten beïnvloeden. Kijkend naar deze grote projecten zien we dat bij zes projecten de prognose van de planning start bouw is bijgesteld ten opzichte van de planning bij de Peilstok SO (peildatum 1 juli 2020). Het betreft Kruisvaartkade, Merwede, Papendorp, Haarrijn, Sportpak Zuilen Vecht en Rosendaal in Overvecht. De oorzaken van bijstelling in prognoses zijn divers en onder andere het gevolg van langere planvorming door de stikstofproblematiek, langere onderhandelingen met marktpartijen maar ook planoptimalisatie.

Conclusie

Wij werken -op stedelijk niveau en via projecten en gebiedsontwikkelingen- zowel aan een duurzaam hoge bouwproductie als aan het op peil houden van de sociale voorraad en een inhaalslag in het middensegment. Het beeld in dit MPR onderschrijft dat die ambities centraal moeten blijven staan en deze opgave urgent is. Het percentage reguliere sociale huur in de plancapaciteit is met 32% nog niet

voldoende gegeven het streven deze voorraad richting 2040 op peil te houden (35%). Het aandeel middenhuur in de bestaande voorraad blijft gering (12%) en de behoefte aan woningen in het middensegment (koop/huur) groot wat vraagt om een inhaalslag te maken in dit segment. We sturen hier op in projecten zoals ook blijkt uit het hoge aandeel betaalbare woningen in de woningbouwprogramma's van projecten waarvoor vanaf juli 2018 start-/intentiedocumenten bestuurlijk zijn vastgesteld. Hierover bent u eerder [geïnformeerd](#).

Naast de inzet van gemeentelijk instrumentarium (bijvoorbeeld sturing binnen eigen grondexploitaties, grondprijsbeleid, inzet opbrengsten erfpachtconversie) benutten we hiervoor waar mogelijk ook de mogelijkheden die de provincie en het Rijk bieden. Denk hierbij aan het provinciale [Programma Versnelling Woningbouw](#) en de woningbouwimpuls die hopelijk door een nieuw kabinet wordt voortgezet.

Om nog beter de voortgang van de planontwikkelingen te bewaken hebben we voor het eerst extra aandacht voor de (grote) projecten met meer dan 250 woningen. Ondanks corona loopt de planvorming van deze projecten/gebiedsontwikkelingen volop door. Waar de planning start bouw is bijgesteld, blijkt dat de redenen voor planningswijzigingen zeer uiteenlopend zijn. Als het gaat om oplossingen vraagt dat echt maatwerk per project. Tegelijkertijd biedt het zowel voor het productieoverleg met de woningcorporaties als in de samenwerking met marktpartijen (individueel en via het stadsakkoord) een goede en concrete basis om de voortgang van de bouwopgave te monitoren. Verder draagt de financiële ruimte die bij de [Programmabegroting 2021 in coronamaatregelenpakket 'Investeren met maatschappelijk rendement'](#) is bestemd de komende jaren bij aan versnelling en het voorkomen van vertraging omdat het de benodigde gemeentelijke capaciteit om te werken aan initiatieven en planontwikkelingen vergroot. Via de kopgroep van het Stadsakkoord Wonen houden wij ook dit jaar de vinger aan de pols van de (mogelijke) effecten van de coronacrisis op de bouwopgave en de planontwikkeling.

Als het gaat om de plancapaciteit is het van groot belang om te werken aan het 'harder' maken en verzilveren van de plannen op de middellange termijn die al in de pijplijn zitten (periode 2025-2030). Voor de periode na 2030 wordt de plancapaciteit verder versterkt en uitgebreid met voorstellen die in de RSU 2040 worden vastgelegd. Dit vraagt ook om randvoorwaardelijke investeringen in mobiliteit, groen en voorzieningen zoals in de concept RSU 2040 is aangegeven. Tegelijkertijd zien we een urgent vraagstuk op de korte termijn. Dit geldt voor reguliere woningzoekenden in het middensegment en de sociale sector, maar ook voor de huisvesting van kwetsbare groepen (Thuis voor Iedereen). Daarom is het noodzakelijk om aanvullend aan de structurele gebiedsontwikkelingen volop in te zetten op flexwonen en het kijken naar de (tijdelijke) mogelijkheden van bestaand (eigen) vastgoed. Met de STUW corporaties is afgesproken hier de komende periode extra inspanning op te leveren en is een taskforce tijdelijke woonruimte opgezet.

Voorgaande laat zien dat, door de ontwikkeling van de huizenprijzen in Utrecht, het betaalbare koopsegment onder forse druk staat. Wij werken daarom aan een Actieplan betaalbare koop dat de raad voor de zomer ter besluitvorming ontvangt. Daarbij is het van belang om niet alleen te kijken naar de betaalbaarheid, maar ook naar de kwaliteit van dit segment en hoe we hier in gebiedsontwikkelingen (binnen de gemeentelijke mogelijkheden) op kunnen sturen. Tot slot werken we binnen de projecten -op basis van de doelstellingen van het convenant Studentenhuisvesting- aan het vergroten van het aandeel onzelfstandige studenteneenheden in programma's. Dit is noodzakelijk om voldoende betaalbare wooneenheden specifiek voor studenten ook in de toekomst te borgen.



Foto: Kop op Tuindorp

4.2 Werken

Utrecht is een economisch sterke, competitieve regio en dat willen we zo houden. Daarom dragen we zorg voor een gezond economisch ecosysteem en een aantrekkelijk vestigings- en investeringsklimaat. We willen dat werkgelegenheid meegroeit met de groei van onze beroepsbevolking. Wel maken we keuzes in deze groei. We zetten in op die banen en competenties waarvan we verwachten dat ze in de toekomst nog steeds relevant zijn: we willen niet alleen dat mensen nu werk vinden, maar dat ze dit duurzaam kunnen op een continu veranderende arbeidsmarkt. En we zetten in op die ondernemers die bijdragen aan oplossingen voor maatschappelijke uitdagingen waar de stad voor staat. Zodat banen, opleidingen en investeringen bijdragen aan brede welvaart, aan gezond stedelijk leven voor iedereen. Daarmee zijn we een van de eerste regio's in Nederland die maatschappelijke opgaven leidend laat zijn voor de economische ontwikkeling.

Trends en de coronacrisis

We zien een aantal (internationale) ontwikkelingen die van invloed zijn op deze opgave en door de coronacrisis deels worden versneld. Denk hierbij aan verdere digitalisering in de vorm van cloud computing, big data en e-commerce en hierdoor een sterke toename van online verkopen met directe gevolgen voor de retail. Ook leidt verdere automatisering in industrie, maar ook zakelijke dienstverlening, ertoe dat er steeds minder mensen nodig zijn terwijl de werkgelegenheid als gevolg van de nieuwe economie nog op gang moet komen. Daarbij neemt het werken op afstand toe en vragen de technologische trends om de juiste opleidingen en vaardigheden van mensen om aantrekkelijk te blijven op de arbeidsmarkt.

Door de coronacrisis is de digitalisering van de retail in een versnelling gekomen en zijn de ondernemers in horeca en (non-food) retail en evenementen hard geraakt. Samen met hen werken we aan plannen om leegstand in winkelcentra zoveel mogelijk te beperken en ondernemers zo snel mogelijk terug te laten veren van de crisis. Een eerste aanzet is gegeven met het plan '[Morgen Mooier Maken](#)', dat samen partners in de stad uitgevoerd gaat worden en in gaat op korte en lange termijn initiatieven om de leegstand in de binnenstad zo veel mogelijk te beperken.

Voor wat betreft kantoren voorzien we een structuurverandering: een deel van de grote kantoorgebruikers zullen bij het oversluiten van huurcontracten minder ruimte gaan afnemen; tegelijk weten we dat een deel ook zijn bestaande kantoorvolume in de stad zal aanhouden, dat sommigen zelfs zullen intensiveren in de stad, omdat ze activiteiten hier concentreren en elders in het land afbouwen.

Focus op toekomstbestendige werkgelegenheid en brede welvaart

We focussen ons op vier marktgroepen: 'IT & digitale vaardigheden', 'gezondheid', 'onderwijs' en 'bouw, techniek & energietransitie'. We denken dat deze markten de meeste potentie hebben voor toekomstbestendige, duurzame werkgelegenheid op de (middel)lange termijn, en ze sluiten aan bij de opgaven van Utrecht in gezonde verstedelijking. Snelgroeiende en grote werkgevers uit de marktgroepen moeten in de regio excellente beschikbaarheid vinden op de meest belangrijke vestigingsvoorwaarden: de aanwezigheid van kennis en talent, technologische infrastructuur, voldoende en passende werklocaties en (bedrijfs-)huysvesting, een hoogwaardig voorzieningenniveau en een aantrekkelijke levendige stad. Zoals in het [Actieplan Utrecht Circulair 2020-2023](#) aangegeven willen we het vestigingsklimaat voor circulaire bedrijven versterken en de samenwerking met de Utrechtse onderwijsinstellingen verstevigen als het gaat om circulaire economie.

Werklocaties en winkelgebieden

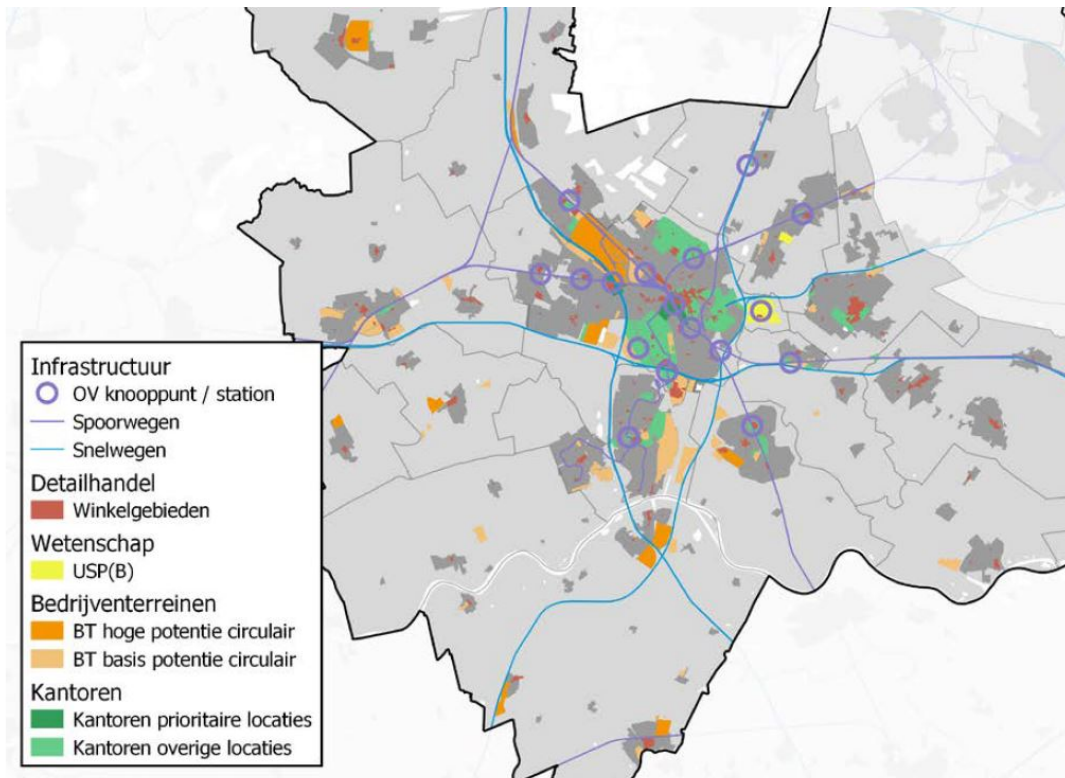
Om de werkgelegenheid in balans te houden met de bevolkingsgroei zijn er tot 2040 in de regio 80.000 extra banen nodig, waarvan ongeveer 70.000 in onze stad. Dit betekent dat de werkgelegenheid in de stad Utrecht met gemiddeld 1,7% per jaar zal moeten groeien tot 2030; voor de periode 2030-2040 moet het aantal banen groeien met circa 0,4% per jaar.

Hiervoor hebben we een goede uitgangspositie. De Metropoolregio Utrecht onderscheidt zich met een zeer aantrekkelijke woon- en werkomgeving en centrale ligging in het land. Ook zijn Utrechtse bedrijven en kennisinstellingen goed gepositioneerd om in de wereld van vandaag en morgen een bijdrage te leveren aan economische groei, ontwikkeling van innovaties en werkgelegenheid.

Maar de match tussen de vraag naar en het aanbod van werklocaties - kantorenlocaties, bedrijventerreinen en (informele) werklocaties - staat onder druk. Veel van de huidige werklocaties zitten vol en zelfs onder het niveau van frictieleegstand, en het merendeel van de locaties voor bedrijventerreinen is vergeven. Met Strijkviertel wordt het laatste geprogrammeerde bedrijventerrein uitgegeven. Dit maakt het steeds lastiger een goede plek te vinden voor groeiende bedrijven die zich al in Utrecht bevinden of die zich van elders hier willen vestigen.

Vitale winkelgebieden zijn essentieel voor het voorzieningenniveau in wijken, in de nabijheid van de inwoners en ze zorgen bovendien voor levendigheid en aantrekkelijkheid o.a. door aanvullende voorzieningen zoals horeca, sport- en zorgfuncties. Door eerdergenoemde trends, de coronacrisis en ontwikkelingen in het winkelaanbod (toenemende leegstand met name van winkels met niet-dagelijks aanbod) zijn goed functionerende winkelgebieden echter geen vanzelfsprekendheid. Dit betekent dat we in Utrecht aandacht moeten houden voor de kwaliteit van de winkelgebieden en de transformatie van pure aankoopplaatsen naar ontmoetingsplaatsen. Om onze ambitie waar te maken werken we een plan van aanpak uit voor de meest kwetsbare winkelgebieden.

Deze gaat uit van de retailhoofdstructuur die in de concept RSU is opgenomen en omvat verder o.a. een aanpak voor de binnenstad en voor de overige meest kwetsbare winkelgebieden, maar ook een subsidieregeling.



Bron: Stec Groep, 2020

Sturen

We willen schaarse ruimte zo optimaal mogelijk te benutten. Daarom hanteren we de volgende ruimtelijke principes:

- We verdichten, bij zowel bestaande als nieuwe locaties: het aantal banen per hectare moet omhoog, mits passend bij de karakteristiek van de werklocatie (dus geen intensieve kantorenbanen op bedrijventerreinen toevoegen, maar daar passende intensieve bedrijventerreinenbanen realiseren).
- Dit realiseren we bij voorkeur rondom grote OV-/stedelijke knooppunten, om de drukke verkeersstromen van en naar de werklocaties zoveel mogelijk in goede banen te leiden en landschap en groen te beschermen.
- Functiemenging van wonen, werken en voorzieningen is het standaard uitgangspunt, tenzij dit echt niet past. Deze functiemenging vindt voor een belangrijk deel in wijken plaats waar 24.000 van de beoogde 70.000 banen aan nieuwe werkgelegenheid terecht moet komen. Naast de behoefte aan werkfuncties en-locaties in wijken vanwege de nabijheid van klanten, zorgt werk ook een levendige omgeving in wijken.
- We blijven inzetten op concentratie van retail in compacte, toekomstbestendige winkelgebieden binnen de retailhoofdstructuur uit de concept RSU. We voegen alleen nieuwe retailconcentraties toe bij gebiedsontwikkelingen en met een omvang die passend is bij het draagvlak en rekening houdend met de omliggende voorzieningenstructuur.

Deze principes passen we toe op alle ontwikkelingen van werklocaties en winkelgebieden in de stad.

De komende periode heeft een aantal locaties onze bijzondere aandacht. In Overvecht stellen we samen met de georganiseerde ondernemers een visie op de ontwikkeling van bedrijventerrein op. Op het Utrecht Science Park en in het centrum zetten we op bovengenoemde principes in bij de ontwikkeling van de omgevingsvisie. Het bedrijventerrein dat wordt uitgegeven op Strijkviertel is een belangrijke

bouwsteen voor de toevoeging van werklocaties. In de Merwedekanaalzone zetten we in op substantiële uitbreiding van de werkgelegenheid en menging van wonen en werken.

4.3 Duurzame mobiliteit

Utrecht is een aantrekkelijke stad. Dat merken we aan het toenemend aantal inwoners en bezoekers. Intussen moeten we het met dezelfde ruimte blijven doen. Om onze groeiende stad gezond en bereikbaar te houden, geven we daarom voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Zo maken we de lucht schoner en de straat rustiger en veiliger. Gelukkig is de afgelopen jaren al te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en OV in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Met de actualisatie van het mobiliteitsplan zetten we in op het doorzetten van deze positieve ontwikkeling.

Het mobiliteitsplan wordt in 2021 geactualiseerd. In de periode 8 december 2020 - 1 februari 2021 heeft het [concept](#) ter inzage gelegen en wordt deze zomer ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad. Met het mobiliteitsplan 2040 wordt de beleidslijn van het vorige mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB) voortgezet en op onderdelen aangescherpt. Het mobiliteitsplan heeft als planhorizon 2040 en vormt de basis voor de programmering van het meerjarenprogramma bereikbaarheid.

Waar mobiliteitsbeleid traditioneel op de drie aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid focust, kiezen we nadrukkelijk voor een bredere benadering: stedelijke kwaliteit, door een bijdrage aan meerdere, bredere doelen. Dit is samengevat in onderstaande vijfhoek:



Het concept mobiliteitsplan 2040 is opgesteld in samenhang met de concept Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Daarmee is een sterkere relatie gelegd met de verstedelijkingsopgave.

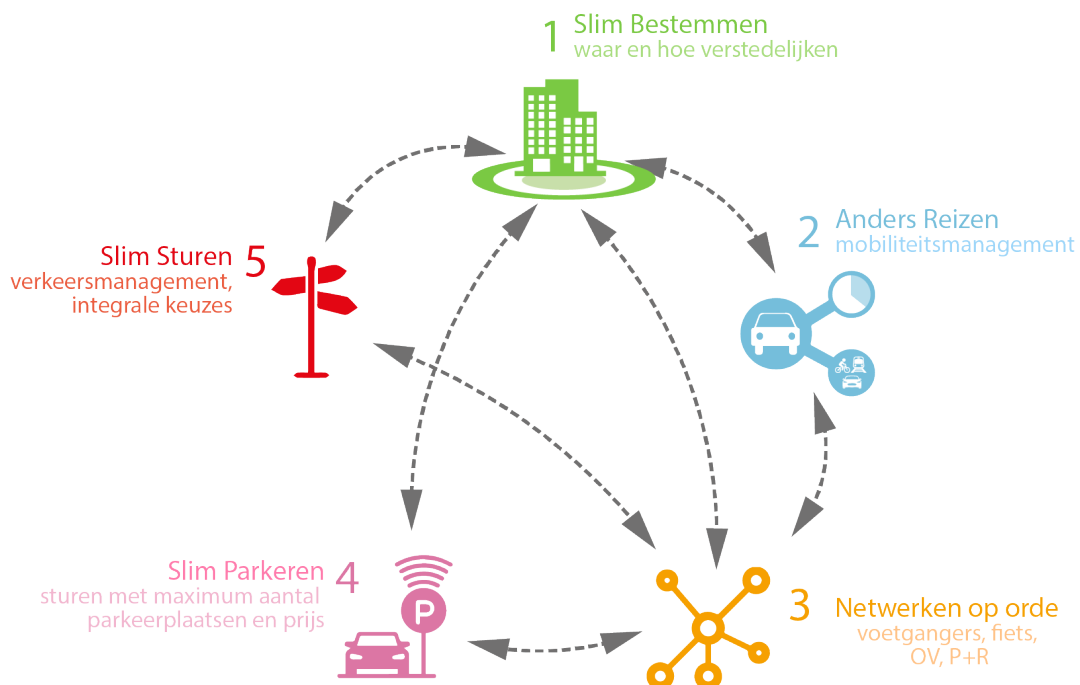
Waar werken we naar toe?

Als we kijken naar het jaar 2040, hoe ziet Utrecht er dan uit en hoe verplaatsen we onszelf? Utrecht houdt vast aan de keuze om woningen, werkgelegenheid en voorzieningen te realiseren in de bestaande stad, met veel aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving en het bieden van een aantrekkelijk vestigingsklimaat. Vrijwel elke wijk heeft een centrum waar sprake is van een mix van wonen, werken en andere functies. Hiermee bieden we mensen meer voorzieningen binnen hun bereik. We willen de groei van de mobiliteit opvangen met lopen, fietsen, OV en deelmobiliteit. Dit zijn gezonde en ruimte-efficiënte vervoerwijzen. We kiezen voor meer ruimte voor groen, spelen en verblijven door verkeers- en parkeerruimte anders in te richten. Zo zorgen we voor relatief minder (hinder van) verkeer en een betere bereikbaarheid. Alle bestemmingen zijn per auto bereikbaar, maar niet altijd via de kortste of snelste route.

Utrecht wil een inclusieve stad zijn. We werken aan het wegnemen van zowel fysieke als niet-fysieke barrières en belemmeringen. Zo kun je voorzieningen zoals supermarkten en scholen goed te voet bereiken en zijn er maatwerkoplossingen voor bijvoorbeeld mensen met een fysieke of andere beperking. Voor wie er geen geschikt alternatief voor de auto is, blijft het gebruik ervan mogelijk.

Hoe gaan we dat doen?

Om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden, moeten we keuzes maken. We gaan voor 'de Utrechtse mobiliteitsaanpak'; 5 stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het concept mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor programma's en projecten. We houden goed in de gaten hoe de mobiliteit zich ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat we tussentijds kunnen bijsturen.



De opgave voor de korte en lange termijn wordt in het concept mobiliteitsplan 2040 uitgebreid toegelicht aan de hand van de vijf stappen in de Utrechtse mobiliteitsaanpak.

Fasering op hoofdlijnen

Dit concept mobiliteitsplan geeft een beeld voor een mobiliteitsaanpak voor de periode van 2021 tot aan 2040. Sommige maatregelen zijn geschikt om 'morgen' mee te beginnen of zijn al in voorbereiding, andere maatregelen vergen een langere voorbereidingstijd doordat bijvoorbeeld besluitvorming nodig is waarbij meerdere overheden betrokken zijn of doordat er hoge investeringskosten zijn waarvoor eerst dekking geregeld moet worden. De gewenste volgorde van het voorbereiden en uitvoeren van alle maatregelen is echter niet willekeurig. De aanpak heeft ook in zich dat sommige maatregelen randvoorwaardelijk zijn voor andere maatregelen en/of dat maatregelen prioriteit hebben om een probleem op te lossen of een ontwikkeling mogelijk te maken. Tenslotte: de middelen en de uitvoeringscapaciteit zijn er niet om alles tegelijkertijd uit te voeren. Wat kunnen we dan zeggen over een logische en gewenste fasering? We onderscheiden hierin drie termijnen voor de uitvoering van beleid en maatregelen. Naarmate we verder in de toekomst kijken neemt de onzekerheid over programmering, uitvoerbaarheid en doorlooptijd van projecten toe.

Daardoor overlappen de middellange en langere termijn elkaar gedeeltelijk. In elke periode zijn maatregelen vanuit de vijf stappen van de mobiliteitsaanpak nodig. In het concept mobiliteitsplan wordt dit uitvoerig beschreven, hieronder staat de hoofdlijn.



Foto: Nachtegaalstraat

2021-2025: de korte termijn ('ruimte creëren')

De komende vier à vijf jaar gaan we vooral door met wat we al doen. We realiseren de projecten die al in het meerjarenprogramma bereikbaarheid (MPB) geprogrammeerd staan. Daarnaast kunnen we ook aan de slag met een aantal nieuwe of aangescherpte maatregelen die een groot effect kunnen hebben en daarmee ruimte scheppen voor groei.

Sommige maatregelen voor deze periode kunnen een tijdelijk karakter hebben, omdat het een route betreft die in de komende 10 jaar nog belangrijk is, maar daarna mogelijk niet meer.

2025-2035: de middellange termijn ('alternatieven op orde in zuidwest')

In deze periode gaan we verder met het spreiden van het fietsverkeer door het realiseren van fietsbruggen en ontbrekende verbindingen, ook van en naar de OV-knooppunten van het Wiel met Spaken. Het gaat hierbij ook om het verbeteren van de routes via deze nu nog missende schakels (stap

3). De eerste grote uitbreiding in het kader van het Wiel met Spaken is niet eerder dan 2030 haalbaar. Bij start van de planvoorbereiding in 2021 en snelle besluitvorming is zeker 10 jaar nodig voor zo'n project uitgevoerd kan worden.

2030-2040: de lange termijn ('alternatieven op orde voor Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040')

Deze termijn betreft de adaptieve doorontwikkeling van het Wiel met Spaken, het netwerk van P+R en het fietsnetwerk, verder te concretiseren op basis van de verstedelijkingskeuzes van de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040. Voor specifieke ontwikkelgebieden zijn aanvullende fiets, OV- en auto-infrastructuur nodig en aanpassingen aan bestaande netwerken op basis van integrale keuzes.

We doen veel, maar meer is nodig

Met de geprogrammeerde projecten zetten we de komende paar jaar belangrijke stappen in de realisatie van een duurzaam mobiliteitssysteem, maar om de stad aantrekkelijk en bereikbaar te houden zijn nu extra investeringen nodig. Utrecht zet hierbij in op ruimte-efficiënte en gezonde vormen van vervoer (lopen, fietsen en OV) die een volwaardig alternatief bieden voor de auto.

Voor de middellange termijn is de bottleneck niet zozeer de woningbouwproductie of de bouw van kantoren, onderwijsinstellingen enzovoort. Het gaat om de vraag: hoe komen we straks bij die woningen en werkplekken? Het simpelweg uitbreiden van het huidige mobiliteitssysteem is geen optie, een systeemsprong is nodig. Bij deze systeemsprong in mobiliteit liggen de oplossingen niet alleen in de stad, maar ook in de regio en gaan niet-fysieke maatregelen als parkeerbeleid en gedragsbeïnvloeding hand in hand met ingrepen in de infrastructuur én openbare ruimte.

Daarom werken wij ook met Rijk, Provincie en andere gemeenten aan het mobiliteitssysteem van de toekomst (wiel met spaken); de [afspraken](#) in UNed-verband over de korte termijn aanpak, no regret maatregelen, [MIRT-verkenning](#) en het MIRT-onderzoek brengen de systeemsprong voor de fiets en het openbaar vervoer een stapje dichterbij. Om op korte termijn hierin de eerste stappen te maken programmeren we, conform de afspraken uit het BO MIRT, de resterende gemeentelijke bijdrage aan de korte termijn aanpak en de no-regretmaatregelen.

De financiële opgave voor de systeemsprong mobiliteit bedraagt volgens de huidige inschatting tot 2040 enkele miljarden, afhankelijk van de gekozen oplossingen met Rijk en regio.

Een aanvraag van 2,1 miljard euro voor de aanleg van een nieuw treinstation Lunetten-Koningsweg en twee lightraillijnen bij het groeifonds, werd vrijdag 9 april door het demissionair kabinet afgewezen. We richten ons op de formerende partijen en het nieuwe kabinet. De investeringen in bereikbaarheid blijven noodzakelijk voor de bouw van 73.000 woningen en de komst van 50.000 extra arbeidsplaatsen. Wij zullen moeten bijdrage aan de regionale cofinanciering voor de systeemsprong OV, passend bij een miljardeninvestering van het Rijk. Daarom reserveren we binnen het meerjarenprogramma bereikbaarheid 32 miljoen euro, als eerste stap richting deze bijdrage. De middelen reserveren we binnen het budget 'systeemsprong mobiliteit'.

De financiële actualisaties van het [meerjarenprogramma bereikbaarheid \(MPB\)](#) en de [parkeerexploitatie investeringsvoorstellen](#) worden toegelicht in hoofdstuk 6. Bij de Voorjaarsnota vindt besluitvorming plaats over aanvullende [investeringsvoorstellen](#) voor het onderdeel mobiliteit.

4.4 Gezond leefklimaat met ruimte voor groen

Utrecht wil een gezonde, duurzame en circulaire stad zijn waar mensen wonen, werken en verblijven in een gezond leefklimaat. Met de keuze voor binnenstedelijke verdichting vinden we een hoogwaardige, groene en toegankelijke openbare ruimte van groot belang met voorzieningen om de groei op te vangen. Ook is door de coronacrisis er een toename in het gebruik en de herwaardering van de openbare ruimte en groen. In

de RSU 2040 geven we aan twee hoofdstructuren voorop te stellen waaronder de groenstructuur. Deze zijn leidend voor het ordenen van de nieuwe plekken in de stad en voor de bestaande stad en vormen belangrijke elementen van de Utrechtse barcode. We werken op verschillende terreinen aan een toekomstbestendige leefomgeving waar het goed toeven is in een gezonde en veilige openbare ruimte. De leefomgeving wordt zoveel mogelijk klimaatbestendig ingericht, zodat we voorbereid zijn op veranderingen in het klimaat. Zoals wateroverlast, hittestress en verdroging.

We werken aan gezonde lucht, een prettig en acceptabel geluidsniveau en een gezonde flora en fauna in en om de stad. We streven naar het versneld behalen van de advieswaarden voor gezonde lucht van de Wereldgezondheidsorganisatie. De afgelopen jaren hebben we onderzoek laten doen naar de beste manier om de luchtkwaliteit verder te verbeteren. Uit het onderzoek blijkt dat verkeer op lokale wegen, mobiele werktuigen en houtstook de belangrijkste bronnen zijn waarop we als gemeente invloed hebben. Daarom is in december 2020 het Utrechtse luchtkwaliteitsbeleid en -uitvoeringsprogramma 'Utrecht kiest voor gezonde lucht' vastgesteld. Hiermee is besloten tot het nemen van maatregelen waarmee de uitstoot van lokale luchtverontreinigende bronnen versneld kan worden teruggedrongen. Zoals het strenger maken van de milieuzone, een voorlichtingscampagne om schoner en minder hout te stoken en het verplaatsen van snorfietzers van het fietspad naar de rijbaan op een samenhangend netwerk van wegen. Dit zorgt voor gezondere lucht voor de fietsers. De oplaadinfrastructuur voor elektrische auto's wordt verder uitgerold.

Voor de Omgevingsvisie werken we aan het actualiseren van het beleid op gebied van geluid, bodem (waaronder regie op de ondergrond) en externe veiligheid.

Daarnaast zorgen we er voor dat de openbare ruimte voor iedereen makkelijk toegankelijk is, zodat die gebruikt kan worden voor gezond stedelijk leven. In de directe woonomgeving is het gemakkelijk om te verblijven, sporten, spelen, bewegen en recreëren voor alle leeftijdsgroepen.

Wat betreft circulariteit willen we in 2050 een stad zijn die volledig draait op hernieuwbare materialen en die afval gebruikt als grondstof. Die circulaire stad bereiken we niet van vandaag op morgen maar in een aantal stappen. De uitwerking van de eerste stap staat opgeschreven in het [Actieprogramma Utrecht Circulair 2020-2023](#).

Prioriteit in dit actieprogramma voor een groeiende stad is om zoveel mogelijk circulair te bouwen. Daarom heeft Utrecht twintig gebiedsontwikkelingen en projecten geselecteerd waar circulariteit prioriteit heeft. Naast (het aanjagen van) circulair bouwen gaat de gemeente zelf steeds meer circulair werken. Zo wil de stad in 2023 minimaal een derde van de producten en diensten circulair inkopen. Daarnaast versterken we het vestigingsklimaat voor bedrijven die hieraan bijdragen en werken we nauw samen met onderwijsinstellingen. Ook wordt de afvalinzameling steeds meer circulair ingericht.

Ruimte voor groen

Vanuit de klimaatopgave, vanuit de verduurzaming van de stad en vanuit gezondheid is meer groen een noodzaak. Dat betekent dat wij bij elke ruimtelijke ingreep de kans voor groen benutten. We willen niet alleen, maar moeten gezondheid bevorderen, klimaat adaptief zijn en biodiversiteit vergroten.

Met de groei van het aantal inwoners neemt de druk op het bestaande groen toe. Dat vraagt ook om meer groen dichtbij en groen bereikbaar voor iedereen. Dit is extra tot uitdrukking gekomen tijdens de coronapandemie. Inwoners zijn een groene omgeving meer gaan waarderen en parken zijn ontmoetingsplekken geworden. De ambitie dat groen en verdichting gelijk opgaan, is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 vertaald in een barcode. Daarbij betekent de toename van 60.000 woningen dat 440 hectare extra binnenstedelijk groen moet worden gerealiseerd. Dit noemen we de **Groene Schaalsprong**. Hierbij is rekening gehouden dat een aantal wijken op dit moment een achterstand heeft met het groen.

De Groene Schaalsprong is nodig om die verdichting mogelijk te maken voor een gezond en klimaat adaptief leefmilieu. Daarbij nemen we de stedelijke en landschappelijke structuur als basis. Die gaan we verder ontwikkelen en vergroten. Dat leidt tot de uitwerking in de Schaalsprong Groen.

Dit betekent veel meer groen in de openbare ruimte, zowel in nieuwe ontwikkelgebieden als in de bestaande stad (Groen Tenzij). Meer recreatieve mogelijkheden om de hoek voor sport, speelplekken in de buurt en groene ommetjes. Met het opruimen van een overmaat aan verharding willen we de stad van grijs naar groen laten kleuren. Waar dat kan gebeurt dat vanuit initiatieven uit de buurt, door corporaties en grotere grondeigenaren om hun eigendom te vergroenen, en zo bij te dragen aan de groene stad van de toekomst.

In 2040 willen we die groene(re) stad zijn, 'de groene omgeving begint al bij de voordeur' en loopt via groene verbindingen, plantsoenen, parken en groene scheggen naar de grotere groengebieden rondom de stad. In het groen wordt gesport, gespeeld en ontmoeten Utrechters elkaar. In het groen is ruimte voor biodiversiteit, voor planten en dieren. In het groen is ruimte voor langzaam verkeer. De vergroening in de stad zorgt er tegelijk voor dat het in de zomer minder warm is en hevige regenbuien opgevangen kunnen worden.

Schaalsprong Groen op vijf schaalniveaus in de RSU

De Groene Schaalsprong van 440 hectare is in de grote stedelijke groeiopgave uitgewerkt in vijf schaalniveaus. Vanuit het Meerjaren Groenprogramma Ruimte voor Groen pakken we de kansen op binnen deze schaalniveaus. Daarnaast dienen we investeringswensen in. Dit is echter niet toereikend om de ambitie te halen. De Groene Schaalsprong is onderdeel van de RSU 2040 en in dat kader wordt een financieringsstrategie opgesteld.

Schaalniveau 1: Groene straten: bestaand en nieuw

Hoe dichterbij het groen, hoe beter het is voor de gezondheid van inwoners. Groen in de buurt is belangrijk voor bewegen en een groen ommetje in de buurt. Het vergroenen van buurten vraagt om samen met de bewoners hun omgeving groener in te richten. We hebben de ambitie dat iedere woning op loopafstand (binnen 200 meter) van een plantsoen of buurtparkje ligt. Deze groene plekken zijn belangrijk als 'coolspots' op warme dagen en bieden ruimte voor spelen, sporten, bewegen en verblijven voor kinderen en kwetsbare groepen. Kansen om groen toe te voegen liggen er o.a. door het weghalen van overbodige verharding, door een andere balans in parkeren op straat, de ondergrond te ordenen en door de herinrichting van straten van 50 naar 30 km/uur, groene daken en groene schoolpleinen.

Het aandeel van het vergroenen van straten in de schaalsprong is een enorme opgave van ca. 200 ha. Dit betekent dat tot 2050 (klimaat adaptief) zeker 800 straten vergroend moeten worden. Dit zijn 27 straten per jaar, oftewel vijf tot zeven ha per jaar. Een enorme opgave, waarvoor de financiën nog moeten worden geregeld in samenhang met andere opgaven in de Ruimtelijke Strategie en Klimaatopgave. We doen dit door enerzijds werk met werk te maken. Zo wordt groen onderdeel van integrale projecten geïnitieerd vanuit de vervanging van riolering, groot onderhoud of opnieuw inrichten van wegen, verkeersveiligheid, etc. Voorbeelden hiervan zijn het Amazonekwartier, Welgelegen en Rubenskwartier. Anderzijds gaan we in de straten, waar de komende 20 à 30 jaar nog geen integrale projecten opgezet worden, van start vanuit het Meerjaren Groenprogramma Ruimte voor Groen 2021-2025. Concreet gaan we in de komende jaren aan de slag met vergroening van Rivierenwijk, de uitvoering van het Groene Lint Overvecht en realisatie van diverse ommetjes in wijken. Daarnaast reageren we op bewonerswensen door verharde plekken (zoals Hooghiemstraplein) te vergroenen. Door o.a. de uitvoering van een gedenkboom voor elke wijk (te planten in 2022, het jaar dat Utrecht 900 jaar bestaat) en het vervolgen van de actie 'Gratis Boom' voor particulieren en het planten van bomen in de openbare ruimte voegen we bomen toe in de stad.



Foto: Croeselaan

Schaalniveau 2: Groenblauwe routes

Door Utrecht lopen groene- en groenblauwe routes. Deze routes verbinden de buurten en wijken en de stad met het omliggende landschap. Deze routes zijn verbonden aan de waterlopen van Utrecht zoals kanalen (Rondje Stadseiland), rivieren (Kromme Rijn en Vecht) en singels. Groene routes bestaan uit onder andere oude bebouwingslinten, zoals de Koningsweg en doorgaande fiets- en wandelroutes, zoals de Oosterspoorbaan. Het groenblauwe netwerk is van belang voor ecologie, biodiversiteit, klimaatbestendige stad, beleving, beweging en ook om te ontspannen. De opgave is het verder vergroenen van de routes door de aanleg van natuurvriendelijke en recreatieve oevers, door fiets- en wandelroutes en het opheffen van barrières. We verwachten dat we met de groene routes ca. 100 ha groen kunnen toevoegen in de komende 20 jaar. Daarvoor moeten we ca. 20 barrières (samen met mobiliteitsopgaven) opheffen. Dit betekent dat we de routes vergroenen met drie à vier ha per jaar en 2 barrières per jaar opheffen. Voorbeelden zijn o.a. de groenblauwe route langs de Vaartse Rijn (Jutphaseweg) en Vechtoevers in het stedelijke deel.

Vanuit het Meerjaren Groenprogramma 2021-2025 gaan we aan de slag met het vergroenen van oevers langs de binnenstedelijke Vecht, waaronder uitbreiding Nifterlakepark bij de Fortlaan, meer groen langs de Kromme Rijn (rondom nieuwbouw Mytyschool en meer ruimte voor groen bij het Pieter Baancentrum). Daarnaast is onderdeel van het Groenprogramma het opheffen van barrières voor planten en dieren (Groene web) en uitwerking van groene (wandel)routes samen met programma Mobiliteit. Onderdeel van de stedelijke opgave uit de RSU is het Rondje Stadseiland waar we eerste stappen zetten samen met de woningbouwontwikkeling 'Meer Merwede'. Vanuit het Groenprogramma voeren we de onderdelen uit langs de Johan Wagenaarkade met aanvullend een investeringsclaim om de hele Johan Wagenaarkade uit te voeren samen met omgeving Ravellaan.

Schaalniveau 3: Nieuwe parkgebieden in de stad

Bij de groei van de stad zijn nieuwe stadsparken noodzakelijk, omdat de gebruiksdruk op de bestaande parken toeneemt en de nieuwe inwoners straks binnen 500 meter toegang moeten hebben tot parken. Groene longen in de stad die zorgen voor ruimte, rust, verkoeling en natuur. Nieuwe parken zijn daarvoor noodzakelijk. Een parkachtige omgeving kan ook worden gerealiseerd door woonbuurten zo te vergroenen dat deze samen een parkachtige setting vormen. Naast de aanleg van nieuwe parken en het

aaneensmeden van groene buurten, willen we bestaande groengebieden, zoals begraafplaatsen en moestuincomplexen, toegankelijk maken en zo ook benutten.

Het aandeel van de nieuwe parkgebieden in de groene schaalessprong is 120 ha. Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen zetten we in op vergroenen, zodat we meer parkachtige settingen kunnen ontwikkelen. Dit doen we samen met de mobiliteitsopgaven waar verkeer ruimte maakt voor groen. Nadruk op voet- en fiets- en minder op autoverkeer. Zo kunnen verkeersaders parken worden. De westelijke stadsboulevard wordt zo aangepakt.

Kansen voor nieuwe parken zijn o.a. de ontwikkeling van de Tuinen van Moreelse als nieuw park in de binnenstad en het Maliebaanpark. We gaan aan de slag met een nieuw park in het Werkspoorkwartier. We werken aan een verbetering van het Julianapark, dat we ook graag laten aansluiten op de Carthusiusdriehoek. We willen de omgeving Wilhelminapark minder stenig maken en aansluiten op andere grotere groengebieden. Het Park Kasteeltuin Nijvelt richten we opnieuw in, rekening houdend met de historische context, en realiseren hiermee een ontmoetingsruimte voor heel Veldhuizen.



Foto: Tiny forest (Terwijde)

Schaalniveau 4: Groene scheggen die stad en landschap verbinden

Groene scheggen verbinden de stad met het buitengebied. Een scheg is een aaneengesloten groengebied dat vanuit het buitengebied diep de stad insteekt. Daarmee krijgt het stedelijk gebied van Utrecht een steviger verbinding met de waardevolle natuur- en cultuurhistorische gebieden om de stad; Limes, Nieuwe Hollandse Waterlinie, landgoederen, Utrechtse Heuvelrug, Veenweidegebied en meer. De groenblauwe routes langs rivieren en kanalen zijn vaak onderdeel van een scheg. In het landschap wordt de scheg verbreed tot een landschapspark. Integraal verbonden met de aanleg van groene scheggen is het beter benutten van het landschap, het verbeteren van de bereikbaarheid en het toevoegen van recreatiegebied.

Voor de Groene schaalessprong is circa 30 ha nodig voor scheggen. Dit kunnen we realiseren door functieverandering en waar mogelijk verwerving. We werken er bijvoorbeeld aan om Maarschalkerweerd vanuit haar groene, landschappelijke basis verder te ontwikkelen tot een meervoudig intensief gebruikt parklandschap. Vanuit het Meerjaren Groenprogramma 2021-2025 dragen we bij aan het Lunettenpark (Maarschalkerweerd). Ook werken we aan het landschapspark Oud Zuijlen.

Schaalniveau 5: Groen om de stad

De groei van onze stad, samen met de groei van de regio, vraagt dat we voortvarend aan de slag gaan met de regionale groenontwikkeling. In de Ruimtelijke opgave van de U10 is een groene ambitie tot 2040 geschetst die met natuur, recreatie en verbindingen de groei van stad en regio moet ondersteunen. Deze ambitie sluit aan bij onze groenambitie zoals die in de RSU opgenomen.

De opgave bevat ca. 250 ha nieuw recreatief groengebied in de directe omgeving van de stad, plus recreatief medegebruik van het landschap rondom Utrecht.

De ambities voor groen en landschap en een aanzet voor de ruimtelijke vertaling daarvan is overgenomen in het Integraal Ruimtelijk Perspectief (IRP) van de U10. De volgende stap binnen deze regionale samenwerking is het uitwerken van de opgave en de financiering daarvan in gebiedssamenwerkingen. Met de Utrechtse regio's en de provincie concretiseren we deze groenopgave binnen het programma Groen Groeit Mee. We brengen de ruimtelijke en financiële opgave in beeld voor zowel inrichting als beheer. Langs de lijn van de RSU concretiseren we de opgave die wij voorzien voor de inwoners van de stad in de stadranden. In gebiedssamenwerkingen met buurgemeenten willen we de Utrechtse en de gezamenlijke doelen voor natuur, groen en recreatie concretiseren in landschap rondom de stad.

Via een apart traject werken we met alle betrokken deelnemers in de recreatieschappen aan de transitie van de recreatieschappen (Recreatieschap De Stichtse Groenlanden en Plassenschap Loosdrecht) en de uitvoeringsorganisatie (Recreatie Midden Nederland), zodat het beheer van de gezamenlijke recreatieterreinen, paden en routes eenvoudig en doelmatig geregeld is.

Vanuit het Meerjaren Groenprogramma 2021-2025 dragen we bij aan de ontwikkelingen bij Parkbos Haarzuilens, Ockhuizenweg Haarzuilens en Route Hollandse IJsselbos. En bij het energielandschap Rijnburg onderzoeken we of bij de noodzakelijke routes groen en ecologie kan worden toegevoegd om het landschap beter te ontsluiten.

Het Meerjaren Groenprogramma (MGP) – Ruimte voor Groen 2021-2025, als bijlage bij het MPR, geeft inzicht in het jaarlijks investerings- en uitvoeringsprogramma van de gemeente. Bij de Voorjaarsnota vindt besluitvorming plaats over aanvullende [investeringsvoorstellen](#) voor het onderdeel groen om de stad te vergroenen en toekomstbestendig te maken.



4.5 Energie

De opgave energietransitie werkt aan het zo snel mogelijk energieneutraal maken van de stad Utrecht. Dat vraagt extra investeringen in de stad van de gemeente maar met name van andere partijen (woningbouwcorporaties, gebouweigenaren, eigenaar-bewoners, zakelijk en maatschappelijk vastgoed, netbeheerder, warmtebedrijven). In de [raadsbrief](#) uit maart 2018 hebben we de omvang van de investeringsopgave geschetst in diverse scenario's die is gemoeid met de Energietransitie in Utrecht.

De aanpak kent drie deelopgaven met voor elk terrein een andere selectie van partijen die investeren. De gemeente heeft in alle deelopgaven ook een rol. Soms vanuit haar wettelijke taken als beheerder van de ruimtelijke ontwikkeling, maar soms ook als investeerder, garantieverlener, aanjager en subsidieverlener voor de onrendabele top bij innovaties etc.

1. Verduurzamen bronnen voor de energievoorziening: warmte en elektra

Partijen als Eneco en HDSR (waterschap) zetten hun eigen bronnen of bronnen van derden in om de stadsverwarming te verduurzamen. Concrete voorbeelden zijn de investering in een BiomassaWarmteInstallatie (BWI, eigendom Eneco), of de bouw van een warmtepomp naast de RWZI van de rioolwaterzuivering als duurzame bron voor het warmtenet in Utrecht en Nieuwegein (Eneco samen met HDSR). Daarnaast is er een plan om Merwede en Amsterdam-Rijnkanaal te gaan gebruiken als warmtebron voor collectieve netten (HDSR, Rijkswaterstaat).

Ten aanzien van de productie van duurzame stroom investeren onder andere energiebedrijven, corporaties en bewonercoöperaties in de komende jaren in zonnenvelden en windenergie. Over de bijdrage van de gemeente Utrecht worden in 2021 afspraken gemaakt in regionaal verband ([Regionale Energiestrategie Regio U16](#)).

De gemeente heeft hier een faciliterende rol op gebied van ruimtelijke ordening: voorbeelden zijn planologische ruimte reserveren voor zon en wind en het verdelen van schaarse ruimte ten behoeve van warmte uit oppervlaktewater in samenwerking met andere overheden als HDSR, Rijkswaterstaat en provincie. Daarnaast hebben wij een financierende rol. Indirect via het Energiefonds (samen met Provincie) en via het bevorderen van nationale en Europese subsidiekanalen zoals EFRO en REACT.

2. Aanpassing energie-infrastructuur en energiegebouwen

De komende jaren wordt fors geïnvesteerd in uitbreiding van het warmtenet door een warmtebedrijf en de aanleg van warmteopslag (WKO) door gebouweigenaren of warmtebedrijven. Dat geldt ook voor de uitbreiding/verzwaring van het elektriciteitsnet en de verwijdering van het gasnetwerk door Stedin. Dit vertaalt zich in (soms forse) investeringen in het leidingwerk onder de grond én in de energiegebouwen. Stedin heeft een masterplan gemaakt waarin zij ook de investeringen zichtbaar maakt. Boven de grond zijn warmteoverdrachtstations nodig en warmtebuffers (Eneco). Bij elektra zijn dat kleinere trafohuisjes, maar bijvoorbeeld ook middenspanningsstations.

De gemeente heeft hier niet alleen een faciliterende rol op het gebied van ruimtelijke ordening, maar verandert stapsgewijs in de rol van juridisch eigenaar, voorfinancier van bijvoorbeeld een WKO, mede-investeerder, of verleent een bijdrage aan de onrendabele top bij warmtenetten. Doordat de gemeenten in het Klimaatakkoord een regierol hebben gekregen in de realisatie van de warmtetransitie in de gebouwde omgeving is onze rol aan het veranderen. De doorwerking hiervan op de positionering voor de energie-infrastructuur staat op de agenda voor 2021 onder andere in het kader van de besluitvorming over de [Transitievisie Warmte](#).

3. Isoleren en verdere verduurzaming van woningen en gebouwen

In deze deelopgave zijn de gebouweigenaren aan zet: isoleren en bijbehorende ventilatie, elektrisch koken en een andere warmtevoorziening voor warm water en verwarming. In het collegeakkoord is vastgelegd dat al het gemeentelijk kernvastgoed (maatschappelijk vastgoed en kantoorgebouwen), in stappen van vijf jaar, uiterlijk in 2040 energieneutraal is.

In alle gevallen geldt dat we naar een energieneutrale stad willen en die per wijk ook nog eens aardgasvrij wordt. Dit vraagt ook investeringen vanuit de gemeente en daarom is nu voor de eerste wijk Overvecht-Noord zowel een rijksbijdrage als een gemeentebijdrage ([Programmabegroting 2021 in coronamaatregelenpakket 'Investeren met maatschappelijk rendement'](#)) beschikbaar gesteld. Andere knoppen om aan te draaien zijn onderhandelingen met het warmtebedrijf, via fiscale rijksmaatregelen en innovaties in de bouw.



Foto: Leeuwesteyn

De gemeente als investeerder

Zoals uit bovenstaande blijkt, is de gemeente op verschillende onderdelen investeerder in het bijdragen aan en realiseren van de energietransitie. Dit geldt onder andere voor het eigen kernvastgoed, subsidies voor zonne-energie, advisering bij verduurzaming van woningen, duurzaamheidsleningen en Energiefonds. De gemeente is actief betrokken bij een groeiend aantal grotere collectieve warmte-koude-systemen, waarbij ook (juridisch) eigenaarschap wordt overwogen.

In de aankomende jaren (t/m 2025) wordt op verschillende plekken in de stad door partijen geïnvesteerd zoals onder andere in WKO's in de gebiedsontwikkelingen Merwedekanaalzone deelgebied 5, Beurskwartier en Zuilense Vecht maar ook op het Utrecht Science Park, Overvecht noord (aardgasvrij maken) en zonnenvelden op de Meijewetering en Haarrijnseplas.

5 Gezonde gebiedsontwikkeling

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de opgave gezonde gebiedsontwikkeling. Hierin schetsen we voor de gebieden in de stad de opgaven op het gebied van wonen, werken, duurzame mobiliteit, gezond leefklimaat met ruimte voor groen en energie. Daarbij laten we zien wat we daarvoor doen en waar we bijsturen. Hierbij onderscheiden we de gebieden Centrum (Stationsgebied/Binnenstad), Zuidwest inclusief Merwedekanaalzone, Leidsche Rijn en Vleuten – De Meern inclusief Rijnenburg, Utrecht Science Park (USP) en Rijsweerd, Noordoost, Oost en Zuid, West en Noordwest en Overvecht. Elk van deze gebieden in de stad heeft een [ruimtelijk regisseur](#) die ruimtelijke initiatieven begeleidt van initiatief tot uitvoering.

5.1 Centrum (Stationsgebied/ Binnenstad)

De opgave Centrum omvat vier deelgebieden: Stationsgebied, Beurskwartier, Lombokplein en Binnenstad. We willen de komende jaren beleidsmatig en organisatorisch de samenhang van de Binnenstad met het Stationsgebied, Beurskwartier en Lombokplein verder versterken, zodat één vergroot centrum ontstaat. De eerste stappen daarvoor (Jaarbeursplein) zijn al gezet.

Juist in deze hoogstedelijke omgeving ligt onze focus op Gezond Stedelijk Leven voor iedereen. Dat betekent dat we stimuleren dat een gezonde leefomgeving wordt gerealiseerd met voldoende groen op onder andere gevels en daken (Wonderwoods is een goed voorbeeld), water wordt zoveel mogelijk teruggebracht (Catharijnesingel is sinds september 2020 weer rond en helemaal bevaarbaar, de Leidse Rijn bij Lombokplein en Smakkelaarsveld wordt doorgetrokken), duurzaamheid, een aantrekkelijke en groene openbare ruimte, veel ruimte voor voetgangers en fietsers en een fijnmazige structuur (denk ook aan de mogelijkheid van toevoegen van fietsverbindingen zoals bv. ter hoogte van de Nicolaas Beetsstraat); de mobiliteitstransitie krijgt steeds meer vorm. In samenhang met de parkeervisie werken we aan het autoluw maken van de binnenstad. We kijken naar alternatieven in de vorm van deelauto's of andere parkeeroplossingen en bezien of en waar plekken gecompenseerd kunnen worden in garages, ook 'op afstand'. Een besluit over de toekomst van de parkeergarages Springweg en later ook Paardenveld zijn daarbij belangrijk.

Helaas is de laatste tijd de leegstand in het kernwinkelgebied opgelopen en ook structureel van aard. De verwachting is dat deze leegstand nog sneller zal oplopen in de loop van dit jaar als gevolg van de coronacrisis. In de afgelopen maanden is in samenwerking met de Vereniging van Commercieel onroerend goed eigenaren Utrecht Centrum (VCOC) en Centrummanagement Utrecht (CMU), [het samenwerkingsplan 'Morgen Mooier Maken'](#) opgesteld. Dit voorziet in een aanpak van leegstand op korte termijn en verdere transformatie van een aantal winkelstraten op de langere termijn.

Stationsgebied

Deze gebiedsontwikkeling is cruciaal voor de groei en verdichting van de stad, zowel voor gezonde verstedelijking als voor het economisch vestigingsklimaat. Het Stationsgebied bevindt zich in de eindfase van de realisatie, zowel van vastgoed als de inrichting van de openbare ruimte. Enkele grote projecten worden na 2022 opgeleverd: Smakkelaarspark, Jaarbeurspleingebouw, Westflank Noord. We studeren momenteel op de mogelijkheden van bouwen langs het spoor en het toevoegen van extra fietsparkeerplaatsen. De druk op de kantoren- en woningmarkt wordt wellicht anders na de coronacrisis, maar blijft onveranderd hoog in het stationsgebied.

Zoals eerder aangekondigd in de programmabegroting, is de programmatabel Stationsgebied (fase 1) herzien.

Lombokplein

Het Westplein wordt Lombokplein, met woningbouw en een park aan de doorgetrokken en bevaarbare Leidse Rijn. Met minder ruimte voor auto's, meer ruimte voor fiets en lopen en een groener Lombokplein waar het prettig is om te wonen en te leven. Er is een relatief fors aantal woningen in de sociale en middensector gepland. Een belangrijke en tegelijk ook complexe maatregel is het terugdringen van het autoverkeer over het Westplein. Op 25 maart 2021 heeft de raad het programma van eisen en het functioneel ontwerp Lombokplein vastgesteld, inclusief een ongelijkvloerse kruising van de fietsroute langs het Lombokplein. De planvorming hangt samen met de aanpak van de verkeersreductie in noord-west, waaronder een knip Catharijnesingel (Mobiliteitsplan 2040).

Beurskwartier

Het Beurskwartier wordt een centrumgebied voor iedereen om te wonen, werken en ontspannen. Er komen zo'n 2.500 nieuwe woningen (exclusief de plannen van de Jaarbeurs) in verschillende prijs categorieën, 5.000 werkplekken, parken en diverse voorzieningen op het gebied van cultuur, uitgaan en recreatie. De daadwerkelijke bouw van het Beurskwartier begint in 2023, maar we zijn al gestart met de voorbereidingen, zoals het bestemmingsplan en het stedenbouwkundig plan. De Foreest zal onderdeel vormen van het stedenbouwkundig plan van eisen voor de Rabolocatie.

De planontwikkeling voor de herontwikkeling van Jaarbeurs (en Beatrixgebouw) is gestart en de complexvernieuwing Jaarbeurs, inclusief woningbouw (2.000-4.000) en toevoeging van groen, wordt afgestemd met de ontwikkeling van Beurskwartier. De grote uitdaging van beide, Beurskwartier en Jaarbeurs, is om de hoge ambities waar te maken. Wat betreft de bereikbaarheid zijn deze ontwikkelingen afhankelijk van het nog op te bouwen mobiliteitssysteem gebaseerd op beter OV, betere fietsverbindingen en effectivering van parkeren op afstand waaronder de mobiliteitshub Papendorp.



Foto: Galaxy

Binnenstad

De opgave van de historische binnenstad is van een andere aard. Doel is in de binnenstad het economisch functioneren op peil te houden, met behoud van evenwicht tussen levendigheid en rust. We streven naar een goede balans tussen de verschillende functies die de binnenstad heeft, maar ook

binnen opgaven zoals het woonbeleid en mobiliteit. Ook sociale cohesie, veiligheid en bereikbaarheid staan op de agenda. We willen een aantrekkelijke openbare ruimte met zo min mogelijk obstakels.

We werken in de binnenstad samen met een uitgebreid netwerk aan stakeholders om synergie in investeringen en activiteiten te bewerkstelligen en te beïnvloeden zodat deze maximaal bijdragen aan de gemeentelijke doelstellingen.

Er loopt een groot aantal projecten om de openbare ruimte te verbeteren, zoals de Tolsteegbarrière, Vinkenburgstraat, Tuinen van Moreelse en het verminderen van autoparkeren op straat. Daarnaast zijn diverse vastgoedontwikkelingen in voorbereiding en uitvoering, vaak ook met een sociale, maatschappelijke of culturele functie (Wolvenplein, Museumhotel en uitbreiding Nijntjemuseum, ABC-straat).

De omgevingsvisie voor de binnenstad wordt rond de zomer ter vaststelling aangeboden aan de raad. Deze bepaalt de ontwikkelrichting voor de binnenstad tot 2040.

5.2 Zuidwest (inclusief Merwedekanaalzone)

Het gebied Zuidwest is volop in ontwikkeling en ook de komende jaren wordt er veel geïnvesteerd.

Kanaleneiland/Transwijk

In de in ontwikkeling zijnde Omgevingsvisie voor Kanaleneiland & Transwijk wordt de basis voor de verdere ontwikkeling van de wijken vastgelegd. Hierbij is ook aandacht voor diverse onderwerpen die spelen in dit gebied, zoals:

- het versterken van de maatschappelijke voorzieningen;
- het toevoegen van andere woningcategorieën (met het behoud van de sociale voorraad);
- het klimaatadaptief en groener maken van (delen van) de wijk;
- de grote opgave om het openbaar gebied aan te pakken;
- de verbindingen met de omliggende gebiedsontwikkelingen (Merwedekanaalzone, Jaarbeurs, Groenewoud).

Met name in Kanaleneiland en Transwijk is de openbare ruimte aan vernieuwing toe. Door diverse werkzaamheden, zoals vervanging van de riolering, vergroenen en klimaatadaptief maken van de bestaande wijken en (woningbouw)ontwikkelingen te combineren, proberen we een flinke slag te maken in de openbare ruimte. Door de aanpak van de openbare ruimte is tevens de mogelijkheid om bestaande wijkstructuren te veranderen zodat de verkeersveiligheid toeneemt.

Door de diverse (woningbouw)ontwikkelingen ontstaat er tevens een meer gebalanceerd woningaanbod in de wijk waarbij het absolute aantal sociale woningbouw gelijk blijft. Hiermee leveren we een bijdrage aan de doelstellingen van de woonvisie.

Tegelijk voeren de woningcorporaties de komende jaren weer een groot aantal renovaties uit. De kwaliteit van het woningaanbod wordt de komende jaren sterk verbeterd.

Merwedekanaalzone

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is de Merwedekanaalzone (deelgebieden 4, 5 en 6) aangewezen als één van de belangrijke verdichtingslocaties om de groei van de stad binnenstedelijk op te vangen. Er komen maximaal 10.000 woningen en bijbehorende werkgelegenheid en voorzieningen, zoals scholen, (kleine) bedrijven, winkels, horeca en een gezondheidscentrum. Daarbij komt een hoogwaardige openbare ruimte met veel groen en mogelijkheden voor ontmoeting. Op welke wijze we dit doen is vastgelegd in de Omgevingsvisie deel 2 en Stedenbouwkundig Plan Merwede, welke ter besluitvorming aan de raad zijn aangeleverd.

Met de realisatie van de Merwedekanaalzone wordt een grote bijdrage geleverd aan het verminderen van de woningnood:

- Deelgebied 4 is met de Wilhelminawerf en Merwedekanaalzone 4: Defensieterrein reeds in uitvoering en is gebaseerd op de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone, deel 1 'de Ruimtelijke

agenda'. Met de ontwikkelaar van het Defensieterrein hebben we overeenstemming bereikt over de toevoeging van 100 sociale en 100 middeldure woningen. Daarmee komt het totale aantal woningen op 800. We onderzoeken of er daarnaast 150 betaalbare koopwoningen kunnen worden toegevoegd.

- Voor deelgebied 5 Merwede (tussen de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan), is samen met de marktpartijen het Stedenbouwkundig Plan Merwede uitgewerkt. Hierbij zijn afspraken gemaakt over het woningbouwprogramma. Er is gekozen om te bouwen in hoge dichtheid van 6.000 woningen op 24 hectare. Van de 6.000 woningen wordt (naast City Campus Max en Lux et Pax) 30% sociale woningbouw en 25% middeldure huur en koop gerealiseerd. Hiermee maken we wonen in Merwede bereikbaar voor een grote groep mensen.



Foto: Defensieterrein

We zetten stevig in het realiseren van woningen en werkgelegenheid in de Merwedekanaalzone. Dit kan alleen met een innovatieve mobiliteitsstrategie, waarmee we de druk op het omliggende wegennet hanteerbaar houden. Deze strategie bestaat uit een pakket met maatregelen zoals een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, hoogwaardig openbaar vervoer, deelmobiliteit en betaald parkeren in de omgeving en een lage parkeernorm.

De automobiliteit is de beperkende factor voor de realisatie van het maximale programma in de Merwedekanaalzone. Zodoende is voor heel Zuidwest Utrecht een mobiliteitsaanpak (als onderdeel van het mobiliteitsplan 2040) uitgewerkt. Om de tweede fase van deelgebied 5 en de start van deelgebied 6 mogelijk te maken, zijn een doorsteek in Papendorp in combinatie met Dynamisch Verkeersmanagement rondom de Europalaan nodig. Uiteraard in combinatie met een breder pakket voor voetganger, fiets en OV en parkeren op afstand, onder andere door middel van een mobiliteitshub in Papendorp.

In de Merwedekanaalzone gaan we uit van energieneutrale gebouwen in een zoveel mogelijk energieneutraal gebied. Dit betekent dat er in de Merwedekanaalzone genoeg hernieuwbare energie wordt opgewekt om (minimaal) te voorzien in de gebouwgebonden jaarlijkse energievraag. Hierbij is uitgegaan van bewezen oplossingen op het gebied van energie. In het algemeen geldt dat bij gebouwen vanaf zes lagen de hoeveelheid dakoppervlak kritisch wordt om de ambitie energieneutraal te halen. In Merwede is dit al vanaf drie bouwlagen omdat de helft van de daken groen is en niet gebruikt kan

worden voor zonnepanelen. Er zal dus nog wel duurzame opwek gerealiseerd moeten worden buiten de Merwedekanaalzone om de resterende elektriciteitsvraag (voor apparaten, etc.) te dekken.

Verbinding in Zuidwest

Door de transformatie wordt de verbinding in Zuidwest verbeterd. Zo wordt de nieuwe stadswijk verbonden met de omliggende buurten met nieuwe langzaam verkeersroutes en wandel- en fietsbruggen. Hierbij kijken we direct naar kansen voor vergroening en verbeteringen van de kwaliteit van de openbare ruimte in deze omliggende buurten zoals de Rivierenwijk en Transwijk.

Met de aanleg met de nieuwe langzaam verkeersroutes worden maatschappelijke en commerciële voorzieningen in de diverse buurten in Zuidwest makkelijker bereikbaar. Ook worden recreatieve verbindingen gelegd. De investeringen in de Merwedekanaalzone beperken zich dus niet alleen tot het gebied zelf, maar betekenen flinke investeringen in bovenwijkse maatregelen, zoals dus betere verbindingen, vergroening, maar ook kwaliteitsslag Park Transwijk en herinrichting van het noordelijke deel van de Europalaan.

5.3 Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern inclusief Rijnenburg

In Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern blijven we de komende jaren volop werken aan de ontwikkeling van de stad. Het wordt een volwaardige en levensloopbestendige woonwijk voor alle leeftijden met gemengde centra die zijn gelegen nabij vervoersknooppunten. Het gebied biedt de mogelijkheid fors aan de stedelijke ambities bij te dragen, waaronder het toevoegen van veel aanbod op de Utrechtse woningmarkt zoals betaalbare en duurzame (huur)woningen, het realiseren van diverse voorzieningen en het creëren van meer werkgelegenheid. Zo streven we ernaar om de komende 4 jaar ruim 5.000 in aanbouw te nemen. Daarnaast onderzoeken we, in lijn met de concept RSU 2040, naar mogelijkheden voor verdere verdichting in het gebied om daarmee circa 1.000 extra woningen te kunnen realiseren. We denken hierbij aan de knooppunten Leidsche Rijn Centrum en Papendorp en de directe omgeving. We verhogen de duurzaamheidsrandvoorwaarden in de projecten, nemen ecologische maatregelen, dragen bij aan de energietransitie, verbeteren de kwaliteit van de openbare ruimte en faciliteren ontmoeting en beweging. Ook is er aandacht voor het inpassen van huisvesting van (kwetsbare) doelgroepen. De gemeente ontwikkelt Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en biedt daarbij ruimte voor bijvoorbeeld natuur, sport en recreatie. Gestart wordt allereerst met een ontwerpstudie, als vervolg op de Quicksan verstedelijking Rijnenburg. Begin 2022 wordt deze studie opgeleverd.

De strategische opgaven concentreren zich rond de in te passen HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn Centrum richting Papendorp-Westraven. Daarmee wordt Papendorp een belangrijke knoop in het Wiel met Spaken, zowel bij het Taatsenplein als bij de afrit A2/Marinus van Tyrusviaduct. Dat is de locatie waar we de kans zien om verschillende mobiliteitsaspecten te koppelen in een duurzame mobiliteitshub. Hier krijgt parkeren op afstand voor de hoog stedelijke gebieden (zoals Merwedekanaalzone en Beurskwartier) in de stad vorm. In 2021 werken we aan het ontwerp van de voorziening, zodat in 2024 kan worden gestart met de realisatie. Daarnaast ligt er een aandachtspunt bij het versterken van het fietsnetwerk door het realiseren van een fietsbrug aan de zuidzijde van de Meernbrug.

Ook wordt het nieuwe stedelijke knooppunt in Leidsche Rijn Centrum op termijn opgewaardeerd, waardoor intercitytreinen het station kunnen aan doen. Daarnaast worden de verbindingen voor fietsers en voetgangers van Leidsche Rijn Centrum naar het Werkspoorkwartier en Lage Weide verbeterd. Zo zijn er ruime ontwikkelkansen voor het vergroten van de werkgelegenheid rond knooppunt NS-station Utrecht Leidsche Rijn. De uitdaging is om de gebieden Leidsche Rijn, Lage Weide en het Werkspoorkwartier fysiek te verbinden, elkaar te laten versterken en functies meer op de grotere schaal te mengen. Op een enkele locatie kan bouwen over het spoor interessant zijn in dit gebied.

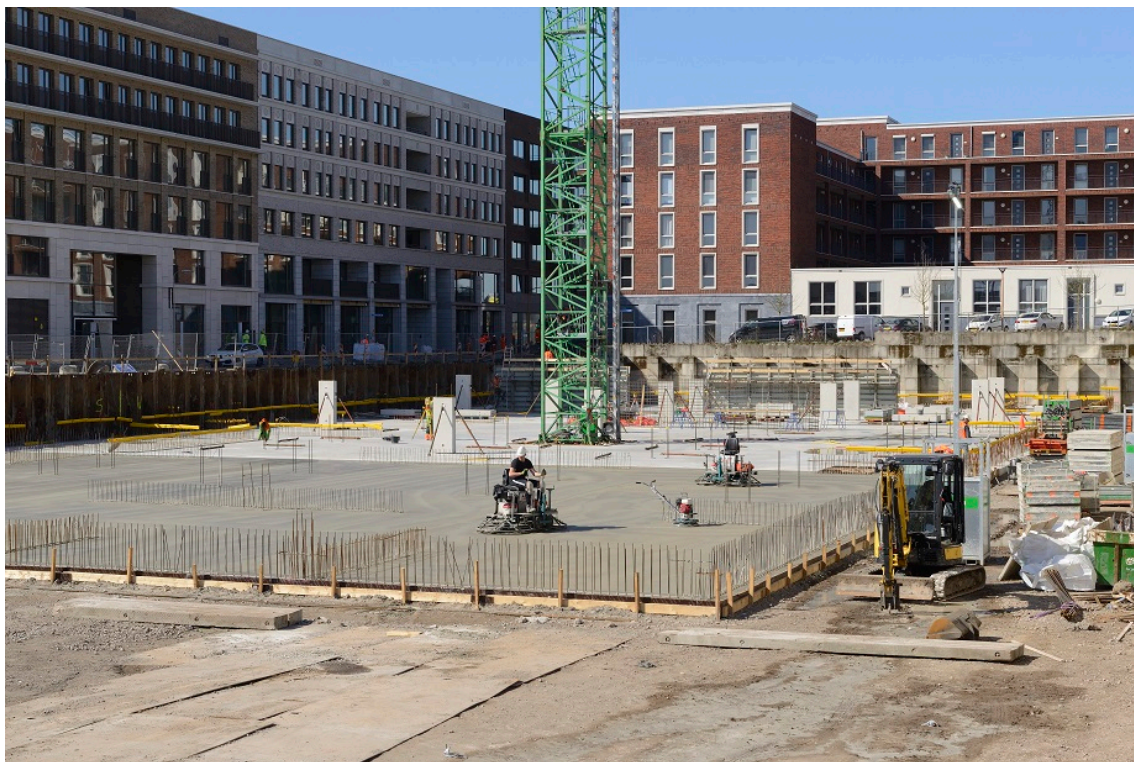


Foto: Leidsche Rijn Centrum

Een aansprekende woningbouwontwikkeling betreft de hoogbouwkavel in Leidsche Rijn Centrum. In de vorm van een soort verticaal dorp met drie hoge woontorens waarvan één met een maximale hoogte van 140 meter, worden maximaal 1.200 huur- en koopwoningen gerealiseerd. Op diverse andere bouwkavels in het gebied komen daarnaast nieuwe woningen in verscheidene woningtypes en categorieën in een stedelijk woonmilieu. De duurzame woonbuurten Hoge Weide, Leeuwesteyn en Haarzicht ronden we af. In Rijnvliet groeit de openbare ruimte door tot een eetbare woonbuurt. In Het Zand verrijzen diverse appartementencomplexen langs de Vleutensebaan en daarmee krijgt deze stedelijke as vorm. In de bestaande woonbuurten begeleiden we allerlei particuliere initiatieven.

We sturen maximaal op functiemenging en differentiatie in de gebieden. In Papendorp/Groenewoud voegen we minimaal 2.350 woningen toe. Verdere intensivering moet ertoe leiden dat hier dynamisch gebied ontstaat met wonen, werken en bijbehorende voorzieningen. Voor woonbuurt Haarrijn aan de Haarrijnseplas blijkt de stikstofproblematiek mee te vallen en realiseren we de ontwikkelmogelijkheden door het in procedure brengen van het bestemmingplan en selecteren we een partij voor de zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas. Ook in Ockhuizen onderzoeken we de mogelijkheden voor realisatie van een zonneveld. Deze projecten dragen onder andere bij aan het Utrechtse aanbod in de Regionale Energie Strategie.

In de komende 10 jaar staat gronduitgifte ten behoeve van de bouw van 100.000 m² bvo kantoren geprogrammeerd. Voor de daaropvolgende 10 jaar wordt verwacht dat ruimte nodig is voor toevoeging van nog eens minimaal 100.000 m² bvo en mogelijk zelfs 225.000 m² bvo kantoren. Dat is een forse inpassingsopgave. Daarnaast is er voor de werkgelegenheid in Utrecht in Leidsche Rijn nog ruimte voor de realisatie van bijna 40 hectare bedrijven. Met de ontwikkeling van de diverse werklocaties, waaronder het nieuwe circulaire bedrijventerrein Strijkviertel, dragen we bij aan meer toekomstgerichte arbeidsplaatsen in de stad. Langs de rijksweg A2 zijn naast kantoorontwikkeling Helix nog diverse kavels beschikbaar voor andere vernieuwende werkconcepten. We maken maatwerkafspraken om aan het bijzondere gebouw van de The Wall een gepaste invulling te geven. We begeleiden het St. Antonius Ziekenhuis bij haar regionale ontwikkelplannen. Op De Wetering-zuid vestigen zich medische bedrijven die elkaars positie kunnen versterken. In Haarrijn komen nieuwe bedrijven en het gebied dragen we over aan het Parkmanagement. Voor de circulaire ontwikkeling van bedrijventerrein Strijkviertel ronden we

een Stedenbouwkundig Plan af, waarbij we sturen op toekomstgerichte marktgroepen en hiervoor wordt ook een uitgiftestrategie ontwikkeld. Onderdeel van het plan is ook het ondergronds brengen van de aanwezige hoogspanningsleiding. Ook wordt dit jaar gestart met de uitgifte van kavels op Hooggelegen. Voor Oudenrijn ligt een vernieuwingsopgave en sturen we op intensivering om bij te dragen aan de stedelijke ambities.

De inpassing van diverse maatschappelijke voorzieningen, woon-zorgcomplexen, 1^{ste} lijns- zorgcentra, nieuwe basisscholen, gymzalen en twee middelbare scholen, een sporthal, een nieuw extra zwembad en uitbreiding van de sportvelden in Rijnvliet wordt door ons begeleid. Ook sturen we op mogelijkheden om het sportaanbod in het gebied te vergroten en aan te laten sluiten op de vraag. We onderzoeken tevens optimalisatiemogelijkheden voor sportpark Papendorp. We sturen de ontwikkeling van de cultuurkavel Berlijnplein, het culturele hart van Leidsche Rijn met als thema 'De toekomst van de stad' aan. In Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern is door de snelle groei van het gebied een demografisch afwijkend beeld. Aanvullende speelplekken, jongerenplekken- en activiteiten worden gerealiseerd voor de sterk groeiende groep van 12 tot en met 17-jarigen om deze maatschappelijke opgave aan te pakken.

In Leidsche Rijn is gestart met de pilot MaaS (Mobility as a Service). Met behulp van een app wordt gewerkt aan het verbeteren van het aanbod van vraag gestuurde mobiliteitsdiensten en reismogelijkheden voor bewoners, werknemers, scholieren en recreatief verkeer. Het terugbrengen van het autogebruik biedt op termijn fysieke ontwikkelkansen en mogelijkheden voor een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte.

De mobiliteit in Vleuten-De Meern wordt actief gemonitord om de leefbaarheid en veiligheid hier te vergroten door vermindering van verkeersbewegingen.

Op het gebied van energietransitie ligt er ook een opgave in de dorpskernen. De gasleidingen zijn op de middellange termijn aan vervanging toe. Aanvullend daarop moet voor heel de wijk Vleuten-De Meern uiteindelijk een transitieplan worden gemaakt.

De grote groene percelen in de bestaande linten en groene hoofdstructuren ten bate van biodiversiteit, recreatie en klimaatadaptie worden behouden. Ruimte wordt geboden voor doorstroming in de woningmarkt, om de vergrijzing in Vleuten-De Meern op te kunnen vangen.

In het Máximapark is inmiddels het noordelijk deel van de Vikingrijn aangesloten op de watergang Hindersteinlaan. Hiermee ontstaat een directe waterverbinding vanuit Vleuten en Terwijde met het park. De recreatieve mogelijkheden nemen daarmee toe. Het strand aan de Haarrijnseplas wordt versterkt met schaduwplekken, zonneheuvels, speelplekken en twee strandwachtersposten met toiletten.

Het komende jaar werken we verder aan het versterken van de opgave van Leidsche Rijn met het verkennen van kansen voor bijdragen aan de versnellingsopgave van woningbouw door verdichting in en aan het gebied, het bijdragen aan het mobiliteitsconcept mede ter ondersteuning van de opgave binnen Utrecht Zuidwest, het creëren van kwantitatief en kwalitatief meer ruimte voor bio divers groen en de energietransitie. Ook de langzaam veranderende vraag naar andersoortige maatschappelijke voorzieningen en het benodigde fysieke ruimtebeslag hiervoor maakt onderdeel uit van onze versterking van het gebied Leidsche Rijn en omgeving. Kansen voor werkgelegenheid en economie zitten vooral in de omgeving van Leidsche Rijn Centrum en knooppunt Papendorp. Met een beknopt visiedocument ondersteunen we de huidige opgave en geven we richting voor de komende jaren aan uitwerking van de RSU.

5.4 Utrecht Science Park (USP) en Rijsweerd

Het Utrecht Science Park is een dynamisch gebied waar gemiddeld dagelijks meer dan 70.000 mensen naar toe reizen om te leren, werken, onderzoeken, ontwikkelen en zorg te verlenen. Een gebied met een unieke concentratie van kennisinstellingen en bedrijven waar ontmoeten, samenwerken, kennis delen en innoveren centraal staan. Samen met het kantorengedebied Rijsweerd is het een van de belangrijkste werkgebieden voor de stad. Maar het gebied kenmerkt zich niet alleen door die concentratie van onderwijs, science en werk. Ook het landschap in en rond het Utrecht Science Park is bijzonder. De landgoederen en de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn van grote natuurlijke, culturele en historische waarde voor de omgeving. Het Utrecht Science Park (USP) is voortdurend in ontwikkeling. De Universiteit Utrecht, het Universitair Medisch Centrum Utrecht, de gemeente en andere gebiedspartners hebben de opgave om het gebied vitaal en toekomstbestendig te maken.



Foto: Campus030

De opgave in dit gebied heeft primair als doel de ruimte en randvoorwaarden te creëren voor de verdere groei van het USP/Rijsweerd. Daarbij draait het om drie vraagstukken waarbij duurzame gezonde verstedelijking het leidend principe is:

- Creëren van fysieke ruimte voor activiteiten, voorzieningen wonen en bedrijvigheid: fysieke ruimte voor USP om door te ontwikkelen en voor Rijsweerd een verkleuring naar een mixed-use gebied met een substantieel aandeel wonen;
- Bereikbaarheid van het Utrecht Science Park, Rijsweerd en omliggende gebieden;
- Het maken van een aantrekkelijke en leefbare ontmoetingsplek.

Voor de aankomende vijf jaren concentreren we ons concreet op:

- het opstellen van een omgevingsvisie voor USP;
- het uitwerken van een ontwikkelstrategie voor Rijsweerd
- de doorontwikkeling van mogelijkheden voor nieuwe bedrijven op het USP (zoals Accelerator)

- de planontwikkeling voor noord UMC Utrecht;
- het realiseren van een nieuwe Internationale School voor voortgezet- en primair onderwijs;
- het toevoegen van nieuwe (tijdelijke en definitieve) woningen waaronder de nieuwbouw van circa 1.600 woningen op Archimedeslaan 16 en het plan High Five met studentenwoningen;

Voor verdere doorontwikkeling van het gebied zijn ten aanzien van mobiliteit op termijn grootschalige infrastructurele ingrepen noodzakelijk, zoals de realisatie van het wiel met spaken (Lunetten knoop, Waterlinielijn fietsverbindingen etc).

Gelet op de belangrijke functie als werkgebied voor de stad en regio zien we dat bedrijven zich graag vestigen op het USP maar de beschikbare ruimte daar momenteel (planologisch gezien) beperkt is. Hier is samenwerking met de regio dan ook cruciaal. Ook op het gebied van de energietransitie ligt er een grote opgave in het gebied en zijn er samenwerkingsverbanden zoals GOUD en de Routekaart Aardgasvrij. Daarnaast is er een aantal specifieke relaties met onderwerpen te benoemen, bijvoorbeeld onderwijs (ISU), sport, NHW (Unesco), groen en recreatie. Ook overige maatschappelijke voorzieningen zullen belangrijker worden naar mate er in dit gebied woningen worden toegevoegd.

5.5 Noordoost, Oost en Zuid

De ambitie voor de wijken Noordoost, Oost en Zuid is het toevoegen en versterken van aantrekkelijke, gemengde en toekomstbestendige woon-, werk- en leefgebieden. Hierbij hebben we aandacht voor een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en het creëren van aantrekkelijke routes binnen de stad en naar het omliggende landschap, waarbij ontmoeten, bewegen en gezonde mobiliteit ons uitgangspunt is. Voor de wijken Noordoost en Oost wordt er gestreefd naar een toename van sociale- en middenhuurwoningen. Zo biedt nieuwbouw van De Kwekerij een thuis voor vele starters en studenten. Maar denk hierbij ook aan de projecten Nieuw Buurland (Lauwerecht 2 en 4), Jan van Galenstraat/Huizingalaan/Van Ginnekenlaan, Gansstraat 143 en Willem Dreeslaan 55.

Voor de wijk Zuid wordt er ingezet op een toename van woningen in het middensegment om de doorstroming vanuit sociale huur te bevorderen. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij het project Helling 12-14. De realisatie van passende woningen voor ouderen heeft in de wijken volop aandacht, waarmee ook de doorstroming wordt gestimuleerd (bijvoorbeeld Kop op Tuindorp). Ook werken we aan de uitbreiding en renovatie van diverse scholen: Bonifatiuscollege, Utrechts Stedelijk Gymnasium en de Mytyschool in Maarschalkerweerd.

De haalbare duurzame groei voor het gebied zit vooral in het klimaatneutraal bouwen, verduurzaming van panden en het opwekken van duurzame energie. Inwoners en ondernemers dagen wij uit om hieraan mee te werken. Nieuwe woningen worden toekomstbestendig gebouwd volgens de laatste inzichten. Ze zijn energiezuinig, klimaat adaptief, onderhoudsarm en beter betaalbaar in gebruik.

We koesteren bestaande groen-blauwe kwaliteiten zoals het Wilhelminapark, het Beatrixpark, de Kromme Rijn en het Park Oosterspoorbaan. Daarnaast willen we op verschillende plekken de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls geven en vergroenen. Wij werken in de openbare ruimte aan klimaatadaptatie door hittestressbestendig te ontwikkelen en wateroverlast tegen te gaan. Bijvoorbeeld door steen te vervangen door groen en blauw, en het aanleggen van wadi's. Voorbeeld hiervan is de vergroening van de openbare ruimte Rotsoord, de geplande herinrichting van het Rubenskwartier en de openbare ruimte rondom MBO-school Nimeto. In 2020 is de start gemaakt met de aanpak van het Rubenskwartier: het gebied tussen Rubenslaan, Park Oosterspoorbaan, Notebomenlaan, Bosboomstraat en Adriaan van Ostadelaan. In het gebied is de riolering aan vervanging toe en onderzoeken wij welke aanvullende investeringen gedaan kunnen worden om het gehele gebied een kwaliteitsimpuls te geven.



Foto: De Kwekerij

We gaan verder aan de slag met de ambities en kaders van het vastgestelde Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd. Maarschalkerweerd heeft nu al een belangrijke rol voor de stad op het gebied van sport. Maar het gebied kan nog meer en beter benut worden. Het Ontwikkelperspectief laat zien hoe Maarschalkerweerd vanuit haar groene, landschappelijke basis verder ontwikkeld kan worden tot een meervoudig intensief gebruikt parklandschap. De verdichtende stad krijgt hier meer ruimte en lucht voor sport, recreatie, cultuurhistorie, groen en natuur. De uitvoering zal gefaseerd plaatsvinden en is afhankelijk van initiatiefnemers en de beschikbaarheid van financiële middelen. Eén van de ontwikkelingen die gestart is, is de ontwikkeling van het Lunettenpark.

Stadion Galgenwaard is het (sport)icoon van het gebied en een podium voor de stad. Het vormt en markeert de overgang tussen de stad en “de groene long”.

Als onderdeel van het Ontwikkelperspectief Maarschalkerweerd hebben we de ambitie om met een gebiedsontwikkeling het gebied rondom stadion Galgenwaard aantrekkelijker te maken met o.a. een mix van functies en aantrekkelijke openbare ruimte en verblijfsplekken, waardoor het gebied door de dag heen levendig blijft. Galgenwaard geeft kansen voor extra werkgelegenheid, extra wonen en extra voorzieningen.

Daarnaast willen we in de rest van de wijken meer ondernemers stimuleren om zich hier te vestigen. Dit doen we onder andere door het verbeteren van winkelcentra en winkelstrips zoals winkelcentrum de Gaard, Smaragdplein en de Van Galenstraat, het mogelijk maken van werkfuncties op aantrekkelijke potentiële knooppuntontwikkelingen als Lunetten-Koningsweg, het beter bereikbaar maken van de wijk en het creëren van woon-werkgebieden met ruimte voor creatieve functies, zoals bij Rotsoord. Ook bij de herontwikkeling van het Pieter Baan Centrum zien we de mix van wonen, werken en voorzieningen tegelijk opgaan.

Goede bereikbaarheid en passende parkeervoorzieningen zijn bepalend voor de mogelijkheden van (toekomstige) gebiedsontwikkelingen. Bij ontwikkelingen wordt gekeken naar de mogelijkheden van nieuwe mobiliteitsconcepten. Zo kunnen we een zo laag mogelijke parkeernorm hanteren, parkeren op afstand toepassen en autoparkeerplaatsen omzetten naar parkeerplaatsen voor deelauto's of fietsparkeerplaatsen. In de wijken worden naast de verbetering van bestaande loop- en fietsroutes, waar

mogelijk nieuwe routes toegevoegd en verbeterd om gezonde mobiliteit te stimuleren. Voorbeelden hiervan zijn de aanleg van de Mytylbrug in Maarschalkerweerd en de nieuwe snelfietsroute naar Amersfoort. Ook het uitbreiden van 30-kilometer zones draagt bij aan een gezonde en veilige leefomgeving. Op de Ring Utrecht zullen geluidschermen en stil asfalt bijdragen aan de afname van geluidsbelasting. Voor Hoograven Zuid betekent dit een verbetering van de leefbaarheid. Dit is ook randvoorwaardelijk voor de voortgang van de woningbouwprojecten Pagelaan 1 en BEFU.

Voor de langere termijn (2040) worden de mogelijkheden onderzocht voor de opwaardering van het openbaar vervoer. Onder andere voor een zuidelijke OV-ontsluiting tussen USP-Westraven-Leidsche Rijn. Als uitwerking van het MIRT-onderzoek 'Utrecht Nabij' starten we in 2021 met een verdiepende gebiedsuitwerking voor deze verbinding in combinatie met de opwaardering van het huidige Station Lunetten en de kansen voor gebiedsontwikkeling bij dit nieuwe stedelijke knooppunt (zoals in de concept RSU 2040 aangegeven), waarbij woningen, werkfuncties en andere voorzieningen toegevoegd worden aan het gebied.

5.6 West en Noordwest

In West en Noordwest streven we naar versterking van een leefbare en een groene woon-, werk- en leefomgeving in het licht van de grote verdichtings- en mobiliteitsopgaven. Dit doen we door de verschillende opgaven met elkaar te verbinden en initiatiefnemers te verleiden samen met ons invulling te geven aan onze ambities. Voor West is het wenselijk om naast de lopende sloop/nieuwbouwprojecten het aandeel woningen in de sociale huur en het middensegment te laten toenemen. Voor Noordwest is de ambitie om het middensegment substantieel te vergroten. Noordwest bevat relatief weinig groen en de aandacht gaat hier dan ook uit naar het toewerken naar een klimaatbestendige wijk met meer groen. In beide wijken gaat veel aandacht uit naar het kwalitatief verbeteren van de belangrijkste ontsluitingsroutes, zowel voor de auto als voor de fiets, om de leefbaarheid van omliggende gebieden te versterken. Ook streven we ernaar dat het aantal werkplekken in het gebied behouden blijft en het liefst meegroeit met de groei van de stad, op de bestaande werklocaties en in de wijken.

De Cartesiusdriehoek en Tweede Daalsedijk (Wisselspoor) zijn belangrijke grote woningbouwlocaties in het gebied, waarbij gemengde woonprogramma's worden gerealiseerd. Ook de plannen voor de Omloop en Laan van Chartreuse, Zuilense Vecht, Ravellaan Noord, Oudenoord 330-370 en het Thomas à Kempisplantsoen dragen bij aan de verdichtingsopgave en gemengdere wijken.

Lage Weide en het Werkspoorkwartier zijn belangrijke werkgebieden voor de stad als geheel. De visie Werkspoorkwartier gaat uit van een verbreding van het profiel van creatieve en circulaire bedrijvigheid met groen, onderwijs, cultuur en sport. Hiermee biedt het gebied naast werkplekken ook voorzieningen voor de nieuwe bewoners van de naastgelegen Cartesiusdriehoek en Tweede Daalsedijk. Daarnaast maken we plannen voor de inrichting van het Enecoterrein als park met veel groen en ruimte voor recreatie.

In Lage Weide werken we verder aan het toekomstbestendig houden van het bedrijventerrein. De autobereikbaarheid van het gebied loopt tegen zijn grenzen aan. Samen met de bedrijven in het gebied zoeken we oplossingen in het gebruik van de fiets en openbaar vervoer.

Bestaande invalsroutes zoals de Amsterdamsestraatweg en de Kanaalstraat vragen de nodige aandacht om te blijven functioneren in een veranderende stad. We zetten hier in op leefbaarheid, veiligheid en economische vitaliteit. Met de inzichten uit de verkeersstudie Noordwest worden de Amsterdamsestraatweg en Westelijke Stadsboulevard heringericht. Ook doen we een onderzoek naar de verkeersontsluiting in Welgelegen. Daarnaast wordt ingezet op het verbeteren van doorfietsroutes in de stad.



Foto: Wisselspoor

In de verschillende grote maar ook kleinere woningbouwprojecten grijpen we elke kans aan om de groenstructuur te verbeteren, met name in Noordwest. Daarnaast zetten we in op groene verbindingen in de stad door de Fortlaan te verbinden met het Nifterlakepark en verder te werken aan het Rondje Stadseiland. De stedelijke ambities van een gezond leefklimaat komen ook terug in de verbetering van Sportpark Zuilense Vecht. Samen met de gemeente Stichtse Vecht werken we daar aan meer ruimte voor sport en groen.

5.7 Overvecht

In Overvecht ligt een grote opgave aan wijkverbetering in de brede zin van het woord. Binnen de wijkaanpak Samen voor Overvecht werken we integraal vanuit vijf ambities die elkaar onderling versterken en vanuit het motto plek-kans-coalitie. Fysieke en economische maatregelen, sociale interventies, de energietransitie en de aanpak van veiligheid lopen samen op. Dit vraagt een lange adem. Overvecht heeft met de Regio Deal vitale wijken een extra impuls gekregen waardoor de wijkaanpak Samen voor Overvecht versneld en versterkt wordt. We hopen dat dit tevens een vliegwiel is voor nog meer investeringen van marktpartijen. In de concept RSU 2040 is Overvecht ook aangeduid als belangrijke nieuwe woningbouwlocaties (een van de nieuwe stedelijke knooppunten) in de stad die op basis van deze nieuwe ruimtelijke strategie aan de woningproductie moeten bijdragen. Bij de ontwikkeling van Overvecht ligt nadruk op het werken aan een meer gemengde woningsamenstelling en het verbeteren van de openbare ruimte, meer kleinschalige bedrijvigheid verspreid over de wijk en het verbeteren van de (verkeers)veiligheid. Een voorwaarde is dat er in andere wijken van de stad een groter aandeel sociale woningen wordt gebouwd.

Door de hoge leeftijd van de wijk is de openbare ruimte sterk verouderd en hard aan vernieuwing toe. Dit biedt kansen op te komen tot een echte kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en 'werk met werk' te maken: we willen de straten herinrichten (versmallen), en de snelheid terugbrengen naar 30 km per uur. Ook moet de komende jaren stapsgewijs de riolering worden vervangen en gaan in Overvecht Noord de straten open vanwege de opgave Aardgasvrij.

Daarmee leveren we een bijdrage aan verkeers- en sociale veiligheid, vergroening, gezondheid en klimaatbestendigheid van de wijk. De bijdrage hieraan door de gemeente willen we als hefboom gebruik voor bijdragen door andere partijen. Projecten Taagdreef en omgeving en Amazonekwartier krijgen de komende periode verder vorm om hier integraal tot herinrichting te komen.

Om richting te geven aan de ruimtelijke ontwikkeling stellen we een Omgevingsprogramma Overvecht op, waarin zowel op wijk- als op buurniveau inzicht komt in de opgave en de benodigde maatregelen. Het Omgevingsprogramma wordt een uitwerking van de nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040, de Woonvisie, het Ambitiedocument Samen voor Overvecht, het nieuwe mobiliteitsplan en ander beleid. Met het Omgevingsprogramma geven we richting aan initiatieven van de Werkplaats Overvecht en andere initiatiefnemers. In navolging op het Stadsakkoord Wonen werken we aan een Wijkakkoord Overvecht. Hierin maken we met een brede coalitie van partijen, waaronder met Werkplaats Overvecht, samenwerkingsafspraken over de fysieke verbetering van de wijk.

In Overvecht is de opgave om te komen tot meer woningdifferentiatie. Nu is 66% van de woningvoorraad een sociale huurwoning. Meer menging bereiken we door een combinatie van omzetting van sociale woningen naar andere categorieën, projecten met sloop-nieuwbouw waarbij een ander segment wordt teruggebouwd en het toevoegen van woningbouw op locaties waar dat een kwaliteitsverbetering voor de wijk geeft, denk bijvoorbeeld aan locaties direct rondom het winkelcentrum. Dit is een langjarige ontwikkeling. Tegelijk voeren de corporaties een groot aantal renovaties uit, wat ook sterk bijdraagt aan het verbeteren van de woningkwaliteit in de wijk. Samen met de corporaties sturen we op een betere spreiding van alle doelgroepen over de stad, in het bijzonder de doelgroepen met een urgentieverklaring.



Foto: NPD

Verspreid door Overvecht zijn meerdere projecten die de komende jaren uitgevoerd en afgerond gaan worden. We werken aan een gezamenlijke visie voor Overvecht Centrum. Met alle grondeigenaren, winkeleigenaren en omliggende partijen wordt verkend of een stedelijk raamwerk ontwikkeld kan worden en of dit een basis kan zijn voor een stapsgewijze herontwikkeling van Overvecht Centrum. Het eerste begin van een vernieuwing is gemaakt met de woningen aan de NPD strook die komend jaar opgeleverd worden.

Verder is de sloop-nieuwbouw van de Ivoordreef in voorbereiding, werkt Careyn Rosendaal aan nieuwbouw van hun vastgoed en is het bestemmingsplan voor woningbouw aan de Jagerskade in voorbereiding. De Watertoren is overgedragen aan een private eigenaar, die verdere bouwplannen heeft ontwikkeld met woningen en een ontmoetingsruimte in de toren zelf en een horeca. Aanvullend willen we Park de Watertoren anders inrichten en een betere rol laten vervullen voor de wijk, gericht op meer ontmoeten, in combinatie met Groene Lint, en met een grotere impact voor de wijk. Verder komen op meerdere plekken in de wijk nieuwe initiatieven tot stand, bijvoorbeeld in Overvecht-Noord.

6 Actualisatie financieel beeld: integraal investeringspakket, investeringsimpuls RSU, meerjarenprogramma bereikbaarheid, grondexploitaties en Merwedekanaalzone

In dit hoofdstuk wordt allereerst het [integrale investeringspakket](#) geschetst, vervolgens een actueel financieel beeld gegeven van de [financiën investeringsimpuls RSU](#), het [meerjarenprogramma bereikbaarheid](#), en de [parkeerexploitatie](#), de [gemeentelijke grondexploitaties \(binnenstedelijk, Leidsche Rijn en Stationsgebied\)](#) en de [gebiedsopgave Merwedekanaalzone](#). Op basis van het actuele financiële beeld wordt onder ander inzichtelijk welke financiële ruimte er is voor (her)programmering van middelen.

6.1 Integraal investeringspakket

De concept RSU 2040 laat zien dat het realiseren van de visie Utrecht dichtbij, op een manier waarbij we gezond en evenwichtig groeien, ons voor omvangrijke opgaven in de fysieke leefomgeving stelt. Hierbij introduceren we de Utrechtse Barcode om te zien of er een gezonde en evenwichtige verdeling is van woningen, werk, mobiliteit, groen, energie en maatschappelijke voorzieningen. De totale investeringsopgave tot 2040 is geraamd op circa 7,1 miljard euro.

Met de RSU 2040 werken we verder toe naar één integrale stedelijke investeringsagenda met verschillende dekkingsbronnen, waaronder de groeimiddelen. Bij de verdere uitwerking worden gemeentelijke (meer)opbrengsten in de fysieke leefomgeving betrokken zoals grondexploitatie, erfpacht, parkeerregime en mogelijke bijdragen van baathebbers (zoals bijvoorbeeld via een Fonds Bovenwijks).

Bij het voorliggende MPR is een integrale meerjarige investeringsopgave inzichtelijk gemaakt (zie geheime bijlage Meerjarige investeringsopgave 2021-2040). Het indicatieve overzicht bevat investeringsvoorstellen die randvoorwaardelijk zijn voor behoud van het bestaande kwaliteitsniveau, voor het realiseren van groei op korte termijn en voor verdere groei op langere termijn en investeringen voor een extra kwaliteitsimpuls op basis van de ambities uit de RSU.

Daarbij is het huidige Meerjaren Perspectief Ruimte, dat uitgaat van gemiddeld 3.000 woningen per jaar, als basis genomen en zien we dat de RSU extra ambities toevoegt voor groen, werk, voorzieningen en energie. Deze meerjarige investeringsopgave geeft uiteraard nog niet het totale beeld van uitvoering van de RSU 2040, een aantal onderdelen zal nader moeten worden uitgewerkt in lijn met besluitvorming over de RSU 2040. De meerjarige investeringsopgave telt op tot meer dan 325 miljoen aan investeringsbehoefte.

Voor de Voorjaarsnota is binnen de meerjarige investeringsopgave gekeken naar de meest noodzakelijke investeringen voor dit moment. Voor deze prioritering van de investeringen is binnen de barcode thema's groen, mobiliteit, wonen en werken gekeken naar faseerbaarheid, de kansen die er liggen om werk met werk te maken, de mate waarin investeringsvoorstellen bijdragen aan meerdere opgaven en de mate waarin investeringsvoorstellen het coronapakket 'investeren met maatschappelijk

rendement' versterken en daarmee bijdragen aan de realisatie van de belangrijkste transitie en tevens aan economisch herstel.



Foto: Malieblad

Deze prioritering heeft geleid tot een integraal investeringspakket met daarin de meest noodzakelijke investeringen voor dit moment en een gezonde balans in de verschillende thema's van de barcode.

In de Voorjaarsnota wordt voorgesteld om de financiële ruimte groeikader en de beschikbare ruimte in de [reserve grondexploitatie](#) in te zetten voor dit investeringspakket. Door de positieve ontwikkeling van het actueel geprognosticeerd resultaat op de grondexploitaties [Leidsche Rijn](#), [Stationsgebied](#) en [Binnenstedelijk](#) is er financiële ruimte beschikbaar in de reserve grondexploitaties (32,964 miljoen euro). Daarnaast koppelen wij toekomstige meeropbrengsten in de grondexploitatie Leidsche Rijn (15 miljoen euro) aan dit pakket. De prognose is dat er de komende jaren aanvullende ruimte beschikbaar zal zijn vanwege een verdichtingsopgave in Leidsche Rijn. Conform de RSU 2040 gaan wij ervan uit dat we 1.000 woningen extra kunnen toevoegen in Leidsche Rijn. Daarvoor zullen wij komend jaar een voorstel ter besluitvorming aan de Raad voorleggen. Wanneer ingestemd wordt met deze verdichting, zal dit volgend jaar worden meegenomen in het Meerjaren Perspectief Ruimte 2022 in de actualisatie van de grondexploitatie Leidsche Rijn, die dan een verbetering van het saldo laat zien. De verbetering van het saldo leidt conform de BBV richtlijnen tot een hogere tussentijdse winst in 2022 van 9 miljoen euro en de drie daarop volgende jaren tot een hogere tussentijdse winstneming van 2 miljoen euro. Zoals in de [inleiding](#) aangegeven, maken we in dit MPR per barcodethema de nieuwe investeringen via de voorjaarsnota inzichtelijk en de herprogrammering van de bestaande dekkingsbronnen inzichtelijk.

Met dit investeringspakket kunnen we de woningbouwprognoses uit dit MPR (gemiddeld minimaal 3.000 woningen per jaar) faciliteren om het forse tekort aan woningen zoveel mogelijk in te lopen. Een aantal investeringen in dit pakket is randvoorwaardelijk voor de groei op korte termijn: zo is de realisatie van de tweede fase van de Merwedekanaalzone afhankelijk van een doorsteek naar Papendorp en het dynamisch verkeersmanagement op de Europalaan. Met dit investeringspakket wordt dat mogelijk gemaakt. De Raad heeft voor de realisatie van Wisselspoor de tunnel Boorstraat randvoorwaardelijk gesteld. Met dit investeringspakket worden daarvoor de eerste benodigde stappen gezet.

Het integrale investeringspakket maakt daarnaast een aantal investeringen mogelijk die directe consequenties hebben voor de kwaliteit van de stad en daarmee dus direct bijdragen aan gezond stedelijk leven en invulling geven aan de ambities uit de RSU 2040. De realisatie van in pandige fietsenstallingen in het stationsgebied is hier een voorbeeld van, maar ook investeringen in een speelplek in Noordwest (Kameleon), het landschapspark Oud Zuijlen inclusief bos en een gedeelte van het Rondje Stadseiland. Bij investeringen in de openbare ruimte nemen we ook de aanpassingen mee die de toegankelijkheid vergroten.

Tot slot maken we met dit investeringspakket ook ruimte om de investeringen te doen die op dit moment nodig zijn om op langere termijn bij te dragen aan de groei. Zo bieden we bijvoorbeeld ruimte om de middelen Betaalbaar Wonen (onderdeel reserve investeringsimpuls RSU) aan te vullen om ook op langere termijn betaalbaar wonen te kunnen stimuleren.

Toelichting investeringsvoorstellen

Hieronder geven we aan de hand van de barcode thema's de concrete voorstellen uit het investeringspakket weer en lichten deze toe en geven daarbij aan wat de dekkingsbron is. Het onderdeel met de nog in te passen maatschappelijke voorzieningen is opgenomen bij de Voorjaarsnota.

Groen

In onderstaande tabel zijn de investeringsvoorstellen die aan het thema groen bijdragen, opgenomen.

Investeringsvoorstellen groen						
Voorstellen groen	2021	2022	2023	2024	2024	Projecttotaal
MGP Ruimte voor Groen uitvoeringsprogramma 2021 - 2025 exclusief bijdragen derden (bijlage MPR)	3.931.000	3.068.000	3.068.000	3.068.000	3.068.000	16.203.000
Vergroening Rivierenwijk e.o. en Noordwest	750.000	750.000				1.500.000
Enecopark (herinrichting) circulair park		2.000.000				2.000.000
Inrichting parklandschap Maarschalkerweerd	150.000	1.350.000				1.500.000
Aankoopbudget ten behoeve van groen en sport	3.000.000					3.000.000
Herinrichting bij uit gebruik nemen Thomas à Kempisweg bij Thomas à Kempisplantsoen	382.000		1.200.000			1.582.000
Spelen, sporten en bewegen in de openbare ruimte kindvriendelijke buurten - Herinrichting speelplaats De Kameleon Pijlsweerd		1.600.000				1.600.000
Landschapspark Oud Zuijlen incl. bos		800.000				800.000
Randje Stadseiland - Ravellaan Noord (1 mln), Johan Wagenaarkade (1 mln)		1.000.000	1.000.000			2.000.000

Het Meerjaren Groenprogramma (MGP) – Ruimte voor Groen uitvoeringsprogramma 2021-2025, als bijlage bij het MPR, geeft inzicht in de jaarlijkse investeringen vanuit dit programma (waarvan gedeeltelijk herprogrammering) – Zie ook toevoeging in tabel.

De voorstellen Vergroening Rivierenwijk e.o. en Noordwest, Enecopark, herinrichting (circulair park) en Inrichting parklandschap Maarschalkerweerd zijn onderdeel van de 2^e tranche van het coronamaatregelenpakket 'Investeren met maatschappelijk rendement'. (zie Voorjaarsnota, hoofdstuk Herstel uit de crisis). De investeringsbedragen voor deze voorstellen zijn opgenomen in de bestemmingsreserve maatregelenpakketten.

Over de overige investeringsvoorstellen vindt besluitvorming plaats bij de Voorjaarsnota (zie Voorjaarsnota, hoofdstuk Investeren in een gezonde ontwikkeling van de stad). De investeringsbedragen voor Aankoopbudget groen & sport, Herinrichting Thomas à Kempisweg en het investeringsbedrag voor Herinrichting Speelplaats de Kameleon (1,1 miljoen euro) worden toegevoegd aan de Investeringsimpuls RSU. De investeringsbedragen voor Landschapspark Oud Zuijlen en Rondje Stadseiland gaan naar het Meerjaren Groen Programma (MGP). De programmakosten Spelen, sporten en bewegen (0,5 miljoen euro) wordt toegevoegd aan de doelstelling Gezond leefklimaat in het programma Ruimtelijke ontwikkeling, Wonen en Erfgoed.

De bedragen in 2022 en 2023 voor de investeringsvoorstellen Herinrichting Thomas à Kempisweg, Landschapspark Oud Zuijlen en Rondje Stadseiland zijn afhankelijk van de verwachte toekomstige meeropbrengsten in de grondexploitatie Leidsche Rijn.

Vergroening Rivierenwijk e.o en Noordwest

Door te bouwen in hoge dichtheid in Merwede ontstaan kansen en bedreigingen in de naastliggende wijken. Ook hier zal geïnvesteerd moeten worden in de openbare ruimte (vergroening ed). Voor delen van Transwijk geldt dat er kansen zijn om werk-met-werk te maken met onderhouds- en beheerwerkzaamheden. Noordwest is ook een groenarme wijk waarop we voorstellen te investeren.

Enecopark, herinrichting (circulair park)

Delen van het Enecoterrein kunnen tijdelijk worden gehuurd met mogelijkheid tot aankoop. In de geactualiseerde Visie Werkspoorkwartier worden suggesties gedaan om op dit terrein (minimaal) voor 10 jaar ruimte te geven voor sport, groen en cultuur.

Inrichting parklandschap Maarschalkerweerd

Het gebied maakt onderdeel uit van één van de scheggen die we willen realiseren in het kader van de groene schaa sprong, namelijk de scheg Maarschalkerweerd/Utrecht Zuidoost. Doel is een gedifferentieerd parklandschap te ontwikkelen, dat in een snel groeiende en verdichtende stad extra ruimte geeft voor groen, recreatie en sport en cultuurhistorische (NHWL), landschappelijke en ecologische kwaliteiten versterkt.

Er zijn middelen nodig voor:

- Het ontwikkelen van een nieuw Lunettenpark rond de vier forten van de Nieuwe Hollandse Waterlinie (NHWL) en de Houtense Vlake (incl. wandelroute langs Wulvenbroekwetering);
- Het herinrichten van de oever van de Kromme Rijn tot een samenhangend oeverpark;
- Het openstellen en opwaarderen van de sportterreinen tot een open sportcampus;
- Het verwerven van grondposities om meer ruimte voor groen, recreatie en sport te realiseren;
- Inzet t.b.v. fondsenwerving;
- Om bovengenoemde investeringen mogelijk te maken is personele inzet nodig in de vorm van voorbereidingswerkzaamheden, planontwikkeling en coördinatie.

Aankoopbudget ten behoeve van groen & sport

Om aangekochte grond ook om te kunnen zetten naar de bestemming groen of sport is naast een risicovoorziening (zie anticiperende verwervingen) aanvullend budget nodig om de waardedaling van de grond en de inrichting te kunnen bekostigen.

Herinrichting bij gebruik nemen Thomas à Kempisweg bij Thomas à Kempisplantsoen

Nu de plannen voor herontwikkeling van de woningen van Mitros en Portaal aan het Thomas à Kempisplantsoen duidelijker worden, is ook duidelijk welk deel de gemeente naar rato zou moeten bijdragen aan de herinrichting van de uit gebruik te nemen Thomas à Kempisweg als gevolg van het raadsbesluit over het 'Fris Alternatief'. Hierbij zijn kansen voor werk met werk maken (riolering, opvang hemelwater). Om de investering te kunnen realiseren is in 2021 een voorbereidingsbudget nodig. Investering in 2023 is randvoorwaardelijk voor de woningbouw tijdens ontwerpfase en randvoorwaardelijk in uitvoering.

Spelen, sporten en bewegen in de openbare ruimte/kindvriendelijke buurten - Herinrichting Speelplaats de Kameleon, Pijlsweerd

Er is een programma nodig om te kunnen sturen op speel- en sportaanbod (kwantitatief en kwalitatief) in de buurten; bewegen, ontmoeten en verblijven. Een budget van 0,5 miljoen euro wordt ingezet voor investeringen in (het) (ver)nieuwe(n) van speelplekken, opstellen speelruimtescans voor alle wijken, doorlopende advisering bij onderhoudsprojecten, bewonersinitiatieven, ruimtelijke ontwikkelingen, gebiedsontwikkelingen, opdrachtgeverschap vernieuwen speelplekken, en plankosten. Daarnaast is er een concrete wens de verloederde speel- en ontmoetingsplaats de Kameleon in de Balkstraat in Pijsweerd op te knappen, te vergroenen, klimaatadaptief te maken en de directe omgeving (bestrating) eromheen mee te nemen. De kosten daarvoor worden geraamd op 1,1 miljoen euro.

Landschapspark Oud Zuilen inclusief bos

In kader van de uitvoering van de RSU2040 willen we niet alleen woningen toevoegen, maar ook nieuwe groengebieden. En daar kunnen we op korte termijn mee starten. We hebben de mogelijkheid om ruim 30 ha groen en beleefbaar gebied toe te voegen, als onderdeel van de Vechtscheg. Dit doen we door het landbouwgebied Oud Zuilen, dat in eigendom is van de gemeente Utrecht, gefaseerd uit de pacht te halen. Hier kunnen we de bestaande bosranden robuuster maken en de natuurwaarden van de Vecht weer volop tot wasdom laten komen door o.a. vernatting in het zuidelijke deel als onderdeel van onze klimaatopgave en natuuropgave. Het gebied is aangewezen als onderdeel van het Natuur Netwerk Nederland en dat biedt kansen om dat volledig te benutten. Voor bewoners wordt dit een nieuw gebied, waar ze kunnen recreëren en van de natuur kunnen genieten. Zo laten we de vergroeningsopgave gelijk oplopen met de verstedelijkingsopgave.

Rondje Stadseiland - Ravellaan Noord en Johan Wagenaarkade

Voor de verdichtingsopgave Merwede is al een paar jaar geleden gestart met het Rondje Stadseiland. Daarmee herontwikkelen we oevers van Amsterdam Rijnkanaal en Merwedekanaal tot interessante parkgebieden met verblijffunctie. In totaal transformeren we zo ruim 40 ha oeverzone tot aangenaam park, met daarin een 12 km lang lint dat met tussenverbindingen de omliggende wijken verbindt. Samen met Merwede werken we nu aan deze opgave in deelgebied 4 en 5 en Wilhelminawerf. Eerder zijn al delen rondom het Amsterdam Rijnkanaal (Rooseveltboulevard en Stadsstrand) omgevormd tot attractief park en Wagenaarkade fase 1 wordt eind van het jaar aangelegd. Voor Wagenaarkade fase 2 ligt nu de aanvraag. De huidige verkeersontsluiting wordt getransformeerd tot fiets- en wandelroutes die aangenaam in een groene setting lopen.

Mobiliteit

In onderstaande tabel zijn de investeringsvoorstellen die aan het thema mobiliteit bijdragen, opgenomen.

					Investeringsvoorstellen mobiliteit	
Voorstellen mobiliteit	2021	2022	2023	2024	2025	Projecttotaal
No-regret, maatregelen van Uned	954.000	786.000	1.994.882	5.258.876	412.174	9.405.932
Gemeentelijke bijdrage Korte Termijn Aanpak (KTA)		910.000	910.000	910.000		2.730.000
As Votulast (aanvullende reservering)			300.000			300.000
Herstel fietspad Waterlinieweg/Opaalweg		300.000				300.000
Toegankelijke bushaltes		250.000				250.000
Deelmobiliteit		300.000				300.000
Pilot Speedpedelec		400.000				400.000
Uitvoeringsprogramma goederenvervoer	50.000	50.000				100.000
Verstevigen regionale bijdrage systeemsporg OV						32.000.000
Doorsteek Papendorp Churchillaan-Mercatorlaan-Papendorpseweg		370.000	1.110.000	2.220.000		3.700.000
Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) Noordelijke Europalaan			2.626.000			2.626.000
Schaalsprong Fiets (incl. 9 nieuwe bruggen en tunnels) - Onderzoek Boorstraat 0,5 mln.		500.000				500.000
Inpandige fietsstallingen Stationsgebied (JBP-gebouw en knoopp)	4.200.000					4.200.000

Besluitvorming over deze investeringsvoorstellen vindt voor een deel plaats bij de Voorjaarsnota. Dit geldt voor de voorstellen Doorsteek Papendorp, Dynamisch verkeersmanagement, Onderzoek Boorstraat en Inpandige fietsenstallingen Stationsgebied (zie Voorjaarsnota, hoofdstuk Investeren in een gezonde ontwikkeling van de stad). De overige voorstellen zijn ter besluitvorming opgenomen in het [meerjarenprogramma bereikbaarheid \(MPB\)](#). Alle investeringsbedragen voor het onderdeel mobiliteit worden onderdeel van het MPB. De bedragen in 2022, 2023 en 2024 voor de voorstellen Doorsteek Papendorp, Dynamisch verkeersmanagement en onderzoek Boorstraat zijn afhankelijk van de verwachte toekomstige meeropbrengsten in de grondexploitatie Leidsche Rijn.

No-regret maatregelen Uned

Komende decennia staat Utrecht voor de uitdaging om de stad en de regio bereikbaar en aantrekkelijk te houden. Mobiliteit is hierin randvoorwaardelijk voor de groei van de stad. Daarom wordt voor de langere termijn het mobiliteitssysteem van de toekomst voorbereid (de systeemsporg). Als eerste stap in de systeemsporg mobiliteit is in juli 2019 een no-regret maatregelenpakket vastgesteld (circa 45 miljoen euro). Dit maatregelenpakket (tot 2025) wordt in UNed uitgewerkt, het gaat om:

F&R Zeist, P&R Soesterberg, Fietsmaatregelen Utrecht, de Bilt en Bunnik, Voorzieningen station Bunnik, Fietsmaatregelen Utrecht om de zuid, HOV-baan Merwerdekanaalzone, OV-verbinding Overvecht – USP, Fietsroute Utrecht om de Noord.

Deze maatregelen zijn in lijn met het ‘wiel met spaken’-concept. Rijk en Provincie dragen ieder 15 miljoen euro bij aan deze maatregelen.

Gemeentelijke bijdrage Korte Termijn Aanpak (KTA)

In het BO MIRT(november 2019) hebben Rijk en Regio afgesproken de KTA te verlengen van 2021 naar 2024 en tevens te versterken. De KTA richt zich op korte termijn maatregelen op het gebied van mobiliteit- en verkeersmanagement en smart mobility die moeten bijdragen aan bereikbaarheids-, leefbaarheids- en duurzaamheidsopgaven in de regio Utrecht. Hiervoor dragen Rijk en regio in totaal 20 miljoen euro bij, waarvan het rijk 10 miljoen euro. Op basis van de regionale verdeling is de bijdrage voor de gemeente Utrecht 4,28 miljoen euro. Binnen het programma bereikbaarheid was hiervoor bij het MPR

2020 1,55 miljoen euro gereserveerd. Het resterende bedrag van 2,73 miljoen euro voegen we nu toe aan dit budget.

As Votulast (aanvullend reserveren)

Voor de As Votulast is ten behoeve van de leefbaarheid een volledige herinrichting gewenst, waarbij ook maatregelen nodig zijn in omliggende straten zoals de David van Mollemstraat, Draaiweg en de Johannes de Bekastraat. De eerste fase (Kop Oudenoord en Kaatstraat) is in voorbereiding, de tweede fase (herinrichting Adelaarstraat) is onderdeel van de no regretmaatregelen Uned. Om de benodigde dekking te organiseren voor het resterende deel van de As Votulast reserveren we nu 0,3 miljoen euro.

Herstel fietspad Waterlinieweg/Opaalweg/Amethistweg

Voor de uitvoering van de motie voor het herstel van de fietsroute Waterlinieweg/Opaalweg/Amethistweg programmeren we 0,3 miljoen euro. We vragen daarnaast een subsidie aan bij de provincie in het kader van regionale fietsroutes.

Toegankelijke bushaltes

In samenwerking met provincie en vervoerder zijn de bushaltes geïnterviewd die kansrijk zijn om te verbeteren qua toegankelijkheid. Voor de uitvoering van deze haltes selecteren we op gebruik (aantal instappers), kansen werk met werk maken met geplande herinrichtingen en onderhoudsprojecten en op de aanwezigheid van voorzieningen in de buurt van de halte. We programmeren 0,25 miljoen euro om komend jaar een aantal haltes aan te pakken, we zijn daarnaast in overleg met de provincie om cofinanciering te organiseren voor het verder toegankelijk maken van bushaltes.



Foto: Neckardreef

Deelmobiliteit

Utrecht zet sterk in op het vergroten van het gebruik en aanbod van deelmobiliteit. Vanaf 2021 heeft Utrecht een vergunningstelsel voor deelmobiliteit. Alleen deelbakfietsen (nu nog in pilotfase) en deelauto's (eigen regelgeving) maken nog geen onderdeel uit van dit vergunningstelsel. In 2021-2025 willen we verder investeren om de bekendheid van deelmobiliteit te vergroten. Daarnaast willen we 4 buurthubs realiseren, bij belangrijke overstappunten en eindbestemmingen in de openbare ruimte

maximaal 25 mobiliteitshubs realiseren en nog eens 5000 Utrechters stimuleren van deelmobiliteit gebruik te maken. We programmeren hiervoor 0,3 miljoen euro.

Pilot speedpedelec

De speedpedelec heeft de potentie om automobilisten te verleiden om ook op de langere afstanden tot 30 kilometer de fiets te nemen in plaats van de auto. De speedpedelec wordt gezien als brommer en moet daarom in de stad op de rijbaan tussen de auto's rijden. Dit weerhoudt veel potentiële gebruikers omdat die dat gevaarlijk vinden. De pilot speedpedelec is erop gericht om speedpedelec berijders de keuze te geven (door middel van een individuele vergunning) tussen met aangepast snelheid meerijden op het fietspad of sneller op de rijbaan. Daarnaast voeren we een uitgebreide informatie campagne voor alle weggebruikers en zijn er monitoringskosten en handhavingskosten. De geraamde kosten zijn 0,4 miljoen euro.

Goederen vervoer

In het MPR 2020/VJN 2020 zijn incidenteel middelen toegekend t.b.v. beleidsinzet Goederenvervoer, de ontwikkeling van een nieuw uitvoeringsprogramma en de dekking van maatregelen tot en met de 1e helft van 2021. In de tweede helft van 2021 willen we de data op orde brengen om goederenvervoer te kunnen meten en monitoren en willen we het subsidieprogramma efficiënte en duurzame stadslogistiek actualiseren en aanvullen. Om deze acties uit te voeren programmeren we 0,1 miljoen euro.

Verstevigen regionale bijdrage systeemsprong OV

De financiële opgave voor de systeemsprong mobiliteit bedraagt volgens de huidige inschatting tot 2040 enkele miljarden, afhankelijk van de gekozen oplossingen met Rijk en regio.

Wij zullen moeten bijdrage aan de regionale cofinanciering voor de systeemsprong OV, passend bij een miljardeninvestering van het Rijk. Daarom reserveren we binnen het meerjarenprogramma bereikbaarheid 32 miljoen euro, als eerste stap richting deze bijdrage. De middelen reserveren we binnen het budget 'systeemsprong mobiliteit'.

Doorsteek Papendorp

De verkeersdruk op de Europalaan is hoog. Hierdoor kan de ontwikkeling van woningbouw en bedrijvigheid in Zuidwest niet zondermeer doorgang vinden, zonder passende maatregelen en monitoring. Uit de mobiliteitsstudie Zuidwest is gebleken dat de verkeersdruk op de Europalaan kan worden verminderd door verkeer meer via Papendorp te laten rijden van en naar de A12. Dit leidt tot afname van het autoverkeer op de A12-aansluiting Westraven en daarmee de Europalaan, waardoor er voldoende ruimte ontstaat voor ontwikkeling in het gebied.

Dynamisch verkeersmanagement (DVM) noordelijke Europalaan

Om de doorstroming van het verkeer in Zuidwest te stroomlijnen is dynamisch verkeersmanagement zeer wenselijk. Dit is gebleken uit de mobiliteitsstudie Zuidwest. Onderdeel hiervan is de Noordelijke Europalaan. Doordat deze onderdeel is van de plannen rondom de Merwedekanaalzone kan werk met werk gemaakt worden.

Schaalsprong Fiets (incl. 9 nieuwe bruggen en tunnels) - onderzoek Boorstraat 0,5 mln

Eén van de doelen van het Mobiliteitsplan 2040 betreft de schaalsprong fiets: meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal. We zetten daarbij o.a. in op het spreiden van fietsstromen door het uitbreiden van het netwerk met nieuwe schakels en het aanpassen van fietsroutes/verbindingen. In het 'verkennd onderzoek nieuwe fietsverbindingen' zijn 8 bruggen en één tunnel beoordeeld als meest wenselijk, waaronder de Boorstraat. Om de technische haalbaarheid en uitvoerbaarheid van deze fietsverbinding te onderzoeken programmeren we 0,5 miljoen euro.

Inpandige fietsenstallingen stationsgebied (Jaarbeurspleingebouw en Knoop)

In het centrum van Utrecht groeit de vraag naar fietsparkeren. Gezien de groeiende drukte in het centrum van geparkeerde fietsen, ligt er nog een forse taak ten aanzien van fietsparkeren, met name in gebouwde voorzieningen. Deze vraag laat zich uitsplitsen naar binnenstad (een tekort aan circa 4.000 fietsparkeerplekken) en OV gerelateerde fiets-parkeerplekken (ruim 9.000 extra fietsparkeerplekken

o.b.v. groei Utrecht CS tot 2030). Het gebied is volop in ontwikkeling en het tempo van ontwikkelen van het gebied maakt dat we nu moeten aanhaken. Voor 2021 staan de ontwikkeling van de Knoop (door Rijksvastgoed) en de start van de tender voor de uitgifte van het Jaarbeurspleingebouw (samen rond de 5.000 plekken) al op de agenda. Naast het in bovenstaande tabel opgenomen investeringsvoorstel is in het Programma Bereikbaarheid een budget gereserveerd door het “on hold” houden van het project fietsroute langs het spoor Amsterdam. Daarnaast is cofinanciering noodzakelijk. Het investeringsvoorstel is exclusief de structurele exploitatie- en beheer/onderhoudslasten die geregeld moeten worden in de parkeerexploitatie na gereedkoming van de stalling en waarvoor een business case moet worden opgesteld samen met ProRail en NS.

Groen en mobiliteit

In onderstaande tabel zijn de investeringsvoorstellen die zowel aan het thema groen als aan mobiliteit bijdragen, opgenomen.

 Investeringsvoorstellen groen/ mobiliteit						
Voorstellen groen/ mobiliteit	2021	2022	2023	2024	2025	Projecttotaal
Integrale aanpak openbare ruimte Kanaleneiland - Winkelcentrum Vasco da Gamalaan en herinrichting Columbuslaan		750.000				750.000
Realisatie Lombokplein en doorvaadbare Leidsche Rijn (in combinatie met betaalbaar wonen Lombokplein)	14.405.000				x	14.405.000
Integrale aanpak openbare ruimte Overvecht Herinrichting openbare ruimte Taagdreef en omgeving		200.000				200.000
Integrale aanpak openbare ruimte Overvecht watertoren		300.000				300.000

Besluitvorming over deze investeringen vindt plaats bij de Voorjaarsnota (zie Voorjaarsnota, hoofdstuk Investeren in een gezonde ontwikkeling van de stad). De bedragen die zijn opgenomen in 2022 zijn onder voorbehoud van toekomstige meeropbrengsten in de grondexploitatie Leidsche Rijn. Het investeringsbedrag voor Realisatie Lombokplein en doorvaadbare Leidse Rijn wordt toegevoegd aan de [reserve Grondexploitaties](#). De overige investeringsbedragen worden opgenomen in het programma Investeringsimpuls RSU. De bedragen in 2022 voor de voorstellen Integrale aanpak openbare ruimte Overvecht (Taagdreef en Watertoren) zijn afhankelijk van de verwachte toekomstige meeropbrengsten in de grondexploitatie Leidsche Rijn.

Integrale aanpak Openbare Ruimte Kanaleneiland - Winkelcentrum Vasco Da Gamalaan en herinrichting Columbuslaan

In Kanaleneiland ligt een grote opgave om de openbare ruimte te vernieuwen. De inrichting van veel wegen is versleten en er ligt een opgave voor groot onderhoud. Het groen wordt niet optimaal gebruikt voor gezonde verstedelijking. De inrichting van de straten is te veel gericht op auto's en 50 km per uur. Door de straten her in te richten (versmallen) leveren we een bijdrage aan de klimaatbestendigheid van de wijken. Vernieuwing / herinrichting van de openbare ruimte is essentieel voor wijkverbetering en voor het toevoegen van ca 2.000/3.000 woningen in Kanaleneiland.

Het investeringsvoorstel Vasco Da Gamalaan en de herinrichting Columbuslaan richt zich op de openbare ruimte bij het winkelcentrum aldaar. We willen hier de kans benutten om de openbare ruimte integraal in te richten, in combinatie met de onderhoudsinvesteringen in rioleringen en verharding.

Realisatie Lombokplein en doorvaadbare Leidse Rijn (in combinatie met betaalbaar wonen Lombokplein)

De Leidse Rijn wordt bevaarbaar gemaakt en het Westplein wordt omgevormd van een verkeersplein naar een levend stukje stad. Hier komen woningen (met name in sociaal en midden categorie) en andere functies. Lombok zal weer meer verbonden zijn met de stad. Ook de Graadt van Roggenweg wordt geherstructureerd tot een stadsstraat voor bestemmingsverkeer, in de lijn van het stedelijke mobiliteitsbeleid. De (her)ontwikkeling van het Lombokplein kan op korte termijn starten, omdat de grond in bezit van de gemeente is. De realisatie kan starten in 2024 met herinrichtingswerkzaamheden en

vanaf 2027 kunnen gronduitgiftes plaatsvinden. Bij het in procedure brengen en daarna vaststellen van het bestemmingsplan door de raad in 2022, moet de financiële uitvoerbaarheid worden aangetoond. In de Voorjaarsnota 2021 stellen wij voor om 14,4 miljoen euro te bestemmen voor de investeringsopgave Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn. Samen met de 5,5 miljoen euro die wij bestemmen in de [reservering betaalbaar wonen](#) en de al eerder in de programmabegroting bestemde meerjarige financiële ruimte is de dekking volledig om daadwerkelijk te kunnen starten met (de voorbereiding van) de realisatie van Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn.

Integrale aanpak Openbare Ruimte Overvecht - Watertoren en Herinrichting openbare ruimte Taagdreef en omgeving

In Overvecht ligt een grote opgave om de openbare ruimte te vernieuwen. De inrichting van veel wegen is versleten en er ligt een opgave voor groot onderhoud. Het groen wordt niet optimaal gebruikt voor gezonde verstedelijking. De inrichting van de straten is te veel gericht op auto's en 50 km per uur. Door de straten herin te richten (versmallen) leveren we een bijdrage aan de verkeersveiligheid, vergroening en klimaatbestendigheid van de wijken. Vernieuwing / herinrichting van de openbare ruimte is essentieel voor wijkverbetering en voor het toevoegen van duizenden woningen in Overvecht. De voorbereiding van project Herinrichting Taagdreef en omgeving loopt al enige tijd. Het FO / SO is besproken met omwonenden in het gebied.

De Watertoren in Overvecht is overgedragen van Vitens naar een private eigenaar. Er ligt een bouwenvolop voor de ontwikkeling van de Watertoren. Aansluitend aan die ontwikkeling willen we als gemeente Park de Watertoren deels herinrichten en een betere rol laten vervullen voor (ontmoeten in) de wijk.

Wonen

In onderstaande tabel zijn de investeringsvoorstellen die aan het thema wonen bijdragen, opgenomen.

	 					
Voorstellen wonen	2021	2022	2023	2024	2025	Projecttotaal
Lombokplein betaalbaar wonen	5.500.000			x		5.500.000
Toevoegen middelen betaalbaar wonen (erfpacht conversie 2017)	7.000.000					7.000.000

Besluitvorming over deze investeringsvoorstellen vindt plaats bij de Voorjaarsnota (zie Voorjaarsnota, hoofdstuk Investeren in een gezonde ontwikkeling van de stad). De voorstellen worden financieel verwerkt in de investeringsimpuls RSU, [middelen betaalbaar wonen](#).

Toevoegen middelen betaalbaar wonen (erfpacht conversie 2017)

De [middelen betaalbaar wonen](#) komen voort uit het gebruik van de conversieregeling 2017 en zijn middels motie 2017/191 geoordeeld voor het realiseren van meer betaalbare woningen in het sociale en middenhuursegment. De middelen maken onderdeel uit van de investeringsimpuls. In de vertrouwelijke bijlage 'Overzicht voorstellen betaalbaar wonen (opbrengsten conversieregeling 2017)' is een overzicht gegeven van geïnventariseerde projecten dat geldt als richtinggevend kader voor de besteding van de netto opbrengsten. Omdat de geïnventariseerde projecten ruimschoots de omvang van de middelen betaalbaar wonen overschrijden is een toevoeging wenselijk gezien de urgentie van deze stedelijke opgave en de wens ook op langere termijn betaalbaar wonen te kunnen blijven stimuleren. Omdat de grondexploitatie Leidsche Rijn een positieve ontwikkeling laat zien die met name veroorzaakt wordt door een positieve ontwikkeling van deelgebied Haarrijn als gevolg van programmatische uitgangspunten, is deze toevoeging aan de middelen betaalbaar wonen mogelijk.

Wonen en werken

In onderstaande tabel zijn de investeringsvoorstellen die zowel aan het thema wonen als aan werken bijdragen, opgenomen.

	    Investeringsvoorstellen wonen/ werken					
Voorstellen wonen/ werken	2021	2022	2023	2024	2025	Projecttotaal
Gebiedsontwikkeling Galgenwaard	300.000					300.000
Opvangen risico planschade actualiserend bestemmingsplan	900.000					900.000
Investeringsruimte pre-grondexploitatie	1.500.000	1.500.000				3.000.000
Anticiperende wervingen (risicoreservering)	1.500.000	1.500.000				3.000.000

Besluitvorming over deze investeringsvoorstellen vindt plaats bij de Voorjaarsnota (zie Voorjaarsnota, hoofdstuk Investeren in een gezonde ontwikkeling van de stad), met uitzondering van het voorstel Gebiedsontwikkeling Galgenwaard. Dit voorstel is opgenomen in de actualisatie van de reserve Grondexploitatie, onder plankosten voorbereidingsfase faciliterend grondbeleid. Alle voorstellen voor het onderdeel wonen en werken worden financieel verwerkt in de [reserve Grondexploitatie](#). De bedragen in 2022 zijn afhankelijk van de verwachte toekomstige meeropbrengsten in de grondexploitatie Leidsche Rijn

Gebiedsontwikkeling Galgenwaard

Voor de gebiedsontwikkeling Galgenwaard is het essentieel zicht te hebben op dekking voor het wegnemen van belemmeringen voor het kunnen maken van afspraken met betrokken partijen. De uiteindelijke kosten zijn afhankelijk van de planning en de nog te voeren onderhandelingen. Dit risico kunnen we opvangen binnen de reservering voor plankosten voorbereidingsfase faciliterend grondbeleid in de reserve grondexploitatie.

Opvangen risico planschade actualiserend bestemmingsplan

Bij het in procedure brengen van actualiserende bestemmingsplannen is het niet mogelijk om eventuele planschadeclaims te dekken uit de business case van het betreffende gebied, aangezien er geen sprake is van een gebiedsontwikkeling. Daarom stellen wij voor om voor het opvangen van deze specifieke risico's 0,9 miljoen euro te bestemmen.

Investeringsruimte pre-grondexploitatie

Met deze investeringsruimte kunnen wij voorstellen aan de Raad doen voor het oppakken en doelmatig invullen van een gebiedsontwikkeling. Wij denken hierbij aan het beschikbaar stellen van voorbereidingskredieten of aanvullende gewenste investeringen ten laste van gebiedsontwikkelingen waar een batig saldo op wordt verwacht die niet onder het BBV vallen, maar wel de doelmatigheid van de ontwikkeling vergroten en bijdragen aan het realiseren van de (ruimtelijke) ambities in de RSU.

Anticiperende verwervingen (risicoreservering)

In de Voorjaarsnota stellen we voor om financiële ruimte te bestemmen voor het opvangen van risico's op anticiperende aankopen. Met deze financiële ruimte kunnen wij ook aankopen doen t.b.v. het invullen van de ambities uit de (nog vast te stellen) RSU 2040. Het gaat dan om locaties waar grondpositie cruciaal is voor het realiseren van de gewenste ruimtelijke opgave (waaronder dubbel ruimtegebruik). Dit kan een opgave zijn die niet door de markt wordt opgepakt (bijvoorbeeld recreatief groen) of een opgave waarbij d.m.v. een gemeentelijke grondpositie betere sturing mogelijk is op de (programmatische) invulling.

6.2 Investeringsimpuls RSU

Ontwikkeling van de reserve Investeringsimpuls RSU tot 1 januari 2021

Verloop reserve Investeringsimpuls RSU	Bedragen in Euro's
Reserve 31 december 2019	18.648.042
Resultaatbestemming 2019: Onderbesteding	2.926.000
Resultaatbestemming: Planvoorbereiding Nieuwe Centrum en placemaking	2.775.000
Groeikader jaarsnede 2020	2.325.000
Voorjaarsnota 2019: Betaalbaar wonen	5.000.000
Onttrekking 2020	-9.682.485
Reserve 31 december 2020	21.992.557
Resultaatbestemming 2020: Onderbesteding	3.121.000
Groeikader jaarsnede 2021	4.310.000
Reserve 1 januari 2021	29.422.557

Verloop reserve
investeringsimpuls RSU

Toelichting verloop reserve Investeringsimpuls RSU:

Resultaatbestemming 2019: Onderbesteding

In 2019 was het saldo van de werkelijke kosten en opbrengsten 7,591 miljoen euro. Dat is 2,926 miljoen euro lager dan begroot. Deze onderbesteding maakt deel uit van het boekhoudkundig rekeningresultaat en wordt via de bestedings- en dekkingsvoorstellen (onderdeel techniek) toegevoegd aan de reserve RSU.

Resultaatbestemming 2019: Planontwikkeling Nieuwe Centrum en Placemaking

In verband met BBV-regelgeving is een deel van de kosten en budgetten planvoorbereiding Nieuwe Centrum en Placemaking overgeheveld vanuit de grondexploitatie Stationsgebied (en bijbehorende dekking vanuit de Voorziening Negatieve Grondexploitatie Stationsgebied) naar de reserve Investeringsimpuls RSU.

Groeikader jaarsnede 2020

Dit betreft de jaarsnede 2020 van bedragen die tot en met de Voorjaarsnota 2019 beschikbaar zijn gesteld voor de investeringsagenda: 2,325 miljoen euro.

Voorjaarsnota 2019: Betaalbaar wonen

Conform motie 2017/191 is 13,083 miljoen euro beschikbaar gesteld voor meer betaalbare woningen in projecten, waarvan 5,000 miljoen euro in 2020. Met deze middelen worden meer betaalbare woningen toegevoegd aan de Utrechtse woningvoorraad. Een substantieel gedeelte van deze woningen valt onder het segment sociale huur.

Onttrekking 2020

De BBV-regelgeving schrijft voor dat de werkelijke onttrekking aan de reserve Investeringsimpuls RSU gelijk moet zijn aan de begrote onttrekking. De onttrekking is gebaseerd op de begrote kosten en opbrengsten voor de investeringsstrategie. In 2020 is een onttrekking begroot van 9,682 miljoen euro.

Resultaatbestemming 2020: Onderbesteding

In 2020 was het saldo van de werkelijke kosten en opbrengsten 4,353 miljoen euro. Dat is 3,121 miljoen euro lager dan begroot. Deze onderbesteding maakt deel uit van het boekhoudkundig rekeningresultaat en wordt via de bestedings- en dekkingsvoorstellen (onderdeel techniek) toegevoegd aan de reserve RSU. Onderdeel van de onderbesteding zijn projecten uit het Centrum (Kernwinkelgebied, Nieuwe Centrum Lombokplein en Placemaking) van 0,9 miljoen euro, Overvecht (OR Overvecht Centrum) van 0,8 miljoen euro, de sanitaire voorzieningen van 0,4 miljoen euro en Ruimte voor Initiatief van 0,3 miljoen euro. Voor het merendeel van de afwijkingen geldt dat de besteding van de resterende middelen in 2021 wordt verwacht.

Groeikader jaarsnede 2021

Dit betreft de jaarsnede 2021 van bedragen die tot en met de Programmabegroting 2021 beschikbaar zijn gesteld voor de investeringsagenda: 4,310 miljoen euro.

6.2.1 Herprogrammering

Het totaal aan gemaakte en nog geprognosticeerde kosten omgevingsvisie binnenstad is hoger dan geraamd (0,218 miljoen euro). Wij stellen voor om het budget voor de omgevingsvisie binnenstad met dit bedrag op te hogen en het budget investeringsimpuls kernwinkelgebied tijdelijk te verlagen. Het budget voor het kernwinkelgebied kunnen wij later weer aanvullen uit het beschikbare accres.

Bij de programmabegroting 2021 is financiële ruimte bestemd voor 'Fietsmaatregelen gekoppeld aan gebiedsontwikkeling'. We stellen voor om naast de al geprogrammeerde fietsmaatregelen en verbindingen ten behoeve van de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone (2,0 miljoen euro), de voorbereidende werkzaamheden ten behoeve van de tunnel Nicolaas Beetsstraat (0,4 miljoen euro) in te passen in deze meerjarige financiële ruimte.

Tenslotte stellen wij voor om het budget Transformatie Rotsoord en het budget voor de 1^e fase van de uitvoering herinrichting openbare ruimte Rotsoord samen te voegen.

6.2.2 Middelen betaalbaar wonen

De lijst met voorstellen voor de besteding van de middelen voor betaalbaar wonen is geactualiseerd en is een bijlage 'Overzicht voorstellen betaalbaar wonen (opbrengsten conversieregeling 2017' bij het MPR 2021. Dit betreft een overzicht van geïnventariseerde projecten dat geldt als richtinggevend kader voor de besteding van de netto opbrengsten. De daadwerkelijk te leveren bijdrages worden bij de besluitvorming over de financiële kaders van de projecten aan de raad voorgelegd.

Op 1 januari 2021 is 13,083 miljoen euro beschikbaar voor betaalbaar wonen. In de Voorjaarsnota stellen wij voor om 7 miljoen euro toe te voegen aan de middelen betaalbaar wonen, mogelijk gemaakt door de verbetering van de grondexploitatie voor Haarrijn. Daarmee nemen de beschikbare middelen toe tot 20,083 miljoen euro.

In januari 2020 is besloten om voor het project Zuilense Vecht een reservering te maken van 1,7 miljoen euro. De definitieve toekenning van dit bedrag vindt plaats bij de opening van de grondexploitatie. In de Voorjaarsnota een voorstel gedaan voor de dekking Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn. Daarin is 5,5 miljoen opgenomen vanuit de middelen betaalbaar wonen. Na vaststelling van de Voorjaarsnota is dus 7,2 miljoen euro gereserveerd, en resteert 12,883 miljoen euro voor aanvullende bestedingsvoorstellen.

6.2.3 Voorziening meerwaarde prestatieafspraken woningcorporaties en bestedingsvoorstel meerwaardeafdracht

Voorziening	Saldi in Euro's
Voorziening 1 januari 2020	16.220.709
Dotatie 2020	4.519.174
Voorziening 31 december 2020	20.739.882

Voorziening meerwaarde
prestatieafspraken
woningcorporaties

Toelichting voorziening meerwaarde prestatieafspraken woningcorporaties:

Van de meerwaarde die de woningcorporaties in 2020 hebben afgedragen is 2/3^e deel (4,519 miljoen euro) gedoteerd aan de voorziening.

Bestedingsvoorstel meerwaardeafdracht woningcorporaties

In de prestatieafspraken met woningcorporaties en huurdersorganisaties is vastgelegd dat vastgelegd dat 2/3^e deel van de meerwaardeafdracht bij bestemmingswijzigingen van sociale huurwoningen beschikbaar komt voor de reserve Investeringsimpuls RSU. Vanaf 2019 landen deze meerwaardeafdrachten in de voorziening 'Meerwaarde prestatieafspraken woningcorporaties'. In lijn met het bestedingskader voor de investeringsimpuls RSU hebben de woningcorporaties na consultatie van huurdersorganisaties en gemeente een bestedingsvoorstel opgesteld over de aanwending van de meerwaardeafdracht over 2020 (4,5 miljoen euro). In onderstaand overzicht zijn de projecten en de bijbehorende bedragen weergegeven.

 Bestedingsvoorstel meerwaardeafdracht woningcorporaties						
Project	Aantal woningen	Oplevering gepland	Doel	Ingreep	bedragen per woning	Project totaal
St Maartensdreef	80	2022	Duurzaamheid	Label A+ en gasloos	7.735	618.800
Stroyenborch-Schooneggendreef	264	2023	Duurzaamheid	Label A+ en gasloos	7.735	2.042.040
Omloop deelgebied 1 en 2	143	2022/2023	Duurzaamheid	Circulair hergebruik van materialen	2.400	343.200
Boudewijn Bûchstraat	33	2021/2022	Toevoegen sociale huurwoningen	Beschikbaarheid betaalbaarheid, bijzondere doelgroep	15.152	500.000
Locatie G8	96	2021-2023	toevoegen sociale huurwoningen	Beschikbaarheid betaalbaarheid	9.993	299.782
Ivoordreef	159	2024	Duurzaamheid	Toepassing materialen uit hernieuwbare bronnen (bv biobased) Verhogen losmaakbaarheid gebouwdelen Hergebruik materialen	4.810	764.790
Totaal						4.568.612

Er is in 2020 door de STUW-corporaties in totaal voor bijna 6,8 miljoen aan economische meerwaarde afgedragen aan de gemeente, waarvan 2/3^e volgens de afspraak is toegevoegd aan de investeringsimpuls. Dat komt neer op een totaalbedrag van 4,519 miljoen dat beschikbaar is in 2020.

De STUW-corporaties hebben op basis daarvan, na afstemming met huurders en gemeentelijke ruimtelijk regisseurs, bovenstaande projecten aangeleverd. Deze tellen op naar 4,569 miljoen. Het restant van 0,050 miljoen euro uit voorgaande jaren wordt daarmee ook ingezet.

De impuls op de genoemde projecten zit vooral op extra ingrepen op het gebied van duurzaamheid. Zo wordt een aantal projecten in Overvecht gerenoveerd naar energielabel A+ en gasloos gemaakt, en zitten er twee projecten in rond circulair bouwen (Ivoordreef en Omloop). Het project aan de Boudewijn Bûchstraat richt zich op het realiseren van woningen voor bijzondere doelgroepen. Tot slot is er ook een bedrag aangevraagd voor de G8 om woningen te realiseren onder de aftoppingsgrens.

6.3 Actualisatie meerjarenprogramma bereikbaarheid (MPB)

Inleiding

Jaarlijks wordt het meerjarenprogramma bereikbaarheid (MPB) geactualiseerd. Projecten lopen meerjarig en leggen beslag op de middelen in de komende jaren. Bij de actualisatie van het MPB worden de verwachte uitgaven van de projecten over de komende jaren bijgesteld (kasritme). Daarnaast wordt bepaald welke financiële ruimte er beschikbaar is gekomen als gevolg van bijvoorbeeld afgesloten projecten bij de jaarverantwoording en bijdragen van derden. Met de extra middelen worden op de eerste plaats knelpunten binnen lopende projecten opgelost. Vervolgens wordt gekeken welke financiële ruimte er binnen de het programma bereikbaarheid is, om nieuwe investeringswensen te programmeren. Dit is onderdeel van het proces integraal programmeren, zoals beschreven in de [inleiding](#).

Naast het oplossen van knelpunten op lopende projecten regelen we bij deze actualisatie de resterende bijdragen voor no regretmaatregelen U-Ned en de Korte Termijn Aanpak. Hiermee voldoen we aan onze bestuurlijke afspraken uit het BO MIRT. Daarnaast sparen we aanvullend voor de As Votulast en programmeren we middelen voor het herstel van de fietsroute Waterlinieweg/Opaalweg, pilot speedpedelec, toegankelijke bushaltes, goederen vervoer en het voortzetten deelmobiliteit. De investeringen onderdeel mobiliteit uit het [integraal investeringspakket](#), Doorsteek Papendorp, Dynamisch verkeersmanagement, Onderzoek Boorstraat en Inpandige fietsenstallingen Stationsgebied, zijn niet verwerkt in deze actualisatie. Deze nieuwe budgetten worden toegevoegd aan het programma bereikbaarheid na besluitvorming over de voorjaarsnota.

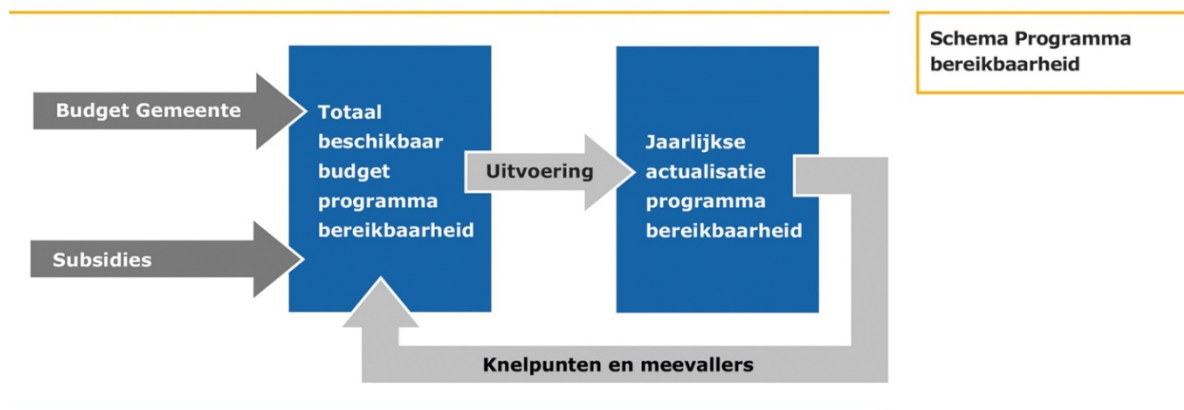
In dit hoofdstuk lichten we toe welke middelen beschikbaar zijn voor herprogrammering, hoe deze worden ingezet (welke knelpunten worden opgelost en welke wensen worden ingepast), de beschikbare middelen van derden en wat de actualisatie uiteindelijk betekent voor het financiële beeld van het programma bereikbaarheid. Als bijlage bij het MPR is een toelichting toegevoegd over de relatie actualisatie MPB 2021 met eerste bestuursrapportage.

Financiële systeem

Jaarlijks wordt een bedrag vanuit gemeentelijke middelen toegevoegd aan het meerjarenprogramma bereikbaarheid. Daarnaast wordt een deel van de investeringen gedekt vanuit gelden van derden (met name subsidies). Met dit beschikbare budget kunnen projecten meerjarig worden geprogrammeerd. Binnen het meerjarenprogramma bereikbaarheid is een reserve ingesteld waardoor de fasering van de uitgaven niet gelijk hoeven te lopen met de beschikbare budgetten in een bepaald jaar. De verschillen worden verrekend met de reserve en deze reserve mag niet onder nul uitkomen.

De financiële voordelen uit afgesloten projecten worden ingezet voor knelpunten en nieuwe investeringen, tegenvallers worden opgevangen binnen het programma.

Jaarlijks worden de uitvoeringsplanning en de verwachte bijbehorende uitgaven van projecten over de jaren bepaald en eventueel bijgesteld (kasritme). Naast de resultaten op afgesloten projecten bepaalt de geactualiseerde uitvoeringsplanning de ruimte in de reserve.



Financiële context

Voor de realisatie van de ambities van het mobiliteitsplan 2040 en de RSU zetten we de komende paar jaar belangrijke stappen met de reeds geprogrammeerde en geplande projecten. Zoals beschreven in het hoofdstuk [duurzame mobiliteit](#) werken we in het concept mobiliteitsplan met drie fasen, dit geeft richting voor de programmering van toekomstige middelen. Op dit moment is het MPB tot 2028 volledig geprogrammeerd maar we zien bij de actualisatie dat er elk jaar financiële ruimte is door bijvoorbeeld bijdrage van derden, afsluiten van projecten en de actualisatie van uitvoeringsplanningen. Voor de korte termijn zetten we deze middelen in op maatregelen en projecten die randvoorwaardelijk zijn voor de groei van de stad of een kwaliteitsimpuls zijn voor de leefomgeving. We kijken hierbij of we via cofinanciering of werk met werk, de schaarse middelen zo effectief mogelijk kunnen inzetten. Komende jaren zijn er met name vanuit provinciale mobiliteitsprogramma's op fiets en verkeersveiligheid kansen te benutten. Daarnaast ligt er op korte termijn een opgave om de projecten voor de volgende fase voor te bereiden. Het gaat dan vooral om de openbaar vervoer maatregelen (wiel met spaken) die een lange voorbereidingstijd hebben.

Voor de middellange termijn wordt in samenhang met de RSU een investeringsstrategie ontwikkeld. Dit wordt steeds verder ingekleurd naarmate de realisatie van de ambities dichterbij komt. Voor de bekostiging zijn naast de gemeentelijke ook subsidies uit fondsen van het Rijk en andere overheden nodig. Gezien de omvang van de mobiliteitsopgave is het belangrijk voldoende investeringsbudget beschikbaar te hebben om de kans op cofinanciering te benutten. Stijgende prijzen en de druk op de markt maken daarbij dat we met hetzelfde budget steeds minder kunnen doen.

Op de lange termijn verwachten we op basis van de inzichten vanuit UNed een financiële opgave tot 2040 van enkele miljarden, afhankelijk van de gekozen oplossingen met rijk en regio. In 2021 wordt in UNed programma verder gewerkt aan de MIRT verkenning waarbij een kansrijk maatregelenpakket van 500 miljoen euro voor OV en wonen in de regio Utrecht wordt ontwikkeld. Om voldoende zicht op bekostiging van dit pakket te hebben, reserveren Rijk en regio samen 380 miljoen euro. Wij sparen voor de cofinanciering van deze systemsprong.

Utrecht blijft inzetten op de aanleg van een nieuw treinstation Lunetten-Koningsweg en twee lightraailijnen. Een aanvraag van 2,1 miljard euro voor de aanleg van een nieuw treinstation Lunetten-Koningsweg en twee lightraailijnen bij het groeifonds, werd vrijdag 9 april door het demissionair kabinet afgewezen. We richten ons op de formerende partijen en het nieuwe kabinet. De investeringen in bereikbaarheid blijven noodzakelijk voor de bouw van 73.000 woningen en de komst van 50.000 extra arbeidsplaatsen. Wij zullen moeten bijdrage aan de regionale cofinanciering voor de systemsprong OV, passend bij een miljardeninvestering van het Rijk. Daarom reserveren we binnen het meerjarenprogramma bereikbaarheid 32 miljoen euro, als eerste stap richting deze bijdrage. De middelen reserveren we binnen het budget 'systemsprong mobiliteit'.

Voor een financieel overzicht van alle projecten die binnen het programma bereikbaarheid worden uitgevoerd verwijzen wij naar de vertrouwelijke bijlage 'Financieel overzicht meerjarenprogramma bereikbaarheid'. Het huidige financiële beeld laat zien dat het programma bereikbaarheid tot en met 2028 volledig is geprogrammeerd met projecten of bestemd is voor specifieke doeleinden, zoals bijvoorbeeld de systeemsprong mobiliteit, schaalsprong fiets en aanpak 30km/u en verkeersveiligheid.

6.3.1 Budget beschikbaar voor herprogrammering

Voor 2021 is in totaal 12,569 miljoen euro beschikbaar voor herprogrammering. Dit bedrag voegen we toe aan het budget voor toekomstige investeringen in het mobiliteitsplan. Dit bedrag is beschikbaar gekomen door:

Middelen	Saldi in Euro's	Beschikbare middelen voor investeringen mobiliteitsplan
Herprogrammering GU-bijdrage afsluiting projecten	831.000	
Budget loon- en prijscompensatie	6.660.000	
Af; uitname permanent prioriteren	-800.000	
Herprogrammering goederen vervoer Programmabegroting 2021	-150.000	
Financiële techniek	2.009.000	
Incidentele ruimte ivm onderbesteding naar 20%	1.119.000	
Wijziging bestemming gereserveerd bedrag voor opheffen parkeerplaatsen	2.900.000	
Totaal beschikbaar voor herprogrammering	12.569.000	

Hieronder lichten we de onderdelen toe:

Voor- en nadelen op af te sluiten projecten

Bij de jaarrekening 2020 zijn de volgende projecten afgesloten met een per saldo voordelig resultaat afgesloten:

Naam project	Saldi in Euro's	Gemeente Utrecht-aandeel beschikbaar voor herprogrammering
Knip Maarssenseweg	251.000	
Eykmanlaan	207.000	
Doorfietsroute om de Oost resterend tracé	32.000	
Transitie mobiliteit	-139.000	
Monitoring- en onderzoekskosten	62.000	
Risico nadeelcompensatie en planschade	344.000	
Totaal beschikbaar voor (her)programmering	757.000	

Voor een verdere toelichting op de voor- en nadelen verwijzen we naar de jaarrekening 2020 (onderdeel paragrafen, af te sluiten investeringen).

Inzet budget loon- en prijscompensatie:

De gemeentelijke compensatie voor loon- en prijsstijgingen bedragen 0,6 miljoen euro incidenteel in 2020 en 0,303 miljoen euro structureel vanaf 2021, in totaal t/m 2040 een bedrag van 6,660 miljoen euro. De gemeentelijke bedragen voor loon- en prijscompensatie worden jaarlijks toegevoegd aan het programma om te voorkomen dat we steeds minder kunnen doen voor hetzelfde budget. Primair worden deze bedragen voor loon- en prijscompensatie gebruikt om knelpunten op bestaande projecten, in verband met indexatie, op te lossen. Het uitgangspunt is dat de budgetten voor de investeringen taakstellend zijn maar voor lang lopende projecten kan gelden dat sterk gestegen prijzen niet kunnen worden opgevangen binnen het oorspronkelijke budget. Deze prijsstijgingen moeten dan worden gecompenseerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Noordelijke Randweg Utrecht. Bij een volgende fase van een project (bijvoorbeeld van schetsontwerp naar voorlopig ontwerp) zal worden beoordeeld of ophoging van het budget in verband met prijsstijging noodzakelijk is.

Het niet bestede deel voegen we toe aan het "Investeringsbudget Mobiliteitsplan t/m 2040" zodat het beschikbaar blijft voor toekomstige investeringen. Deze bedragen kunnen betrokken worden bij de herprogrammering in het MPB nu en in de toekomst.

Permanent prioriteren

Bij vaststelling van de programmabegroting 2021 is besloten om gedurende 4 jaar 0,2 miljoen euro te korten op het budget voor mobiliteit, dit betekent dat we per saldo 0,8 miljoen euro minder aan projecten kunnen besteden.

Bijdrage goederenvervoer

Bij de vaststelling van de programmabegroting 2021 is besloten om voor het jaar 2021 0,150 miljoen euro te programmeren voor de voortzetting van de aanpak goederenvervoer tot medio 2021 en dit te dekken uit de reserve bereikbaarheid.

Financiële techniek

Bij het doorrekenen van de kasritmes van de projecten ontstaan afwijkingen ten opzichte van voorgaande jaren. Per saldo leiden deze afwijkingen tot een voordeel van ruim 2 miljoen euro dat beschikbaar is voor herprogrammering. Dit voordeel kan voor het grootste gedeelte worden verklaard doordat de vorming van vaste activa reserves van projecten vooruitloopt op de kosten die gemaakt zijn voor projecten. Hiervoor hebben we een correctie doorgevoerd in het programma bereikbaarheid, waardoor er per saldo minder uit de reserve bereikbaarheid onttrokken hoeft te worden.

Verlaging kasritme uitvoeringsplanning naar 20%

Bij de actualisatie van het kasritme in 2020 is een nieuwe systematiek ingevoerd ten opzichte van voorgaande jaren. Hierbij is het jaarlijkse kasritme van de uitvoeringsplanning aan de voorkant verlaagd met 10%. Dit omdat we zien dat er in de afgelopen jaren minder is uitgegeven dan voor het betreffende jaar was begroot. De belangrijkste verklaringen hiervoor zijn een ander kasritme bij de uitvoering van de projecten dan van te voren is ingeschat, en door het afsluiten van projecten met een positief resultaat. Gezien het beeld van afgelopen jaren dat het percentage onderbesteding een stuk hoger ligt dan deze verlaging van 10%, stellen we voor om het percentage onderbesteding vanaf 2021 te verhogen naar 20%. De bedragen van de onderbesteding in het ene jaar worden in het daarop volgende jaar telkens weer opgenomen in het kasritme omdat we weten dat de projecten moeten worden uitgevoerd. Dit levert eenmalig 1,1 miljoen euro aan financiële ruimte op in het kasritme.

Budget voor opheffen parkeerplekken

In 2020 is een bedrag van 2,9 miljoen euro beschikbaar gekomen als compensatie voor het opheffen van parkeerplaatsen in het stationsgebied. In 2020 hebben we deze middelen voor dit doel beschikbaar gehouden, mede gezien de nog op te heffen parkeerplekken in het stationsgebied/ beurskwartier. Omdat we niet verwachten deze middelen nog nodig hebben voor gedeerde parkeeropbrengsten, kiezen we er voor deze bestemming eraf te halen. Hierdoor zijn deze middelen beschikbaar voor herprogrammering.

6.3.2 Inpassing van knelpunten en wensen en overige actualisatie

Zoals toegelicht wordt jaarlijks bij de actualisatie de beschikbare financiële ruimte ingezet voor nieuwe of lopende projecten (her)programmering en wordt de uitvoeringsplanning van lopende en nieuwe projecten over de jaren bepaald en eventueel bijgesteld (kasritme).

Bij de actualisatie zijn de volgende aanpassingen verwerkt:

- a. Herprogrammering knelpunten en investeringswensen
- b. Wijziging besteding binnen bestaande projecten
- c. Inpassing kasritme / jaarlijkse uitvoeringsplanning
- d. Budgettaire neutrale aanpassingen

Deze mutaties worden hieronder toegelicht.

a. Herprogrammering knelpunten en investeringswensen

Vanuit de incidenteel beschikbare middelen lossen we voor 15,935 miljoen euro aan knelpunten op. Dit is hoger is dan het beschikbare budget dat we toevoegen aan de reserve (12,569 miljoen euro). Per saldo is er hierdoor 3,368 miljoen euro minder in de reserve beschikbaar voor programmering t/m 2040. We lossen knelpunten op lopende projecten op en knelpunten die voortvloeien uit de uitvoering van bestaande projecten. Daarnaast programmeren we de middelen om aan bestuurlijke afspraken uit het

BO MIRT te voldoen, het gaat om de gemeentelijke bijdrage aan de no regretmaatregelen en het vervolg van de korte termijn aanpak. Tot slot sparen we aanvullend voor de As Votulast.

Herprogrammering	Saldi in Euro's
Knelpunten lopende projecten	
Voorrangsplein 't Goylaan	75.000
Bewegwijzering	125.000
Mitigerende maatregelen uitvoering Vondellaan / Ledig Erf	1.065.000
Bijdrage ontsluiting Fort de Gagel	185.000
Plankosten ring t/m 2022	400.000
Mobiliteitsplan	300.000
Programmering nieuwe investeringen	
As Votulast (aanvullend reserveren)	300.000
Herstel fietspad Waterlinieweg/ Opaalweg	300.000
Toegankelijke bushaltes	250.000
Deelmobiliteit	300.000
Pilot speedpedelec	400.000
Goederen vervoer	100.000
Gemeentelijke bijdrage aan bestuurlijke afspraken	
Gemeentelijke bijdrage KTA	2.730.000
Bijdrage UNed no-regretmaatregelen	9.405.932
Totaal knelpunten en investeringswensen	15.935.932

Herprogrammering
knelpunten en
investeringswensen

Knelpunten lopende projecten

Voorrangsplein 't Goylaan

De aanpassingen aan het voorrangsplein op 't Goylaan zijn in 2020 uitgevoerd. Een aantal werkzaamheden lopen nog door in 2021. De uitvoering kost naar verwachting 0,075 miljoen euro meer dan begroot. Het project wordt bij de jaarrekening 2021 afgesloten.

Autobewegwijzering

Voor autobewegwijzering is Utrecht opgeknapt in zes gebieden. Voor drie gebieden is de autobewegwijzering inmiddels aangepast. Voor de resterende drie gebieden worden de plannen afgerond en in 2021 uitgevoerd. Voor het afronden van de plannen en het aanpassen van de bewegwijzering op straat is het resterende budget onvoldoende, we voegen daarom 0,125 miljoen euro toe aan het budget.

Mitigerende maatregelen n.a.v. uitvoering Vondellaan/Ledig Erf (Linschotensingel en Diamantweg)

Uit de studie Zuidpoort blijkt dat met de aanpassingen op de Vondellaan/Ledig Erf en 't Goylaan het drukker wordt op de Linschotensingel. Bij de verkeerslichten ontstaat hierdoor een nadelige situatie voor de leefbaarheid (wachtrijvorming). Uit de proef met het uitzetten van deze verkeersregeling bleek een oplossend effect met minder wachtrijvorming maar ook dat extra maatregelen op de Linschotensingel moeten worden genomen. Daarnaast verschuift de druk van het autoverkeer van de Vondellaan/Baden Powellweg naar de route over de Oranjebrug via de Waalstraat en de Diamantweg. Om ervoor te zorgen dat de intensiteiten van het autoverkeer rond de huidige 5000 mvt/etmaal blijven zijn maatregelen noodzakelijk. Het betreft het autoluw inrichten van de Diamantweg naar een fietsstraat met een regime van 30 km/uur. Voor het totaal van deze maatregelen (Linschotensingel en Diamantweg) programmeren we 1,065 miljoen euro. De benodigde maatregelen voor de Waalstraat worden nader onderzocht.

Bijdrage aan ontsluiting van ontwikkeling Fort de Gagel

Fort de Gagel wordt in opdracht van de Vastgoedorganisatie Utrecht (VGU) in 2021/2022 gerestaureerd en herontwikkeld. De aanpak van het fort heeft een relatie met de gebiedsontwikkeling van het Noorderpark gezamenlijk met Staatsbosbeheer en de provincie. Voor de ontsluiting van het fort was een bijdrage van 0,185 miljoen euro uit het project Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) voorzien. Doordat de NRU is vertraagd, is deze bijdrage niet tijdig beschikbaar. Om de ontwikkeling van Fort de Gagel inclusief het omliggende gebied in 2022 af te ronden programmeren we de bijdrage aan de ontsluiting.

Plankosten Ring Utrecht t/m 2022

De Ring Utrecht is een project waarin we de belangen van de gemeente zo goed mogelijk behartigen bij de ontwikkelingen en planning van Rijkswaterstaat over de A27. Gelet op de politieke ontwikkelingen, afspraken met het Rijk en de motie van de Raad om de omgeving te ondersteunen, programmeren we de dekking voor de voortzetting van de personele inzet. Anderzijds is een vertraging in planvorming en inzet mogelijk als gevolg van de uitspraak van de Raad van State over de A15.

Mobiliteitsplan

Het nieuwe mobiliteitsplan is eind 2020 vrij gegeven voor inspraak. In 2021 worden de reacties verwerkt in een reactienota en wordt het aangepaste mobiliteitsplan voorgelegd aan de raad. De geschatte kosten voor deze afrondende werkzaamheden in 2021 bedragen 0,3 miljoen euro.

Programmering nieuwe investeringen

As Votulast (aanvullend reserveren)

Voor de As Votulast is ten behoeve van de leefbaarheid een volledige herinrichting gewenst, waarbij naar verwachting ook maatregelen nodig zijn in omliggende straten zoals de David van Mollemstraat, Draaiweg en de Johannes de Bekastraat.

Op dit moment wordt gewerkt aan een ontwerp voor de (tijdelijke) inrichting van de Kop Oudenoord en Kaatstraat. Om de verkeersintensiteit op dit gedeelte te verlagen is éénrichtingsverkeer (gedeeltelijke knip) op de Kaatstraat uitgangspunt. Hierdoor is het noodzakelijk om ook de Oudenoord (het gedeelte tussen Monicabrug en Kaatstraat en het kruispunt) aan te passen. Dit wordt zoveel mogelijk gedaan met het oog op de definitieve inrichting waarbij vergroening de ambitie is. Deze herinrichtingsmaatregelen worden bekostigd met EIF-middelen (0,7 miljoen euro) en met de aanvullende middelen euro die hiervoor in 2019 gereserveerd zijn in het MPB (0,9 miljoen euro).

Dit jaar wordt 2 miljoen euro geprogrammeerd voor de uitvoering van de Adelaarstraat in het kader van de no-regretmaatregel, en reserveren we aanvullend een bedrag van 0,3 miljoen euro voor het resterende deel van de As Votulast.

Het totaal geprogrammeerde bedrag komt hiermee op 3,9 miljoen euro. Het benodigde budget voor een volledige inrichting van de gehele As Votulast en maatregelen op de Oudenoord bedraagt 8,5 miljoen euro. Dit betekent dat we komende jaren nog een bedrag van 4,6 miljoen euro moeten programmeren.

Herstel fietspad Waterlinieweg/Opaalweg/Amethistweg

Voor de uitvoering van de motie voor het herstel van de fietsroute Waterlinieweg/Opaalweg/Amethistweg programmeren we 0,3 miljoen euro. We vragen daarnaast een subsidie aan bij de provincie in het kader van regionale fietsroutes.

Toegankelijke bushaltes

In samenwerking met provincie en vervoerder zijn de bushaltes geïnventariseerd die kansrijk zijn om te verbeteren qua toegankelijkheid. Voor de uitvoering van deze haltes selecteren we op gebruik (aantal instappers), kansen werk met werk maken met geplande herinrichtingen en onderhoudsprojecten en op de aanwezigheid van voorzieningen in de buurt van de halte. We programmeren 0,25 miljoen euro om komend jaar een aantal haltes aan te pakken, we zijn daarnaast in overleg met de provincie om cofinanciering te organiseren voor het verder toegankelijk maken van bushaltes.

Deelmobiliteit

Utrecht zet sterk in op het vergroten van het gebruik en aanbod van deelmobiliteit. Vanaf 2021 heeft Utrecht een vergunningstelsel voor deelmobiliteit. Alleen deelbakfietsen (nu nog in pilotfase) en deelauto's (eigen regelgeving) maken nog geen onderdeel uit van dit vergunningstelsel. In 2021-2025 willen we verder investeren om de bekendheid van deelmobiliteit te vergroten. Daarnaast willen we 4 buurthubs realiseren, bij belangrijke overstappunten en eindbestemmingen in de openbare ruimte maximaal 25 mobiliteitshubs realiseren en nog eens 5000 Utrechters stimuleren van deelmobiliteit gebruik te maken. Hiervoor programmeren we 0,3 miljoen euro.

Pilot speedpedelec

De speedpedelec heeft de potentie om automobilisten te verleiden om ook op de langere afstanden de fiets te nemen in plaats van de auto. De speedpedelec wordt gezien als brommer en moet daarom in de

stad op de rijbaan tussen de auto's rijden, wat veel potentiële gebruikers weerhoudt om de speedpedelec te gebruiken. De pilot speedpedelec is erop gericht om speedpedelec berijders de keuze te geven (door middel van een individuele vergunning) tussen met aangepast snelheid meerijden op het fietspad, of sneller op de rijbaan. Daarnaast voeren we een uitgebreide informatie campagne voor alle weggebruikers en zijn er monitoringskosten en handhavingskosten. De geraamde kosten zijn 0,4 miljoen euro.

Goederen vervoer

In de MPR/VJN 2020 zijn incidenteel middelen toegekend ten behoeve van beleidsinzet Goederenvervoer, de ontwikkeling van een nieuw uitvoeringsprogramma en de bekostiging van maatregelen tot en met de 1e helft van 2021. In de tweede helft van 2021 willen we de data op orde brengen om goederen vervoer te kunnen meten en monitoren en willen we het subsidieprogramma efficiënte en duurzame stadslogistiek actualiseren en aanvullen. Om deze acties uit te voeren programmeren we 0,1 miljoen euro.

Gemeentelijke bijdrage aan bestuurlijke afspraken

Gemeentelijke bijdrage Korte Termijn Aanpak (KTA)

In het BO MIRT (november 2019) hebben Rijk en Regio afgesproken de KTA te verlengen van 2021 naar 2024 en tevens te versterken. De KTA richt zich op korte termijn maatregelen op het gebied van mobiliteit- en verkeersmanagement en smart mobility die moeten bijdragen aan bereikbaarheids-, leefbaarheids- en duurzaamheidsopgaven in de regio Utrecht. Hiervoor dragen Rijk en regio in totaal 20 miljoen euro bij, waarvan het rijk 10 miljoen. Op basis van de voorlopige regionale verdeling is de bijdrage voor de gemeente Utrecht 4,28 miljoen euro. Binnen het programma bereikbaarheid was hiervoor bij het MPR 2020 1,55 miljoen euro gereserveerd. Het resterende bedrag van 2,73 miljoen euro voegen we nu toe aan dit budget.

Bijdrage UNed no regretmaatregelen

In het BO MIRT van november 2020 is afgesproken dat Rijk en regio in 2021 een bestuursovereenkomst (convenant) tekenen voor de uitvoering van de 1e tranche no-regretmaatregelen. In de bestuursovereenkomst worden de afspraken vastgelegd over onder andere de dekking van de maatregelen. Het Rijk zal maximaal 33% van de kosten van deze tranche bijdragen met een maximum van 15 miljoen euro (incl. btw). De provincie Utrecht en de gemeente Utrecht dragen elk maximaal 33% van de kosten met een maximum van 15 miljoen euro (excl. btw). De eerste tranche maatregelen binnen de gemeentegrens van Utrecht bestaat uit de volgende projecten:

- de fietsmaatregelen; de zogenaamde route om de zuid en de route om de noord,
- de busbaan Merwedekanaalzone (Europalaan Zuid),
- de OV verbinding tussen Station Overvecht en USP.

De gemeentelijke bijdrage van 15 miljoen euro was voor 5,594 miljoen euro geregeld met reeds geprogrammeerde projecten en gereserveerde bedragen. Dit jaar programmeren we het resterende budget van 9,406 miljoen euro waarmee we voldoen aan de gemaakte afspraken in het BO MIRT.

Hieronder een samenvatting van de projecten die vanuit de gemeentelijke bijdrage worden en bekostigd:

			
Gemeentelijke bijdragen No-regret			
Maatregelen	Bijdrage gemeente	Geprogrammeerd	Te programmeren
Fietsmaatregelen om de Zuid			
Fietsmaatregelen rond de Platolaan	1.150.000	1.150.000	0
Fietsroute richting Lunetten	3.467.812	0	3.467.812
Fietsmaatregelen rond Ledig Erf en Station Vaatsche Rijn	3.421.300	1.800.000	1.621.300
Jutfaseweg	1.350.000	1.350.000	0
Subtotaal fietsmaatregelen om de Zuid	9.389.112	4.300.000	5.089.112
Fietsmaatregelen om de Noord			
Fietsstraat FC Donderstraat	300.000	300.000	
Fietsstraat A.Numankade (tussen FC Donder en Jan van Galenstraat)	600.000	460.000	140.000
Fietsstraat Menno Coehoorn, 's-Gravensande en Joh. de Bekastraat	860.000		860.000
Adelaarsstraat (2e fase As Votulast)	2.000.000	0	2.000.000
Kaatstraat	534.068	534.068	0
Fietsstraat Herenweg + kruising Amsterdamsestraatweg	588.820		588.820
Subtotaal fietsmaatregelen om de Noord	4.882.888	1.294.068	3.588.820
Variantenstudies en programmabijdrage No-regret	728.000	0	728.000
Totaal gemeentelijke bijdrage No-regret	15.000.000	5.594.068	9.405.932

Naast bovenstaande gemeentelijke middelen ontvangen we voor fietsmaatregelen om de Zuid een provinciale subsidie van 1,381 miljoen euro voor het project fietsroute richting Lunetten. Ook is in het BO MIRT overeengekomen dat de gemeente Utrecht een aantal projecten uitvoert waarvoor we subsidie van de provincie ontvangen, bij de budgettaire neutrale bijstellingsvoorstellen is opgenomen welke projecten dit betreft.

b. Wijziging besteding binnen bestaande projecten

Onderzoek Demkabrug en opstarten fietsroute langs spoor Amsterdam

Per saldo herprogrammeren we een bedrag van 0,287 miljoen euro voor het onderzoek naar de Demkabrug en het opstarten van het project fietsroute langs spoor Amsterdam vanuit de beschikbare middelen schaa sprong fiets en de resterende middelen van het project regionale fietsroutes. Het oorspronkelijke projectbudget voor het project fietspad langs spoor Amsterdam blijft ook dit jaar 'on hold' voor het mogelijk benutten van kansen voor in pandige fietsstallingen in de binnenstad en stationsgebied. Dit budget is voorsnog aanvullend nodig op de middelen die we in het [integraal investeringspakket](#) programmeren voor de in pandige fietsstallingen. We willen het onderzoek naar de Demkabrug en de fietsroute opstarten omdat we ook de middelen programmeren voor het onderzoek naar de spooronderdoorgang Boorstaat, zie daarvoor ook het [integraal investeringsvoorstel](#). Hierdoor kan het traject van Demkabrug tot en met Boorstraat in zijn geheel worden onderzocht.

Noordelijke Randweg Utrecht

De focus bij de planvorming NRU wordt verlegd naar het onderzoeken van kansrijke alternatieven (spoor 2), gezamenlijk met het Ministerie van I&W en de Provincie Utrecht. De kosten voor deze verdere uitwerking (reguliere projectkosten) vallen binnen het voorbereidingskrediet. Wij stellen voor specifieke bestedingen voor spoor 2 zoals de extra kosten voor specifieke onderzoeken (0,150 miljoen euro), koop stikstofrechten (0,278 miljoen euro) en verwerving gronden (0,025 miljoen euro), te dekken uit dit voorbereidingskrediet. Ook een alternatieve oplossing voor de NRU zal naar alle waarschijnlijkheid stikstofneerslag veroorzaken in Natura-2000 gebieden. Daarom is het proces in gang gezet om stikstofrechten van een veehouder in Stichtse Vecht aan te kopen waarmee de toekomstige toename van stikstofdepositie door de nieuwe NRU extern kan worden gesaldeerd. De veehouder is bereid zijn stikstofrechten te verkopen wanneer hij met de gemeente Stichtse Vecht tot afspraken kan komen over bestemmingsplanwijziging van zijn perceel. De minnelijke verwerving betreft een strook grond op de kruising Einsteindreef/NRU.

Binnen het reeds beschikbaar gestelde gemeentelijk budget voor de NRU is voldoende dekking voor de projectkosten en deze specifieke uitgaven.

c. Inpassing kasritme

Hier lichten we toe bij welke projecten we een substantiële verschuiving voorstellen in de uitvoeringsplanning (kasritme), dit heeft effect op de beschikbare ruimte in de reserve.

Mutaties	Saldi in Euro's	Belangrijkste aanpassingen in kasritme
As Votulast	900.000	
Gemeentelijke bijdrage maatregelenpakket minder hinder	5.000.000	

As Votulast

In 2019 is in het programma bereikbaarheid een bijdrage van 0,9 miljoen euro gereserveerd voor de As Votulast in 2024. Omdat we deze bijdrage willen inzetten voor de uitvoering van de eerste fase (de gedeeltelijke knip Kaatstraat en Maatregelen David van Mollemstraat - Draaiweg - Johannes de Bekastraat) moeten we in 2022 al over dit geld kunnen beschikken.

Gemeentelijke bijdrage maatregelenpakket minder hinder

De komende jaren wordt op diverse tracés gewerkt aan de verbetering van de doorstroming van het snelwegennet rond Utrecht. Het gaat hierbij om de Rijkswaterstaatprojecten Ring Utrecht (A12/A27), A27 Houten-Hooijpolder, knooppunt Hoevelaken (A1/A28) en om de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Rijkswaterstaat, provincie en gemeente werken aan een gezamenlijk plan om de hinder voor alle verkeersdeelnemers tijdens de deels gelijktijdige uitvoering van deze werkzaamheden zoveel mogelijk te beperken. Gelijktijdig worden kansen voor gedragsverandering van de automobilist voor duurzaam mobiliteitsgebruik benut. Partijen hebben in een gezamenlijke Minder Hinder-aanpak een pakket van maatregelen opgesteld op het gebied van slim plannen, slim bouwen, communicatie en mobiliteits- en verkeersmanagement. Bestuurlijk is afgesproken dat de gemeente Utrecht 5 miljoen euro bijdraagt aan dit maatregelenpakket.

Door vertragingen in de projecten (o.a. door het stikstofdossier) en omdat de dekking voor dit pakket eerst van RWS/project Ring Utrecht komt is de gemeentelijke bijdrage pas in 2026 nodig

d. Budgettair neutrale aanpassingen

Onderstaande aanpassingen betreffen mutaties van projectenbudgetten waar bijdragen van derden (subsidies) tegenover staan. Deze aanpassingen zijn daarom budgettair neutraal.

Naam project	Saldi in Euro's	Budgettair neutrale aanpassingen
Stimuleringsregeling verkeersveiligheid	1.447.000	
Budget allonge Uithoflijn tbv Padualaan en afkoop zakelijke rechten	511.000	
OV-doorstroming	1.906.000	
Vechtroute	1.000.000	
Busbaan Dichterswijk Nelson Mandelabrug	2.000.000	
Locomotiefstraat	5.600.000	
Proof of concept	306.000	
Slimme kruisingen	1.299.000	
Electrisch Vervoer	215.000	
Provinciale bijdragen No regretmaatregelen	15.269.588	

Stimuleringsregeling verkeersveiligheid

Door de provincie is een subsidie toegekend van 1,447 miljoen euro voor het uitvoeren van kosteneffectieve en risico gestuurde infrastructurele maatregelen op het onderliggende wegennet om de verkeersinfrastructuur verkeersveiliger te maken. De subsidie is onder andere bestemd voor het verbeteren van de openbare ruimte in de buurt Taagdreef, voor het aanleggen van een rotonde op de

Moldaudreef, voor het verbeteren van de inrichting van de Johan Wagenaarkade en voor de aanleg van schoolzones.

Budgetten afkoop allonge Uithoflijn

Bij de afwikkeling van de allonge Uithoflijn is een bedrag beschikbaar gesteld van 0,511 miljoen euro. Hiervan is een bedrag van 0,4 miljoen euro bestemd voor de Padualaan. Dit bedrag voegen we toe aan het project “nieuwe route Rijsweerd-noord” en het krediet verhogen we overeenkomstig. Het resterende bedrag van 0,111 miljoen euro wordt besteed aan het vestigen van zakelijke rechten voor de Uithoflijn.

OV-doorstroming

De provincie draagt bij aan maatregelen die de gemeente Utrecht uitvoert ten behoeve van de doorstroming van het openbaar vervoer. De maatregelen zijn het resultaat van het onderzoek naar de doorstroming van het OV op 5 trajecten.

Vechtroute

De bijdrage van de Provincie van 1 miljoen euro is bestemd voor de westzijde van de Vechtroute, het deel tussen de David van Mollebrug en Rode Brug.

Busbaan Dichterswijk/ Nelson Mandelabrug

Hergebruik van het brugdek van de Nelson Mandelabrug, onderdeel van het tracé busbaan Dichterswijk, is niet mogelijk. Het huidige brugdek kan niet minimaal 20 jaar mee zonder buitensporige onderhoudslasten en voldoet niet aan de wettelijke Europese richtlijnen. De tijdelijke situatie is voor een veilig gebruik gedurende maximaal 3 jaar tegen de laagst mogelijke kosten ingevuld en er wordt over gegaan tot de aanschaf van een nieuw brugdek. Uiterlijk in 2023 dient het brugdek te zijn vervangen. De aanbesteding voor de selectie van een aannemer is opgestart.

Voorgesteld wordt om, als uitzondering op de afschrijvingstabel voor investeringen in maatschappelijk nut, deze tijdelijke investering van 2 miljoen euro in 3 jaar lineair af te schrijven (regulier is 15 jaar). Deze verkorte afschrijvingsduur kan worden gedekt uit het krediet Busbaan Dichterswijk.

Proof of Concept (PoC)

In navolging van de oplevering van het PoC project transitie 2020 is door de provincie Utrecht een aanvullende opdracht gegeven voor het verder toepassen van het Dynamisch Verkeersmanagementsysteem in Utrecht Zuid voor een bedrag van 0,306 miljoen euro. Deze middelen worden in de investeringsstaat toegevoegd aan het beschikbare bedrag voor verkeersmanagement.

Slimme kruisingen

In opdracht van de provincie voeren we diverse werkzaamheden uit op het gebied van intelligente Verkeersregelininstallaties en glasvezelverbindingen. De kosten (1,29 miljoen euro) worden volledig vergoed voor de provincie.

Elektrisch Vervoer

Binnen het project Elektrisch Vervoer zijn afspraken gemaakt met de andere G4 steden om binnen diverse deelprojecten een bijdrage te leveren op de (beleids)inzet die vanuit de gemeente Utrecht plaatsvindt. De totale bijdrage van de andere G4 gemeenten bedraagt € 215.000. Deze middelen worden in de investeringsstaat toegevoegd aan de beschikbare middelen voor Aanpak Luchtkwaliteit.

Onderdoorgang Locomotiefstraat

De beschikking van 4,1 miljoen euro van de provincie voor de onderdoorgang van de Locomotiefstraat (Cartesiusdriekhoek) is ontvangen. Daarnaast draagt de NS een bedrag van 1,5 miljoen euro bij op basis van een anterieure overeenkomst. In de kostenraming van het project was hiermee al rekening gehouden. We vragen dit krediet nu ook vrij bij de 1e bestuursrapportage 2021.



Foto: Spooronderdoorgang Locomotiefstraat

Provinciale bijdragen no-regretmaatregelen

Zoals hierboven toegelicht is in het BO- MIRT ook overeengekomen dat de gemeente Utrecht een aantal projecten uitvoert, waarvoor we subsidie van de provincie ontvangen.

Naam project	Saldi in Euro's
Fietsmaatregelen Utrecht USP (doorfietsroute Veenendaal)	379.000
Fietsmaatregelen Om de Zuid- fietsroute richting Lunetten	1.380.000
HOV- MWKZ/ Europalaan Zuid	7.160.000
OV- verbinding Overvecht USP	6.350.000
Totaal provinciale bijdrage No-regret	15.269.588

**Provinciale bijdragen
no-regretmaatregelen**

6.3.3 Financieel beeld programma bereikbaarheid t/m 2040

In onderstaande tabel is het beschikbare budget binnen het meerjarenprogramma bereikbaarheid opgenomen voor de periode 2021-2040. Dit betreft het budget voor geprogrammeerde investeringen, gelabelde programmabudgetten, de gemeentelijke bijdrage voor de systeemsprong en het overige investeringsbudget. De bedragen zijn de totaal beschikbare bedragen voor de investeringen, inclusief het al bestede deel in afgelopen jaren.

Financieel beeld programma bereikbaarheid t/m 2040			
Beschikbare middelen t/m 2040	Totaal	Bijdrage gemeente	Bijdragen derden
Geprogrammeerd investeringsbudget	711.498.000	315.491.000	396.007.000
Gelabelde programmaprojecten	127.445.000	120.964.000	6.481.000
Budget sparen systeemsporing mobiliteit	144.500.000	144.500.000	0
Investeringsbudget Mobiliteitsplan	121.087.000	121.087.000	0
Totaal meerjarenbudget Bereikbaarheid	1.104.530.000	702.043.000	402.488.000

In de vertrouwelijke bijlage “Financieel overzicht meerjarenprogramma bereikbaarheid “ is te zien welk deel van de budgetten nog beschikbaar is.

Het geprogrammeerde investeringsbudget bestaat uit alle lopende investeringen, waarvoor de kredieten (gedeeltelijk) zijn vrij gegeven.

De gelabelde programmaprojecten zijn alle meerjarige budgetten (opgeteld t/m 2040) die bij de voorjaarsnota 2018 ter beschikking zijn gesteld. Dit zijn de budgetten voor systeemsporing fiets, aanpak 30 km/u, verkeersveiligheid, mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement en luchtkwaliteit. Besteding van deze gelden vindt plaats conform de doelstellingen van deze budgetten. Wanneer we nog geen concrete invulling voor deze budgetten hebben, is het kasritme opgenomen in het jaar waarin de budgetten beschikbaar gesteld worden. In het algemeen geldt dat voor de korte termijn het merendeel van deze budgetten is ingevuld. Voor de langere termijn kunnen we hier nog een invulling geven. Per budget lichten we dit hieronder toe:

- Vanuit het budget voor de schaalsporing fiets (33,7 miljoen) worden op korte termijn onder andere de maatregelen uit coronamaatregelenpakket ‘[Investeren met maatschappelijk rendement](#)’, onderzoeken naar regionale- en snelfiets-routes en de onderdoorgang Nicolaas Beetsstraat uitgevoerd. Daarnaast voegen we de budgetten die vanuit de programmering voor Speedpedelecs en het uitvoeren van de motie Herstel Waterlinieweg beschikbaar zijn gekomen, toe aan het budget voor de schaalsporing Fiets.
- Vanuit het actieplan verkeersveiligheid (24,9 miljoen euro) en de 30 km zone (18,3 miljoen euro) zijn voor de periode tot en met 2024 projecten geprogrammeerd. Daarnaast voeren we vanuit deze budgetten ook een aantal maatregelen in het kader het coronamaatregelenpakket ‘investeren met maatschappelijk rendement’ uit.
- Voor mobiliteits- en verkeersmanagement (26,3 miljoen euro) is een structureel budget beschikbaar van 1,140 miljoen euro. Daarnaast is er tot en met 2024 geld geprogrammeerd voor de uitvoering van projecten, waaronder de gemeentelijke bijdrage voor de Korte termijn Aanpak en het opstarten van deelmobiliteit.
- Voor maatregelen Luchtkwaliteit (24,3 miljoen euro) is het budget tot en met 2024 geprogrammeerd.
- Tot en met 2040 sparen we voor de systeemsporing een bedrag van 144,5 miljoen euro. In het kader van U-Ned leveren vanuit dit budget een bijdrage van 112,5 miljoen euro aan de BO-MIRT verkenning en daarnaast reserveren we binnen dit budget de resterende 32 miljoen euro als eerste stap in de regionale cofinanciering voor de systeemsporing OV.

Naast bovenstaande gelabelde budgetten bevat het MPB nog het ‘investeringsbudget Mobiliteitsplan’. De middelen binnen het budget zitten nog niet in het kasritme en daardoor loopt de reserve in het huidige financiële beeld op tot 121,1 miljoen euro.

Met het mobiliteitsplan 2040 scherpen we de keuzes aan die nodig zijn voor een groeiende stad. Het mobiliteitsplan 2040 is daarmee richtinggevend voor de prioritering van projecten. Tegelijkertijd brengt het plan een aanzienlijke financiële opgave met zich mee. De totale investeringen die benodigd zijn om de ambities uit het plan te realiseren worden geschat op zo’n 2,5 tot 4 miljard euro. Voor een substantieel deel daarvan zal een beroep worden gedaan op andere overheden. Het aandeel van de gemeente in de dekking zal deels moeten komen uit het ‘investeringsbudget Mobiliteitsplan’.

6.3.4 De stand van de reserve bereikbaarheid

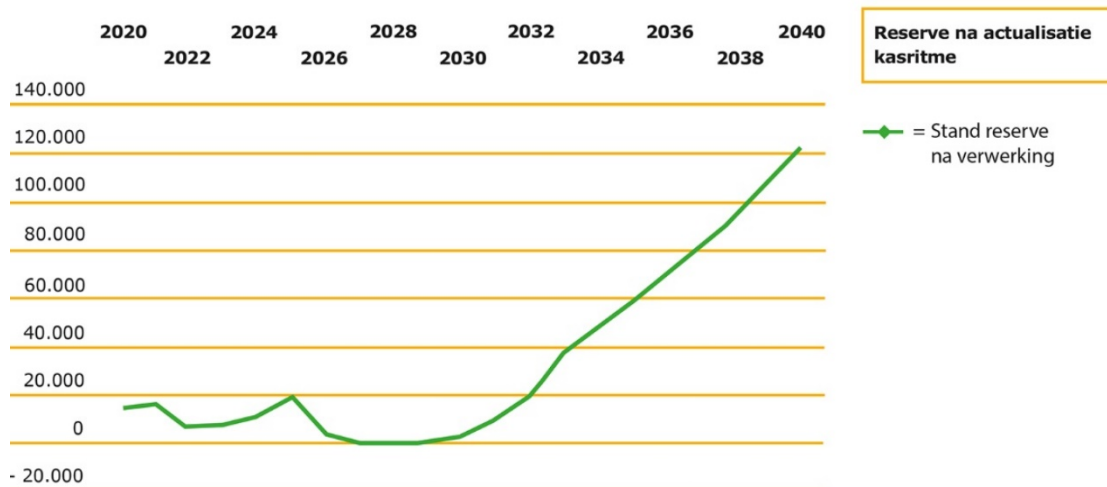
In onderstaande tabel is de jaarplanning voor de komende 10 jaar opgenomen. De jaarlijkse toevoeging betreft de budgetten die beschikbaar zijn vanuit de gemeentelijke begroting voor investeringen binnen het programma bereikbaarheid. De jaarlijkse onttrekking betreft de netto verwachte uitgaven (dus alleen de gemeentelijke budgetten) op basis van de uitvoeringsplanning van projecten voor komende jaren, inclusief de herprogrammering 2021 en de verwerking van [coronamaatregelenpakket 'Investeren met maatschappelijk rendement'](#) bij de programmabegroting 2021. Hierbij zijn alle mutaties (a t/m c) zoals in dit hoofdstuk toegelicht verwerkt. Dit leidt tot het volgende beeld van de verwachte jaarlijkse uitgaven bereikbaarheid en de stand van de reserve.

Jaren	Beginstand reserve	Jaarlijkse toevoeging	Jaarlijkse onttrekkingen	Inpassing knelpunten MPB 2020	Eindstand reserve
2021	14.770.000	20.755.000	16.865.000	2.289.000	16.371.000
2022	16.371.000	21.067.000	26.204.000	4.761.000	6.473.000
2023	6.473.000	25.979.000	21.576.000	3.205.000	7.672.000
2024	7.672.000	26.461.000	17.693.000	5.269.000	11.170.000
2025	11.170.000	27.873.000	19.473.000	412.000	19.158.000
2026	19.158.000	27.935.000	42.866.000	0	4.227.000
2027	4.227.000	27.997.000	31.619.000	0	605.000
2028	605.000	28.059.000	28.593.000	0	71.000
2029	71.000	28.121.000	27.147.000	0	1.045.000
2030	1.045.000	28.183.000	26.442.000	0	2.786.000
2031	2.786.000	27.245.000	20.146.000	0	9.886.000

De stand van de reserve bereikbaarheid

Op basis van de jaarafsluiting 2020 is de eindstand van de reserve bereikbaarheid 14,770 miljoen euro na verwerking van de bestedings- en dekkingsvoorstellen. Dat is 7,081 miljoen euro hoger dan begroot. Bij de begroting 2020 was rekening gehouden met 10% vertraging in de uitgaven, wat neerkomt op een bedrag van 3,7 miljoen euro. De werkelijke onderbesteding is 10,781 miljoen euro. (zie ook 3^e W in de jaarrekening 2020).

In de grafiek wordt de ontwikkeling van de stand van de reserve weergegeven na verwerking van de herprogrammering en de nieuwe uitvoeringsplanning.



De stand van de reserve tot 2040 loopt op tot een bedrag van 121,1 miljoen euro (zie grafiek). Dit is het nog niet geprogrammeerde en gelabelde investeringsbudget Mobiliteitsplan¹.

Dit bedrag is bestemd voor investeringen op middellange en lange termijn in het kader van het mobiliteitsplan en is beschikbaar voor invulling door toekomstige colleges. Het bedrag is verlaagd met 3,368 miljoen euro ten opzichte van 2020. Deze verlaging komt doordat we per saldo minder middelen toevoegen dan onttrekken aan het beschikbare investeringsbudget Mobiliteitsplan. De toevoeging bedraagt 12,569 miljoen euro. We lossen 15,936 miljoen euro aan knelpunten en wensen op. Dus per saldo neemt het investeringsbudget Mobiliteitsplan af met 3,368 miljoen euro.

6.4 Actualisatie Parkeerexploitatie

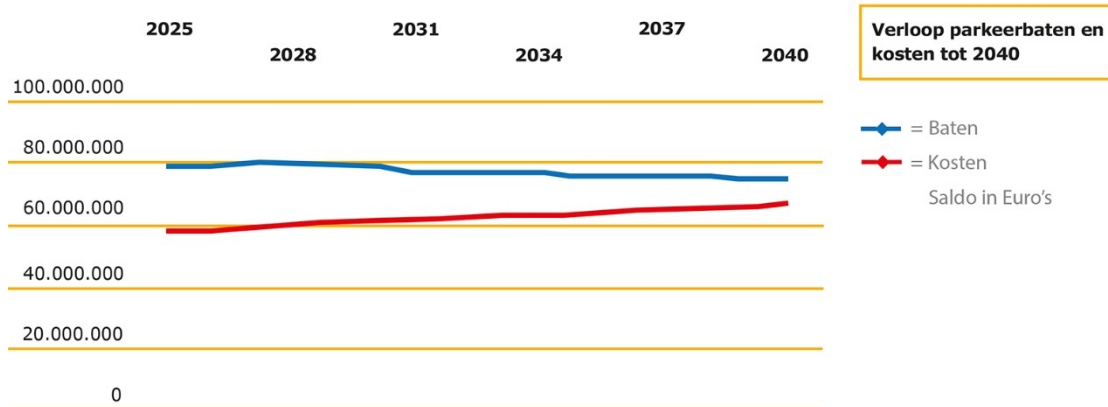
Inleiding

In de gemeente Utrecht is gekozen voor groei binnen de bestaande stad, met de ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen. Een goed georganiseerde stedelijke mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om deze ambities waar te maken. Het parkeerbeleid voor fietsen en auto's is als onderdeel van het mobiliteitsbeleid, een belangrijk instrument dat we kunnen inzetten om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Dit doen we o.a. door de parkeerdruk te reguleren, alternatieven voor straatparkeren te bieden en voldoende ruimte te geven aan fietsparkeren. In de toekomst zien we de volgende ontwikkelingen in het parkeerbeleid die invloed zullen hebben op de baten en lasten van de parkeerexploitatie. De verwachting is dat zowel de baten als de lasten in de toekomst zullen toenemen en dat de opbrengst uit de parkeerexploitatie per saldo zal afnemen. In onderstaand tabel is het verloop van de parkeerbaten en -lasten tot 2040 weergegeven. Het verloop is gebaseerd op een prognose van aannames en is geen weergave van reeds genomen besluiten.

Ontwikkelingen die we zien bij de parkeerbaten en -lasten zijn:

- Noodzakelijke uitbreiding betaald parkeren in verband met gebiedsontwikkeling
- Gewenste uitbreiding betaald parkeren (betalen voor gebruik van openbare ruimte)
- Opheffen parkeerplekken o.a. binnenstad (verbeteren kwaliteit van de openbare ruimte)
- Realisatie van voorzieningen om parkeren op afstand te realiseren; de verwachting is dat deze voorzieningen niet kostendekkend kunnen worden geëxploiteerd.
- Uitbreiding fietsparkeren (o.a. stationsgebied en binnenstad): Op Utrecht Centraal zijn op dit moment voldoende inpandige plekken fietsparkeren beschikbaar maar voor 2030 voorzien we een tekort van 9100 plaatsen. Het Rijk kan 40% van de investeringskosten bijdragen; kansrijke locaties worden onderzocht. In de binnenstad wordt capaciteit toegevoegd door de opening van House Modernes, maar daarmee is het tekort nog niet opgelost. Er lopen gesprekken over uitbreiding van gebouwde fietsparkeervoorzieningen aan de Catharijnesingel en bij het Moreelsepark.

¹ In het MPR2020 was het nog te programmeren investeringsbudget Mobiliteitsplan opgeknipt in investeringsbudget verbindingswegen, investeringsbudget OVT na pilot en investeringsbudget SRSRSB. Deze budgetten zijn vanaf dit jaar samengevoegd.



Actualisatie meerjaren parkeerbegroting

In het MPR wordt jaarlijks de meerjaren parkeerbegroting geactualiseerd. Alleen mutaties waarover reeds besluitvorming heeft plaatsgevonden worden verwerkt in de actualisatie en vervolgens als begrotingswijziging opgenomen in de gemeentelijke programmabegroting.

We zien de volgende ontwikkelingen die invloed hebben op de parkeerexploitatie 2021 en verder:

- Corona pandemie; De lagere parkeerbaten als gevolg van de Corona-crisis zijn niet verwerkt in de geactualiseerde parkeerbegroting. Over de afwijking van de gerealiseerde baten ten opzichte van de begrote baten wordt gerapporteerd in de bestuursrapportage. Hiermee blijven de gevolgen van de Corona-crisis goed inzichtelijk.
- De gerealiseerde baten in 2020 wijken af van de werkelijke begroting. Bij autoparkeren zijn de baten lager als gevolg van de coronacrisis, en bij fietsparkeren hoger door onder andere het exploiteren van de stationsstallingen Utrecht CS.
- Achterblijvende oplevering van de geplande gebiedsontwikkelingen bij de parkeergarage Croeselaan; Hierdoor zijn de parkeeropbrengsten lager dan verwacht bij de oorspronkelijke businesscase. Daarnaast hebben parkeerders (goedkopere) alternatieven in de buurt gevonden. Door de parkeervraag van toekomstige gebiedsontwikkelingen zal het gebruik van parkeergarage Croeselaan gaan toenemen. Daarnaast zullen ook maatregelen worden genomen om het gebruik te optimaliseren.
- Wanneer de financiële ruimte het toelaat zal, conform het coalitieakkoord, de Oude Gracht en Janskerkhof parkeervrij worden gemaakt.
- De kosten voor exploitatie van de huidige stations fietsenstallingen Utrecht CS worden tot medio 2021 gedeeld met ProRail en NS. Vanaf medio 2021 vervalt de bijdrage van ProRail aan de exploitatie. Verlenging van de samenwerkingsovereenkomst met NS wordt voorbereid.
- Met Kleppiere, de eigenaar van Hoog Catharijne, zijn we in gesprek over het realiseren van extra fietsenstallingen in Hoog Catharijne.
- Voor station Lunetten en Vaartsche Rijn lopen onderzoeken naar uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit. Dit doen we samen met ProRail.



Meerjarenraming uitvoering maatregelen auto- en fietsparkeren

	Realisatie 2020	Begroot 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025
Baten						
Uitvoeren maatregelen autoparkeren	39.478	49.255	49.988	50.000	50.012	50.012
Uitvoeren maatregelen fietsparkeren	1.108	417	417	417	417	417
Totaal baten	40.586	49.672	50.405	50.417	50.429	50.429
Lasten						
Uitvoeren maatregelen autoparkeren	18.553	19.066	19.110	19.080	19.077	19.290
Uitvoeren maatregelen fietsparkeren	8.481	8.543	8.327	8.327	8.327	8.327
Totaal lasten	27.014	27.609	27.437	27.407	27.404	27.617
Saldo baten en lasten	13.572	22.063	22.968	23.010	23.026	22.812
Mutatie reserves						
Toevoeging reserves	0	0	0	0	0	0
Onttrekking reserves	0	1.635	789	293	543	718
Saldo na mutaties reserves	13.572	23.698	23.757	23.303	23.569	22.094

Bedragen in Euro's x 1000.

In de tabellen mutaties autoparkeren en fietsparkeren is opgenomen welke aanpassingen hebben plaatsgevonden op de geactualiseerde parkeerexploitatie.

1. Mutaties autoparkeren



Mutaties autoparkeren

	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Baten	-1.027	-1.327	-1.119	-856	-856
- Actualisatie Croeselaan	-1.488	-1.800	-1.604	-1.353	-1.353
- P+R Papendorp	705	717	729	741	741
- NH-hotel	-51	-51	-51	-51	-51
- P+R combikaarten	-553	-553	-553	-553	-553
- Uitbreiding betaald parkeren april 2020	360	360	360	360	360
Lasten	-1	-102	-106	-109	104
- Correctie exploitatielasten Croeselaan	-225	-225	-225	-225	-225
- P+R Papendorp	352	250	247	243	457
- P+R combikaarten	-553	-553	-553	-553	-553
- Uitbreiding betaald parkeren april 2020	360	360	360	360	360
- Aanleg gehandicaptenparkeerplaatsen	65	65	65	65	65
Totaal	-1.026	-1.225	-1.013	-746	-960
Dekking					
- Budget Smakkelaarsveld	200	200	200	200	200
- Budget Lange Koestraat		220	220	220	220
- Budget Stimulerende fietsmaatregelen	300	300	300	300	300
- Onttrekking parkeerreserve	526	505	293	26	240
Totaal	1.026	1.225	1.013	746	960
Saldo baten & lasten autoparkeren	0	0	0	0	0

Bedragen in Euro's x 1000.

Toelichting:

- Zoals reeds toegelicht bij de ontwikkelingen blijven de parkeerbaten van de parkeergarage Croeselaan achter. De verwachting was dat de exploitatie vanaf 2021 positief zou zijn. Op basis van nieuwe doorrekening door een extern adviesbureau, verwachten wij tot en met 2025 een jaarlijks tekort tussen de 1,3 en 1,8 miljoen euro voor de parkeergarage Croeselaan. Na

realisatie van de geplande ontwikkelingen rondom de Croeselaan is de verwachting dat de daarmee samenhangende inkomsten vanaf 2026 alsnog gerealiseerd zullen worden waarmee voor de gehele investeringsperiode er alsnog een sluitende businesscase zal zijn.

- De beheerlasten van de parkeergarage Croeselaan vallen iets lager uit door een wijziging in de bemensing (0,225 miljoen euro).
- P+R Papendorp is verplaatst en uitgebreid en zal in 2021 gereed worden gemeld. De gereedmelding zal vanaf 2022 leiden tot lagere kapitaallasten i.v.m. het niet volledig benutten van het investeringskrediet. In het laatste exploitatiejaar is rekening gehouden met hogere lasten in verband met opruimkosten van het parkeerterrein (0,306 miljoen euro).
- Het contract voor tijdelijke parkeerplaatsen bij het NH-hotel is vervallen na herinrichting van het gebied (lagere baten); Dit is nog niet structureel verwerkt in de begroting.
- De lagere baten en lasten voor de combikaart is het gevolg van het nieuwe P+R product. Doordat het OV-deel voortaan rechtstreeks met de vervoerders wordt afgerekend, vervalt het systeem dat de gemeente deze inkomsten ontvangt en vervolgens weer afdraagt aan de OV-maatschappij.
- De uitbreiding van betaald parkeren vanaf april 2020 levert extra baten op. Aangezien dit woonwijken betreft levert het per saldo geen extra opbrengsten op omdat de kosten van het verlenen van vergunningen en handhaven nagenoeg even hoog zijn.
- De aanleg van gehandicaptenparkeerplaatsen is aanbesteed en leidt tot hogere kosten.

Binnen de parkeerexploitatie is zoveel mogelijk gezocht naar beschikbare ruimte om het tekort van de parkeergarage Croeselaan te dekken en hiervoor zo min mogelijk uit de parkeerreserve te hoeven onttrekken. Het voorstel is om de volgende budgetten in te zetten voor de derving van de parkeeropbrengsten Croeselaan:

- Een deel van het budget voor positieve en stimulerende fietsmaatregelen (tot en met 2025 jaarlijks 0,3 miljoen euro).
- Fietsenstalling Lange Koestraat wordt met de opening van House Modernes omgebouwd van een openbare fietsenstalling naar een buurtstalling zonder bemensing. Door de opening van House Modernes eind 2021 is er een goed alternatief in de buurt. Daarmee vallen de exploitatiemiddelen van deze fietsenstalling vrij (0,22 miljoen euro).
- De fietsenstalling in de openbare ruimte op het Smakkelaarsveld is opgeheven. Het vrijgevalen budget (0,288 miljoen euro) kan hiermee t/m 2025 voor 0,2 miljoen euro ingezet ter dekking van het exploitatietekort Croeselaan.
- Het overige tekort Croeselaan wordt gedekt vanuit de parkeerreserve.

Vanaf 2026 zullen de budgetten voor positieve en stimulerende fietsmaatregelen, het budget Lange Koestraat en het budget Smakkelaarsveld worden ingezet voor onderzoek, inrichting en exploitatie van nieuwe fietsenstallingen in o.a. het stationsgebied.

2. Mutaties fietsparkeren

	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Baten	-100	-100	-100	-100	-100
- Opkoopregeling weesfietsen	-100	-100	-100	-100	-100
Lasten	118	-880	-880	-880	-880
- Aanbesteding U-stal (fietsdepot)	62	62	62	62	62
- Buurtstalling Nieuwe Keizersgracht	21	21	21	21	21
- Beheer en onderhoud fietsenstalling Vaatsche Rijn	9	9	9	9	9
- Weesfietsen in NS-stalling	20	20	20	20	20
- Beheer Fris	-60	-60	-60	-60	-60
- Vrijval huurkosten fietsdepot	-212	-212	-212	-212	-212
- Verhuizing fietsdepot	778	0	0	0	0
- Budget Lange Koestraat	0	-220	-220	-220	-220
- Budget Smakkelaarsveld	-200	-200	-200	-200	-200
- Budget stimulerende fietsmaatregelen	-300	-300	-300	-300	-300
Totaal	-218	780	780	780	780
Dekking verhuizing fietsdepot					
- Budget House Modernes 2021	542				
- Onttrekking parkeerreserve	236				
Saldo baten & lasten fietsparkeren	560	780	780	780	780

Bedragen in Euro's x 1000.

Toelichting:

- Het beheer van het fietsdepot en de opkoopregeling van gehandhaafde fietsen die niet door de eigenaar worden opgehaald zijn aanbesteed. De aanbestedingen hebben geleid tot een lagere prijs per fiets in de opkoopregeling (0,1 miljoen euro) en hogere beheerkosten voor het fietsdepot (0,06 miljoen euro).
- Aan de Nieuwe Keizersgracht is een buurtstalling gehuurd (0,021 miljoen euro).
- Het beheer en onderhoud van de fietsenstallingen aan de Vaatsche Rijn wordt door de NS uitgevoerd en aan de gemeente gefactureerd.
- De kosten voor het afvoeren van gehandhaafde weesfietsen in NS-stallingen vallen hoger uit.
- Het contractbeheer van het Fietsroute Informatiesysteem (FRIS) wordt voor de komende vijf jaar uitgevoerd door de firma Lumiguide, die het systeem ook heeft ingericht. Dit betreft een budget neutrale mutatie.
- Het huidige fietsdepot aan de Kanaalweg moet in verband met de herontwikkeling Merwedekanaalzone verhuizen. Op het industrieterrein Overvecht is een tijdelijke vervangende ruimte gehuurd waar het depot medio 2021 naar toe zal verhuizen. De huur van het tijdelijke depot is lager dan het budget dat hiervoor in de begroting is opgenomen. Het budget valt met de verhuizing vrij (0,212 miljoen euro) en wordt ingezet om de andere mutaties in de exploitatie op te vangen.
- De verhuizing van het fietsdepot leidt in 2021 incidenteel tot hogere kosten (0,778 miljoen euro) en bestaat uit; verhuis- en inrichtingskosten van het nieuwe depot (0,555 miljoen euro), tijdens de verhuizing is het depot aan de kanaalweg nog in gebruik en zal er in verband met dubbel gebruik de huurkosten tot medio 2021 doorbetaald worden (0,095 miljoen euro). Daarnaast heeft het huidige fietsdepot op moment van verhuizen een boekwaarde die afgewaardeerd moet worden (0,128 miljoen euro).
- De verhuizing van het fietsdepot (0,778 miljoen euro) wordt deels gedekt uit het exploitatiebudget House Modernes die vanwege latere opening vrijvalt, en deels worden gedekt uit de parkeerreserve.

3. Toelichting parkeer- en onderhoudsreserve

Parkeerreserve

Het doel van de egaliseriereserve parkeren is om schommelingen in bepaalde baten of lasten tussen de jaren te egaliseren. Dit kunnen verwachte en onverwachte schommelingen zijn. De reserve heeft een plafond van maximaal 15% van de parkeerbaten. Begrote onttrekkingen in een jaar zullen alleen in werkelijkheid plaatsvinden wanneer dit nodig is voor een sluitende begroting.

 P 	 P 	Verloopoverzicht Parkeerreserve			
	Begroting 2021	Begroting 2022	Realisatie 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Stand per 1 januari	4.362	3.110	2.322	2.029	2.003
Onttrekkingen					
- Aanloopverlies Croeselaan	526	505	293	26	240
- Aanloopverlies Berlijnplein	489	284			
- Verhuizing fietsdepot	236				
Stand per 31 december	3.110	2.322	2.029	2.003	1.763

Bedragen in Euro's x 1000.

Daarnaast wordt jaarlijks uit de reserve meerjarige investeringen bereikbaarheid (MIB reserve) een bedrag van 0,053 miljoen euro onttrokken tot en met 2024. Dit bedrag is ter compensatie van de inkomstenderving Mariaplaats vanwege het opheffen van de straat parkeerplekken.

Onderhoudsreserve

De onderhoudsreserve is ingesteld om de schommelingen van het meerjarig groot onderhoud aan parkeergarages, transferia en stallingsvoorzieningen op te kunnen vangen. In de jaren 2022 en 2023 is de verwachting dat het regulier onderhoudsbudget voldoende is en zullen er geen onttrekkingen plaatsvinden.

 P 	 P 	Verloopoverzicht onderhoudsreserve			
	Begroting 2021	Begroting 2022	Realisatie 2023	Begroting 2024	Begroting 2025
Stand per 1 januari	1.492	1.109	1.109	1.109	592
Onttrekking					
MJOP auto- en fietsparkeren	384	0	0	517	479
Stand per 31 december	1.109	1.109	1.109	592	113

Bedragen in Euro's x 1000.

6.5 Financieel beeld gebiedsopgaven

6.5.1 Parameters en uitgangspunten bij de actualisatie van grondexploitatieprojecten

Het nog te realiseren deel van de grondexploitaties wordt doorgerekend op basis van een veelheid aan aannames. Deze paragraaf geeft een toelichting bij de belangrijkste kosten- en opbrengstenparameters en de hierbij gehanteerde uitgangspunten. De mogelijke beweging rond deze parameters is vertrekpunt voor de scenario's zoals die zijn beschreven in dit hoofdstuk voor de onderdelen binnenstedelijke grondexploitaties, Leidsche Rijn en Stationsgebied. Bij de actualisatie 2021 zijn de parameters indexering woningbouw beperkt gewijzigd ten opzichte van de actualisatie 2020.

Discontovoet

De discontovoet is dit jaar bijgesteld van 1,72% naar 1,65%. De discontovoet is hierdoor gelijk aan de rekenrente, die ook is verlaagd van 1,72% naar 1,65%.

Toegerekende rente 2020

De werkelijke rente in 2020 bedroeg 1,56% en is over 2020 ook daadwerkelijk toegerekend op basis van het onderhandenwerksaldo per grondexploitatie per 1 januari.

Indexering kosten

Standaard is een jaarlijkse indexatie van de kosten 2%. Vanwege onzekerheden als gevolg van het coronavirus is gekozen om wel een kostenstijging op te nemen, maar in mindere mate dan vorig jaar. Voor de kostensoort "verwerving" is een indexering van respectievelijk 3% gehanteerd in 2021 vanwege de aanhoudende hoge woningprijzen.

Indexering opbrengsten

Standaard is een indexatie van de opbrengsten conform de contractvoorwaarden. Daar waar geen contractpositie aanwezig is, worden de nog te realiseren opbrengsten jaarlijks geïndexeerd met 1%. Het kantoorprogramma, bedrijfskavels, detailhandel en horeca wordt niet geïndexeerd.

Parameters 2021	Waarde	Looptijd	Parameters 2021
Rente	1,65%	gehele looptijd	
Disconteringsvoet	1,65%	gehele looptijd	
Opbrengstenstijging	1%	10 jaar, daarna 0%	
- m.u.v. bedrijfskavels	0%	gehele looptijd	
- m.u.v. kantoren	0%	gehele looptijd	
- m.u.v. detailhandel en horeca	0%	gehele looptijd	
Kostenstijging	2%	gehele looptijd	
- m.u.v. verwervingskosten	3%, 2%	dan 1 jaar 3% (2021) daarna 2% gehele looptijd	

Fasering woningbouw-, bedrijventerrein- en kantorenprogramma

Voor zowel de programmering van de woningbouw als voor bedrijventerreinen geldt, dat op basis van marktontwikkelingen, de programmering stedelijk wordt afgestemd. Na stedelijke afstemming wordt de fasering opgenomen in de grondexploitatie. Herijking van de programmering, is een jaarlijks stedelijk proces dat voorafgaand aan de actualisatie van de grondexploitatie wordt uitgevoerd. Voor kantoorprogrammering geldt naast bovenstaand proces aanvullend nog provinciale afstemming.

Grondprijzen

In de grondexploitatie wordt de grondprijs die volgt uit een contractpositie opgenomen. Daar waar (nog) geen contractpositie aanwezig is, wordt de bandbreedte van de Grondprijzenbrief 2021 aangehouden. In 2019 en 2020 zijn alle uitgaven minimaal binnen de bandbreedte van de grondprijzenbrief gerealiseerd.

Plan- en VATkosten

Per deelproject is een raming aanwezig waarin per projectfase de plan- en VAT-kosten zijn begroot. De plan- en VAT-kosten zijn voor alle grondexploitatieprojecten tot einde werk begroot.

Ramingen BRM (bouwrijpmaak kosten) en WRM (woonrijpmaak kosten)

In de grondexploitatie worden de budgetten voor BRM en WRM conform contractpositie-aanbestedingsresultaat opgenomen. Daar waar (nog) geen contractpositie aanwezig is, wordt een realistische raming, mede gebaseerd op de meest recente aanbestedingsresultaten, opgenomen.

Vennootschapsbelasting positie grondexploitatieprojecten gemeente Utrecht

Per 1 januari 2016 is de belastingplicht ingevoerd voor ondernemingen van overheden voor de vennootschapsbelasting.

Met uitoefening van het vigerende grondbeleid, beweegt de gemeente Utrecht zich zeer beperkt op een concurrerende markt. Slechts in de combinatie van een falende markt en een gemeentelijke ambitie dan wel stedelijke urgentie wordt actief grondbeleid als instrument ingezet. Het aantal grondexploitatieprojecten neemt sinds 2012 af en de nog wat langer doorlopende grote gemeentelijke gebiedsontwikkelingen Leidsche Rijn en Stationsgebied zijn na correctie op inzet van rijkssubsidie en gemeentelijke bijdragen verlieslatend.

Zowel gezien op de drie aparte onderdelen Leidsche Rijn, Stationsgebied en Binnenstedelijke grondexploitaties als op het totaalniveau, zijn de grondexploitatieprojecten structureel fiscaal verlieslatend. Daarmee lijkt aan een eerste vereiste van ondernemerschap, namelijk winstgevendheid, al niet voldaan te kunnen worden. Bij de actualisatie van de grondexploitatieprojecten wordt dan ook geen rekening gehouden met Vpb-druk op de grondexploitatieprojecten.

Tussentijdse winstneming

Conform het BBV (Besluit Begroting en Verantwoording) is het voorgeschreven om eerder dan bij het afsluiten van een grondexploitatieproject tussentijds winst te nemen volgens de POC-methode (percentage of completion). Met deze methode wordt, op basis van de verhouding blijvend uit de gerealiseerde kosten en opbrengsten versus de totale omvang van de kosten en opbrengsten, bepaald hoeveel van het positieve saldo van een grondexploitatie toe te rekenen is aan de reeds gerealiseerde kosten en opbrengsten. De formule is daarmee:

$$\frac{\text{Gerealiseerde kosten}}{\text{Totale kosten}} \times \frac{\text{Gerealiseerde opbrengsten}}{\text{Totale opbrengsten}} = \dots \%$$

Het berekende percentage van bijvoorbeeld 40% geeft aan dat 40% van het positieve saldo op eindwaarde als tussentijdse winst genomen moet worden. Er wordt in de methode geen rekening gehouden met het saldo onderhandenwerk of het risicoprofiel op de nog te realiseren kosten en opbrengsten en is daarmee minder behoedzaam dan voorheen binnen de gemeente Utrecht gehanteerd.

Risicomanagement en weerstandsvermogen

Conform de door de raad vastgestelde nota Risicomanagement en Weerstandsvermogen 2015-2018, worden de risicoanalyses voor de gemeentelijke grondexploitaties twee keer per jaar geactualiseerd (bij de Jaarstukken en bij de Programmabegroting). Het weerstandsvermogen voor het opvangen van de risico's van de grondexploitatie Stationsgebied is onderdeel van het gemeentebreed weerstandsvermogen. Voor het opvangen van de risico's grondexploitatie Leidsche Rijn en de binnenstedelijke grondexploitaties is op basis van het actuele financiële beeld geen gemeentebreed weerstandsvermogen nodig. Deze risico's kunnen worden opgevangen binnen respectievelijk de grondexploitatie Leidsche Rijn en de Reserve Grondexploitatie. In de volgende paragrafen wordt het financiële beeld van respectievelijk de binnenstedelijke grondexploitaties, de grondexploitatie Stationsgebied, de grondexploitatie Leidsche Rijn en de gebiedsopgave Merwedekanaalzone toegelicht, evenals bijbehorende risico's, scenario's en beheersmaatregelen.

6.5.2 Financieel beeld binnenstedelijke grondexploitatieprojecten

Actuele stand grondexploitaties

In deze paragraaf wordt het financiële beeld geschetst van alle 9 binnenstedelijke grondexploitaties. Eind 2020 zijn de grondexploitatieprojecten Veemarkt, Uitbreiding Bedrijventerrein Overvecht en Kanaleneiland afgesloten. Er zijn geen grondexploitatieprojecten geopend in 2020.

Verloop saldo binnenstedelijke grondexploitaties	Saldi in Euro's
Saldo MPR 2020	-21.100.000
Mutaties 2020	2.600.000
Effecten afgesloten grondexploitaties	1.700.000
Saldo MPR 2021 voor tussentijdse winstnemingen	-16.800.000
Tussentijdse winstnemingen op binnenstedelijke projecten	-800.000
Saldo MPR 2021	-17.600.000

**Verloop saldo
binnenstedelijke
grondexploitaties**

Het saldo op netto contante waarde van de grondexploitaties vorig jaar bedraagt 21,1 miljoen euro negatief (prijsspeil 2020). Dit saldo is in de loop van 2020 verbeterd naar 16,8 miljoen euro negatief vóór tussentijdse winstnemingen. Dit wordt veroorzaakt door enerzijds mutaties binnen de grondexploitaties en anderzijds het effect van de afgesloten grondexploitaties. Inclusief tussentijdse winstneming komt het Saldo MPR 2021 uit op 17,6 miljoen euro negatief.

Toelichting bij mutaties

Het saldo mutaties in de diverse lopende projecten levert een verbetering op van 2,6 miljoen euro. De verbetering van het saldo wordt met name veroorzaakt door de projecten Merwedekanaalzone deelgebied 4: Defensierrein (2,8 miljoen euro positief), Hart van de Meern (0,3 miljoen euro positief) en Oudenrijn West (0,1 miljoen euro positief). Daar tegenover staan enkele projecten die licht negatiever zijn geworden zoals Centrumplan Vleuten (0,1 miljoen euro negatief). De overige lopende grondexploitaties zijn in totaal ca. 0,2 miljoen euro negatiever geworden. De afgesloten grondexploitaties zijn 0,3 miljoen euro negatiever afgesloten dan verwacht. Dit betreft voornamelijk het project Veemarkt.

De stand van zaken van de individuele grondexploitaties is terug te vinden bij het onderdeel 'Projecten'. Met behulp van een filter zijn de binnenstedelijke grondexploitaties te selecteren. Wie op een project klikt, komt via de knop 'lees meer' bij de inhoudelijke en financiële toelichting op het project.

Effect afsluiten projecten

Door het afsluiten van grondexploitaties verandert het saldo, doordat in het saldo alleen de actieve grondexploitaties worden meegerekend, met 1,7 miljoen euro. Per ultimo 2020 zijn de volgende grondexploitatieprojecten afgesloten:

- Veemarkt
- Kanaleneiland Centrum
- Uitbreiding Bedrijventerrein Overvecht

De grondexploitatie uitbreiding bedrijventerrein Overvecht is met een positief eindresultaat afgesloten van 0,1 miljoen euro. De grondexploitaties Veemarkt (0,1 miljoen euro negatief) en Kanaleneiland centrum (1,7 miljoen euro negatief) zijn met een negatief eindresultaat afgesloten. De afsluiting van deze grondexploitatieprojecten betekent een afname van het saldo met dit bedrag. Er zijn dit jaar geen nieuwe binnenstedelijke grondexploitatieprojecten geopend.

Saldo binnenstedelijke grondexploitaties 2020 (vóór winstneming)

Het nieuwe saldo van de binnenstedelijke grondexploitaties, na verwerken van de mutaties 2020 en het afsluiten van de drie genoemde projecten, bedraagt 16,8 miljoen euro negatief (vóór winstneming).

Tussentijdse winstnemingen

Bij een beoordeling van de actieve binnenstedelijke grondexploitaties per eind 2020, op basis van de voorgeschreven POC-methode, waren er twee binnenstedelijke grondexploitaties met een positief saldo op netto contante waarde, waarbij het verplicht is om tussentijds winst te nemen:

- Merwedekanaalzone deelgebied 4 (defensierterrein);
- Oudenrijn West;

Uit deze twee grondexploitatieprojecten is samen 0,8 miljoen euro winst genomen. De winstnemingen zijn toegevoegd aan de [reserve grondexploitaties](#). Voor toelichting op de tussentijdse winstneming Leidsche Rijn verwijzen wij naar het onderdeel Financieel beeld Leidsche Rijn.

Saldo binnenstedelijke grondexploitaties 2021 na winstneming

Door deze afdrachten neemt het saldo van de grondexploitaties af en de reserve grondexploitatie neemt toe. Dit resulteert in een contant saldo van 17,6 miljoen euro negatief (prijsspeil 2021) voor binnenstedelijke grondexploitaties. Voor de grondexploitaties met een negatief saldo bestaat een voorziening: de voorziening negatieve grondexploitaties.

De tussentijdse winstnemingen leiden niet tot een aanpassing van de voorziening negatieve grondexploitaties. De winstnemingen zijn uitsluitend gedaan bij grondexploitaties met een positief saldo.

De winstneming Merwedekanaalzone deelgebied 4 (defensierterrein) hebben we op basis van een besluit bij de Programmabegroting 2021 gereserveerd voor de bovenwijkse investeringen in de Merwedekanaalzone. Dit lichten we toe in het onderdeel Financieel Beeld Merwedekanaalzone.

Risico's

De binnenstedelijke grondexploitatieprojecten worden doorgerekend op basis van een veelheid aan aannames. Bij de actualisatie zijn de meest waarschijnlijke en realistische aannames verwerkt in de voorliggende grondexploitaties. De mogelijke beweging rondom deze aannames is vertrekpunt voor de scenario's die in deze risicoparagraaf zijn opgenomen.

Scenario's en mogelijke beheersmaatregelen

De belangrijkste scenario's, inclusief eventuele mogelijke beheersmaatregelen ultimo 2020, worden hieronder kort beschreven en waar mogelijk voorzien van denkrichtingen van beheersing. Effecten van bestuurlijke besluitvorming zijn hierin niet opgenomen. Voor alle scenario's geldt dat het mogelijke ontwikkelingen zijn. Gezien de huidige coronacrisis is de nabije toekomst onzeker. Met name aan de opbrengstenkant kan de invloed van de coronacrisis merkbaar zijn. De eerste drie scenario's laten een mogelijk effect zien van tegenvallende opbrengsten en/of vertraging. Er is echter vooralsnog geen indicatie dat de scenario's zich voordoen.

Scenario 1: vertraging

Korte toelichting: de opbrengsten van de binnenstedelijke grondexploitaties vertragen één jaar.

Effect: verslechtering met ongeveer 0,5 miljoen euro.

Beheersing: Dit effect kan binnen de reserve grondexploitatie opgevangen worden.

Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Scenario 2: aanpassing grondprijzenbeleid

Korte toelichting: de grondprijzen dalen eenmalig met gemiddeld 2,5 %.

Effect: lagere opbrengst van ongeveer 1,4 miljoen euro in de periode tot 2027.

Beheersing: dit effect kan binnen de reserve grondexploitatie opgevangen worden.

Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Scenario 3: uitblijven opbrengstenstijging

Korte toelichting: de opbrengsten in de binnenstedelijke grondexploitaties stijgen niet met gemiddeld 1% per jaar (opbrengstenindex is 0%).

Effect: lagere opbrengst van ongeveer 1,2 miljoen euro in de periode tot 2027.

Beheersing: dit effect kan binnen de reserve grondexploitatie opgevangen worden.

Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Scenario 4: renteverhoging van 1,65% naar 3%

Korte toelichting: de rekenrente van de gemeente Utrecht (nu 1,65%) stijgt vanaf 2021 tot einde looptijd naar 3%.

Effect: verslechtering met ongeveer 0,8 miljoen euro.

Beheersing: dit effect kan binnen de reserve grondexploitatie opgevangen worden.

Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Scenario 5: hogere kostenstijging, ieder jaar +1%

Korte toelichting: Elke jaar wordt de kostenstijging 1% opgehoogd tot en met 2027.

Effect: Verslechtering van ca. 1,7 miljoen euro.

Beheersing: dit effect kan binnen de reserve grondexploitatie opgevangen worden.

Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Ontwikkeling risicoprofiel

De hierboven beschreven generieke scenario's worden gewogen op basis van de mate van waarschijnlijkheid. Het gewogen risicoprofiel van de generieke scenario's bedraagt 1,4 miljoen euro negatief. Dit risicoprofiel is 0,2 miljoen euro lager dan vorig jaar.

Het totale risicoprofiel bestaat naast de generieke scenario's ook uit project specifieke risico's. Hierbij worden alleen de negatieve project specifieke risico's meegenomen. Het project specifieke risicoprofiel bedraagt 2,0 miljoen euro negatief. Dit is 1,3 miljoen euro lager dan vorig jaar.

Generieke risico's	Ongewogen risico	Weging	Gewogen risico
Scenario 1	500.000	25%	125.000
Scenario 2	1.400.000	25%	350.000
Scenario 3	1.200.000	25%	300.000
Scenario 4	800.000	25%	200.000
Scenario 5	1.700.000	25%	425.000
Subtotaal			1.400.000
Projectspecifieke risico's			
Grondprijrisico			-
Stagnatie			1.490.000
Kostenoverschrijdingen			480.000
Subtotaal projectspecifiek			1.970.000
Totaal Risico's			3.370.000

Ontwikkeling risico-
profiel

De ontwikkeling van het totale risicoprofiel laat ten opzichte van het MPR 2020 een afname zien. Het totale risicoprofiel voor de binnenstedelijke grondexploitaties in het MPR 2021 is ingeschat op 3,4 miljoen euro negatief tegenover 4,9 miljoen euro negatief vorig jaar.

Reserve grondexploitatie

De reserve grondexploitatie heeft een positief meerjarig beeld. Dit meerjarig positieve beeld is een realistische weergave van de huidige situatie. Op basis van huidige bekende inzichten is het verloop van de reserve grondexploitatie voor de periode 2021 – 2025 als volgt weer te geven:

		Verloop reserve grondexploitaties				
Verloop reserve grondexploitaties		2021	2022	2023	2024	2025
Beginsaldo per 1 januari		27.796.000	60.664.000	62.829.000	67.666.000	54.713.000
Bestedings- en dekkingsvoorstellen 2020		23.655.000				
Stortingen		14.567.000	5.123.000	7.795.000	7.925.000	5.810.000
Onttrekkingen		5.354.000	2.958.000	2.958.000	20.878.000	15.238.000
Saldo na stortingen en onttrekkingen		60.664.000	62.829.000	67.666.000	54.713.000	45.285.000
Reserveringen						
Strategische verwervingen		3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
Saneringen De Huppel		1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.200.000
Plankosten reservering anterieure overeenkomsten		4.751.000	4.751.000	4.751.000	4.751.000	4.751.000
Zuilense Vecht investeringskrediet		174.000	0	0	0	0
Beurskwartier voorbereidingskrediet		603.000	0	0	0	0
Lombokplein en doorvaarbare Leidsche Rijn		4.400.000	6.000.000	9.085.000	0	0
Totaal reserveringen		14.128.000	14.951.000	18.036.000	8.951.000	8.951.000
Risicoanalyse		3.370.000	3.370.000	3.370.000	3.370.000	3.370.000
Ruimte reserve grondexploitatie		43.166.000	44.508.000	46.260.000	42.392.000	32.964.000

Hieronder volgt een toelichting op de onderdelen van de reserve.

Bestedings- en dekkingsvoorstellen 2020

Voor de inhoudelijke toelichting van deze voorstellen verwijzen we naar het raadsvoorstel Resultaatbestemming 2020. In bovenstaande tabel zijn de storting van de robuuste ramingen in de grondexploitatie Leidsche Rijn en de daaraan gerelateerde reserveringen niet verwerkt. Deze beide posten hebben geen effect op de financiële ruimte in de reserve grondexploitatie.

Stortingen

Het afsluiten van grondexploitatieprojecten met een positief eindsaldo heeft direct effect op de reserve grondexploitatie. De saldi van positieve grondexploitatieprojecten worden in het jaar van afsluiten toegevoegd aan de reserve grondexploitatie (tegenover grondexploitaties met een negatief eindsaldo staat de voorziening negatieve grondexploitaties. Bij afsluiting valt het eindsaldo van het project weg tegen het deel van de voorziening dat hiervoor was gereserveerd). Naast deze verwachte stortingen zijn ook de toekomstige winstnemingen (obv POC-methode) voor Leidsche Rijn opgenomen onder de stortingen.

Op basis van de huidige planning worden in de jaren 2021-2025 de volgende projecten afgesloten ten gunste van de reserve grondexploitatie:

Jaar	Projecten	Af te sluiten projecten t.g.v. de reserve
2021	-	
2022	Isotopenweg Het Nieuwe Zandpad	
2023	Oudenrijn West	
2024	-	
2025	-	

De voorbereidende kosten inzake de nog te openen grondexploitaties Zuilense Vecht, Beurskwartier en Merwedekanaalzone deelgebied 5 (OPG en Busstalling) zijn tot en met 2020 verrekend met de reserve

grondexploitaties. Bij het vaststellen van de grondexploitaties door de raad worden de kosten toegevoegd aan het onderhanden werk en ten gunste van de reserve grondexploitaties gebracht.

Onttrekkingen

De onttrekking in 2021 bedraagt in totaal ongeveer 5,4 miljoen euro en is als volgt te specificeren:

Onttrekkingen	Saldo in Euro's	Onttrekkingen reserve 2021
Jaarlijkse onttrekkingen		
Bijdrage algemene middelen	2.126.000	
Bijdrage aan producten Ruimte	832.000	
Totaal jaarlijkse onttrekkingen	2.958.000	
Incidentele onttrekkingen		
't Goylaan	76.000	
Krediet UVO t.b.v. Sportpark Zuilense Vecht	2.320.000	
Totaal incidentele onttrekkingen	2.396.000	
Totale onttrekking aan reserve grondexploitaties 2020	5.354.000	

De jaarlijkse onttrekkingen bestaan uit onttrekkingen voor de Algemene Middelen, bijdragen aan producten Ruimte en eventuele mutaties binnen de voorziening Negatieve Grondexploitaties. Elk jaar wordt opnieuw bekeken of en in hoeverre de jaarlijkse onttrekkingen gehandhaafd kunnen blijven. Bij de actualisatie is gebleken dat de reserve tot en met 2025 van voldoende omvang is om de exploitatie effecten, de risico's en de jaarlijkse onttrekkingen te kunnen dragen.

Bijdrage aan de Algemene Middelen

De diverse taakstellingen hebben in het algemeen betrekking op verlaging van plankosten en verschillende efficiencymaatregelen, waarover in het verleden besluiten zijn genomen. De optelsom van deze taakstellingen van 2,1 miljoen euro wordt jaarlijks ten laste van de reserve grondexploitatie gebracht.

Bijdrage producten Ruimte

De jaarlijkse reservering is opgebouwd uit de onderdelen promotie en acquisitie, bestemmingsplankosten en dekking ruimtelijk regisseurs.

Bestemmingsplankosten

In de commissie ROW van 1 juli 1999 is besloten een scheiding aan te brengen tussen beheer- en ontwikkelingsplannen. Er is sprake van een beheerplan wanneer het plan in hoofdzaak gericht is op het actualiseren en vastleggen van het gemeentelijk planologisch gebied. Een ontwikkelingsplan is altijd toe te wijzen aan een specifieke bouwactiviteit en/of aanleg van (grootschalige) infrastructuur. Ontwikkelingsplannen worden betaald door de opdrachtgever. Bestemmingsplankosten in het kader van grondexploitaties worden niet ten laste van de individuele exploitaties gebracht, maar in totaliteit geadministreerd. Er wordt uitgegaan van een jaarlijks bedrag van 0,295 miljoen euro.

Dekking Ruimtelijk regisseurs

Doelstelling van het product is de dekking van de inzet van ruimtelijk regisseurs bij het voorbereiden van evenwichtige en afgestemde voorstellen voor locatieontwikkelingen binnen de bestaande beleidsmatige en financiële kaders. Zowel bij wijkgericht werken als bij stedelijke projecten wordt vooral aandacht geschonken aan de integratie van de planvorming, de onderlinge afstemming tussen de plannen en het opbrengst genererend vermogen van de plannen. Er is inbreng in de Wijkvisies en de Wijkactieprogramma's. Er wordt uitgegaan van een jaarlijks bedrag van 0,457 miljoen euro.

Krediet Sportpark Zuilense Vecht

Indien tot vaststelling van het SPvE en IPvE Zuilense Vecht wordt besloten, zal tijdelijk een bedrag van 2,3 miljoen euro worden onttrokken aan de reserve grondexploitaties. Dit bedrag wordt aangewend als tijdelijke dekking van het uitvoeringskrediet voor de verplaatsing van de sportvelden ter plaatse. Bij het afsluiten van de grondexploitatie wordt de reserve weer aangevuld met het positieve saldo van de grondexploitatie. De onttrekking is onderdeel van de besluitvorming Zuilense Vecht.

Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn

We verwachten dat de gemeenteraad in 2024 een grondexploitatie voor het Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn kan openen. Op dat moment zal een onttrekking uit de reserve grondexploitatie worden voorgesteld ter dekking van het geprognosticeerd tekort van deze grondexploitatie, waarvoor dan de voorziening negatieve grondexploitatie wordt opgehoogd.

Gebiedstransformatie deelgebied 5 Merwedekanaalzone

In de Voorjaarsnota 2016 en 2017 zijn voor de periode 2017 tot en met 2024 middelen beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van het OPG-terrein en de busstalling in deelgebied 5 van de Merwedekanaalzone (Merwede). Deze middelen zijn nodig om de ontwikkeling van Merwede mogelijk te maken. In het najaar besluit de gemeenteraad over de Omgevingsvisie deel 2 van de Merwedekanaalzone en het Stedenbouwkundig Plan Merwede. Een geheim Financieel Kader maakt onderdeel uit van de besluitvorming. Het Financieel Kader beschrijft hoe de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone financieel gezien mogelijk is. Deze middelen maken daar onderdeel van uit. Een besluit over de inzet van de middelen wordt bij de besluitvorming over de Merwedekanaalzone aan de raad voorgelegd.

Reserveringen binnen de reserve grondexploitatie

Binnen de reserve grondexploitatie is een aantal bedragen gereserveerd voor specifieke activiteiten en projecten. Het betreft reserveringen voor strategische verwervingen, sanering De Huppel, voorbereidingsfase faciliterend grondbeleid, investeringskrediet Zuilense Vecht, voorbereidingskrediet Beurskwartier en Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn.

Voor 2021 bedraagt het totaal aan reserveringen 14,128 miljoen euro, als volgt te specificeren:

Reserveringen	Saldi in Euro's
Strategische verwervingen	3.000.000
Sanering De Huppel	1.200.000
Plankosten voorbereidingsfase faciliterend grondbeleid	4.751.000
Investeringskrediet Zuilense Vecht	174.000
Voorbereidingskrediet Beurskwartier	603.000
Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn	4.400.000
Totaal reserveringen 2021	14.128.000

**Reserveringen
binnen de reserve
grondexploitatie**

Strategische Verwervingen

In 2018 is de marktwaarde van het strategisch aangekochte vastgoed opnieuw gewaardeerd en is de waarde op de balans aangepast op basis van deze taxatie. Deze herwaardering vindt conform beleid één keer per vier jaar plaats. Voor het afdekken van de risico's op het strategisch aangekochte vastgoed is een reservering opgenomen van 3,0 miljoen euro.

Sanering De Huppel

De geraamde kosten van de sanering van de woonwagenlocatie Huppeldijk worden conform eerdere besluitvorming ten laste gebracht van het resultaat op de grondexploitatie Leidsche Rijn. Hierbij is ook afgesproken dat zowel Leidsche Rijn als de reserve grondexploitaties 50% van de kosten voor hun rekening nemen. Deze eenmalige bijdrage aan de sanering moet nog worden verrekend.

Plankosten voorbereidingsfase faciliterend grondbeleid

Bij grote gebiedsontwikkelingen is vaak sprake van complexe binnenstedelijke verdichting, diverse grondeigenaren, hoge milieucategorieën en grote uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, groen, duurzaamheid en klimaatadaptie. Deze complexiteit kost tijd (capaciteit), kennis (onderzoek) en investeringen. Het doel is zoveel mogelijk plan- en investeringskosten bij investerende partijen te verhalen via anterieure overeenkomsten. Om overeenkomsten met ontwikkelende partijen te kunnen sluiten, zullen voorbereidende kosten gemaakt moeten worden. Om het risico van het niet kunnen verhalen van de plankosten in de Merwedekanaalzone op te kunnen vangen, is in 2017 een reservering

opgenomen in de reserve grondexploitatie. Het restant van deze reservering willen we breder inzetten voor faciliterend grondbeleid en koppelen aan in de RSU 2040 genoemde ontwikkelgebieden. Bij veel van de in de RSU 2040 genoemde gebieden is aan de voorkant niet duidelijk of we een overeenkomst kunnen sluiten omdat er sprake is van een tekort en er aanvullende middelen (subsidies) nodig zijn. Om zowel de kwantitatieve als kwalitatieve groei van de stad te borgen, is het dus van belang om deze reservering te koppelen aan in de RSU 2040 genoemde ontwikkelgebieden.

Vorbereidingskrediet Zuilense Vecht

Voor het Sportpark Zuilense Vecht is voor de uitwerking van het gebiedsplan een voorbereidingskrediet van 0,38 miljoen euro vrijgegeven. Na het afsluiten van de definitiefase is een nieuw voorbereidingskrediet aangevraagd (0,56 miljoen euro) voor het opstellen van het IPVE/FO, SPVE en grondexploitatie (ontwerpfase). Het voorbereidingskrediet komt uiteindelijk ten laste van de nog te openen grondexploitatie Zuilense Vecht. Naar verwachting wordt de grondexploitatie medio 2021 geopend. Tot dat moment wordt het voorbereidingskrediet gedekt uit de Reserve Grondexploitatie.

Vorbereidingskrediet Beurskwartier

Voor het Beurskwartier is voor de uitwerking van de Omgevingsvisie tot een Stedenbouwkundig Plan een voorbereidingskrediet van 5,8 miljoen euro beschikbaar. Bij de besluitvorming over het vast te stellen bestemmingsplan Beurskwartier zal tegelijkertijd de grondexploitatie Beurskwartier ter vaststelling voorgelegd worden. Na vaststelling van de grondexploitatie zullen de gemaakte plankosten ten laste van de grondexploitatie Beurskwartier gebracht worden. Tot dat moment wordt het voorbereidingskrediet gedekt uit de Reserve Grondexploitatie. Bij de aanvraag van het aanvullend voorbereidingskrediet is uitgegaan van vaststelling van het bestemmingsplan en het openen van de grondexploitatie Beurskwartier in 2021.

Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn

In de Voorjaarsnota's 2017 en 2018 en de Programmabegroting 2021 zijn meerjarige tranches bestemd voor de dekking van de investeringsopgave Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn (t/m 2021 4,4 miljoen euro). Tot aan de opening van de grondexploitatie reserveren wij deze financiële ruimte in de reserve grondexploitatie.

Financiële ruimte reserve grondexploitatie en investeringspakket Voorjaarsnota

Door de positieve ontwikkeling van het actueel geprognosticeerd resultaat op de grondexploitaties Leidsche Rijn, Stationsgebied en Binnenstedelijk (zie ook toelichting in paragraaf [Stationsgebied](#) en [Leidsche Rijn](#)) is financiële ruimte beschikbaar in de reserve grondexploitaties van 32,96 miljoen euro. In de tabel van het meerjarig verloop van de reserve is dit te zien in de regel financiële ruimte jaarsnede 2025. Van deze financiële ruimte is 32,77 miljoen euro in de Voorjaarsnota als dekking ingezet voor het [investeringspakket](#) gezonde ontwikkeling de stad. Een viertal voorstellen uit dit pakket lichten wij in deze paragraaf toe vanwege de nauwe samenhang met de gebiedsontwikkeling en grondbeleid.




Investeringspakket voorjaarsnota
t.g.v. reserve grondexploitaties

Projecten	2021	2022	2023	2024	2025
Anticiperende verwervingen	1.500.000	1.500.000			
Investeringsruimte pre-grondexploitaties	1.500.000	1.500.000			
Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn	14.405.000				
Risico planschade actualiserende bestemmingsplannen	900.000				
Totaal investeringspakket	18.305.000	3.000.000	0	0	0

Anticiperende verwervingen (risicoreservering)

In de Voorjaarsnota stellen we voor om financiële ruimte te bestemmen voor het opvangen van risico's op anticiperende aankopen. Met deze financiële ruimte kunnen wij ook aankopen doen t.b.v. het invullen van de ambities uit de (nog vast te stellen) RSU 2040. Het gaat dan om locaties waar grondpositie cruciaal is voor het realiseren van de gewenste ruimtelijke opgave (waaronder dubbel ruimtegebruik). Dit

kan een opgave zijn die niet door de markt wordt opgepakt (bijvoorbeeld recreatief groen) of een opgave waarbij d.m.v. een gemeentelijke grondpositie betere sturing mogelijk is op de (programmatische) invulling.

Investeringsruimte pre-grondexploitatie

Met deze investeringsruimte kunnen wij voorstellen aan de Raad doen voor het oppakken en doelmatig invullen van een gebiedsontwikkeling. Wij denken hierbij aan het beschikbaar stellen van voorbereidingskredieten of aanvullende gewenste investeringen ten laste van gebiedsontwikkelingen waar een batig saldo op wordt verwacht die niet onder het BBV vallen, maar wel de doelmatigheid van de ontwikkeling vergroten en bijdragen aan het realiseren van de (ruimtelijke) ambities in de RSU.

Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn

In de Voorjaarnota 2021 stellen wij voor om 14,4 miljoen euro te bestemmen voor de investeringsopgave Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn. Samen met de 5,5 miljoen euro die wij bestemmen in de investeringsimpuls RSU, [middelen betaalbaar wonen](#) en de al eerder in de programmabegroting bestemde meerjarige financiële ruimte is de dekking volledig om daadwerkelijk te kunnen starten met (de voorbereiding van) realisatie van Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn

Opvangen risico planschade actualiserende bestemmingsplannen

Bij het in procedure brengen van actualiserende bestemmingsplannen is het niet mogelijk om eventuele planschade claims te dekken uit de business case van het betreffende gebied, aangezien er nog geen sprake is van een gebiedsontwikkeling. Daarom stellen wij voor om voor het opvangen van deze specifieke risico's 0,9 miljoen euro te bestemmen.

De financiële ruimte van de reserve grondexploitaties wordt ingezet voor het [integrale investeringspakket](#) zoals aan het begin van hoofdstuk 6 toegelicht.

Verloop voorziening negatieve grondexploitaties

Het vormen van de voorziening vindt onderbouwing in artikel 44, lid 1a van het BBV, waarin staat: "Voorzieningen worden gevormd wegens verplichtingen en verliezen waarvan de omvang op de balansdatum onzeker is, doch redelijkerwijs te schatten".

Bij vaststelling door de raad van een grondexploitatie met een negatief saldo, of bij een mutatie bij de jaarlijkse actualisatie, wordt de voorziening met eenzelfde bedrag aangepast. Bij het afsluiten van een grondexploitatie met een negatief saldo, vindt verrekening met de voorziening plaats. De aanpassingen van de voorziening ten gevolge van planvaststelling, planwijziging of afsluiting, worden uit de reserve grondexploitaties gedekt.

Op grond van de actualisatie van de grondexploitatieprojecten, is per 31 december 2020 een voorziening van 22,5 miljoen euro nodig. Om de voorziening op het bij de actualisatie van de grondexploitaties voor het MPR benodigd niveau te brengen, is een onttrekking aan de voorziening negatieve grondexploitaties gedaan van 0,6 miljoen euro.

Mutaties	Saldi in Euro's
Stand voorziening per 31-12-2019	-38.648.434
Grondexploitatie met verwacht negatief resultaat	-22.483.203
Benodigd op basis van MPR per 31-12-2020	-22.483.203
Saldo verrekening voorziening negatieve grondexploitatie 2020	-15.571.689
Onttrekking voorziening op basis van MPR per 31-12-2020	-593.542

**Mutatie voorziening
negatieve grond-
exploitaties 2021**

In de Jaarrekening 2020 is deze voorziening à 22,5 miljoen euro op grond van de voorschriften van het BBV gesplitst in een bedrag van 13,2 miljoen euro, opgenomen als voorziening onder de voorraden en een bedrag van 9,3 miljoen euro, opgenomen als risicovoorziening.

6.5.3 Financieel beeld grondexploitatie Leidsche Rijn

Actuele stand grondexploitaties

De grondexploitatie Leidsche Rijn komt na de actualisatie uit op een positief saldo van 21,8 miljoen euro. (Netto Contante Waarde prijspeil 2021). Met het positieve saldo van 21,8 miljoen euro laat de grondexploitatie Leidsche Rijn een verbetering zien van 17,7 miljoen euro. Na tussentijdse winstneming over 2020 van 15,9 miljoen euro, verplicht voorgeschreven door het BBV, bedraagt het positieve saldo 5,9 miljoen euro. De verbetering van het saldo van de grondexploitatie Leidsche Rijn is conform de verwachting zoals opgenomen in de Peilstok SO 2020. Bij de Peilstok SO 2020 is het vervallen van het stikstofrisico bij deelgebied Haarrijn aangekondigd waarmee een verbetering van de grondexploitatie Leidsche Rijn samenhangt van 17,7 miljoen euro (NCW 2021).

Conform de BBV notitie 'Grondbeleid in begroting en jaarstukken' d.d. juli 2019 is de te nemen tussentijdse winst berekend op basis van het eindwaardesaldo van de grondexploitatie Leidsche Rijn. Het tussentijdse genomen resultaat van in totaal 15,9 miljoen euro in 2020 is toegevoegd aan de reserve grondexploitatie. Het effect van de resultaatneming wordt toegelicht onder het verloop van de reserve grondexploitatie.

Toelichting bij mutaties

De mutaties binnen de deelopgaven van de grondexploitatie Leidsche Rijn worden hieronder nader toegelicht.

Woningbouw

In het MPR 2020 is vanwege de toen blijvende stikstofproblematiek de opbrengstpotentie van Haarrijn op nihil gesteld. Inmiddels blijkt uit aanvullend specifiek onderzoek dat stikstof geen belemmering meer vormt bij de verdere ontwikkeling van Haarrijn en dat het bestemmingsplan in procedure gebracht kan worden. Het positieve saldo van dit deelgebied is opnieuw verwerkt waarmee de grondexploitatie Leidsche Rijn met 17,7 miljoen euro verbetert.

De deelprojecten Het Zand, Terwijde, Leeuwesteyn, Hoge Weide laten in totaal een verbetering zien van 6,5 miljoen euro. De verbeteringen hangen samen met het realiseren van extra opbrengsten in de uitgegeven bouw kavels in Het Zand, Terwijde en Hoge Weide en verdichting van het woningbouwprogramma in Leeuwesteyn. Het deelgebied Rijnvliet verslechtert met 3,8 miljoen euro. In de deexploitatie van Rijnvliet waren aanvullende middelen benodigd voor de beleidsdoelstelling sporten, spelen en bewegen en de inrichting van de openbare ruimte.

Commercieel vastgoed

Binnen Leidsche Rijn blijft de vraag naar bedrijventerrein conform planning. Op basis van lopende gesprekken en getekende intentieovereenkomsten verwachten we de komende 4 jaar bijna 83.000 m2 uit te geven. Voor de periode na 2024 staat nog 305.000 m2 uit te geven bedrijventerrein geprogrammeerd.

Het saldo van de deelgebieden De Wetering-Zuid, Papendorp en Strijkviertel is in totaal met 4,2 miljoen euro afgenomen ten opzichte van vorig jaar. Dit volgt uit het verlagen van de indexering voor bedrijventerreinen van 1% per jaar de eerste 10 jaar zoals vorig jaar verwerkt naar nu 0% de komende 10 jaar. De verlaging volgt uit het veranderende perspectief in de markt: partijen zijn voorzichtiger met het investeren in een nieuw bedrijventerrein.

Het kantoorprogramma is met voorliggende grondexploitatie niet gewijzigd ten opzichte van MPR 2020. De behoedzaamheid voor het uit te geven kantorenprogramma na 2029 is gehandhaafd in voorliggende grondexploitatie. Onveranderd is de waardering van de omzet kantoren na 1 januari 2029 tot en met 2039. Deze bedroeg 110,0 miljoen euro en is financieel in zijn geheel al jaren op nul gewaardeerd. Met deze methodiek is de omzet kantoren vanwege de kwetsbaarheid van deze markt zeer behoedzaam geraamd en zal de grondexploitatie bij een eventueel aantrekkende kantorenmarkt verbeteren.

Leidsche Rijn Centrum

Hogere opbrengsten in combinatie met het realiseren van meer woonprogramma in het deelgebied Leidsche Rijn Centrum zorgen voor een verbetering van 14,6 miljoen euro. De stijging van de eenheidsprijzen van elementen benodigd voor de openbare ruimte van Leidsche Rijn Centrum zorgt voor een afname van het saldo van 3,9 miljoen euro. De extra investeringen in de openbare ruimte rondom de culturele kavel vraagt een budget van 1,0 miljoen euro. Per saldo komt de verbetering van het saldo van Leidsche Rijn Centrum daarmee uit op 9,7 miljoen euro over 2020.

Overall budgetten

Voor het verhogen van de kwaliteit van het fietsnetwerk in Leidsche Rijn Centrum met directere fietsverbindingen van en naar het station Leidsche Rijn is 2,6 miljoen euro budget opgenomen. Voor de afdrachten vanuit de grondexploitatie Leidsche Rijn is een aanvullend jaar verwerkt met een negatief effect van 4,5 miljoen euro en diverse overige met name indexeringseffecten zorgen voor een verslechtering van 1,1 miljoen euro.

Scenario's en beheersmaatregelen

De grondexploitatie behorend bij het nog te realiseren deel van de gebiedsontwikkeling Leidsche Rijn wordt doorgerekend op basis van een veelheid aan aannames. Bij de actualisatie zijn de meest waarschijnlijke en realistische aannames verwerkt tot de voorliggende grondexploitatie. De mogelijke beweging rondom deze aannames zijn vertrekpunt voor de scenario's welke in deze paragraaf zijn opgenomen. De belangrijkste scenario's inclusief eventuele mogelijke beheersmaatregelen ultimo 2020 worden hieronder kort beschreven en waar mogelijk voorzien van denkrichtingen van beheersing. Effecten van bestuurlijke besluitvorming zijn hierin niet opgenomen. Voor alle scenario's geldt dat het mogelijke ontwikkelingen zijn; er is nu geen aanleiding om te veronderstellen dat de scenario's zich daadwerkelijk voordoen.

Scenario omzetvolume kantoren 2021 – 2023 op nihil

Korte toelichting bij gekozen scenario: Uitgangspunt bij dit scenario is dat vanwege uitblijvende markt voor nieuwbouw kantoren er geen afzet van kantoren plaatsvindt. In de grondexploitatie Leidsche Rijn staat in de periode 2021 – 2025 circa 37.000 m2 begroot.

Effect: volume 37.000 m2 verschuift naar periode 2027 - 2031. Daarmee blijft de afzet in de 10 jaarstermijn en ontstaat een negatief rente effect van circa 1,5 miljoen euro.

Beheersing: Bij het optreden van het effect worden beheersmaatregelen binnen het kader van de grondexploitatie voorgesteld.

Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 1 zeer klein.

Scenario aanpassing grondprijzenbeleid

Korte toelichting bij gekozen scenario: Bij dit scenario is als uitgangspunt gekozen dat de kantoorprijzen in de periode 2020–2023 gemiddeld 25% lager uitkomen dan nu opgenomen in grondexploitatie.

Effect: lagere opbrengst van circa 5 miljoen euro.

Beheersing: Niet uitgeven van metrage tegen een dergelijk lage grondprijs is het huidige beleid. Het in latere jaren tegen huidige in de grondexploitatie opgenomen grondprijs uitgeven met een beperkter rente-effect is een te overwegen beheersmaatregel in dit scenario.

Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 1 Zeer klein.

Scenario: totale nog te realiseren omzet Leidsche Rijn 5 % verlagen

Korte toelichting bij gekozen scenario: Uitgangspunt is dat de huidige grondprijs voor woningbouw, bedrijventerrein en kantoren gemiddeld 5% verlaagd moet worden vanwege marktomstandigheden.

Effect: Lagere opbrengst van 25 miljoen euro.

Beheersing: Bestuurlijke keuzes binnen de kaders van de gebiedsontwikkeling zijn noodzakelijk bij de beheersing van dit scenario.

Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 1 Zeer klein voor woningbouw en bedrijventerrein, categorie 2 Klein voor kantoren.

Scenario renteverhoging 2022 van 1,65% naar 3%

Korte toelichting: Uitgangspunt hierbij is een verhoging van rekenrente voor grondexploitatieprojecten binnen de gemeente Utrecht van 1,65% naar 3% vanaf 2022.

Effect: De grondexploitatie verslechtert door renteverhoging vanaf 2022 met circa 23 miljoen euro.

Beheersing: Bij een renteverhoging neemt de Netto Contante Waarde van de toekomstige omzet en kosten af. Dit zijn vrijwel communicerende eenheden waarmee een rentestijging deels opgevangen kan worden. Het resterende effect zal opgevangen moeten worden met beheersmaatregelen.

Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 1 Zeer klein.

6.5.4 Financieel beeld grondexploitatie Stationsgebied

Actuele stand grondexploitaties

De actualisatie van de grondexploitatie Stationsgebied heeft geleid tot een positieve bijstelling van het saldo. Dit resulteert in een verlaging van de voorziening negatieve grondexploitatie Stationsgebied. De vrijval van de voorziening bedraagt 10,6 miljoen euro. Dit resultaat wordt toegevoegd aan de reserve grondexploitaties. Hiermee is de grondexploitatie per 1-1-2021 inclusief de ingestelde voorziening sluitend.

Verloop Saldo MPR (op eindwaarde 31-12-2023)	Saldo in Euro's
Mutaties GREX	
Saldo grondexploitaties 2020	-99.323.748
Mutaties 2020 deelprojecten	9.205.095
Saldo grondexploitatie 2021	-90.118.652
Mutaties voorziening negatieve grondexploitatie Stationsgebied	
Voorziening negatieve grondexploitatie 2020	99.323.748
Dotatie voorziening overig	1.400.000
Vrijval voorziening door positieve mutatie saldo grondexploitatie	-10.605.095
Voorziening negatieve grondexploitatie 2021	90.118.652
Saldo 2021 gebiedsopgave Stationsgebied	0

**Actuele stand
grondexploitaties**

Toelichting bij mutaties

In onderstaande toelichting staan de belangrijkste mutaties van de actualisatie van de grondexploitatie Stationsgebied.

De realisatie van de infrastructuur en openbare ruimte in het Stationsgebied vordert. Dat heeft onder andere tot gevolg dat de lasten van de nog resterende werkzaamheden steeds beter zijn in te schatten. We zien enkele tegenvallers, zoals de Laan van Puntenburg, Catharijnesingel en Jaarbeursplein. Daartegenover staan meevallers op onder andere de Croeselaan, Forum Noord en de budgetten kabels en leidingen. De mutaties op de projecten in infra en openbare ruimte zijn per saldo neutraal.

In 2020 is de uitgifte van Wonderwoods in het Healthy Urban Quarter gerealiseerd. De uitgifteprijs lag hoger dan de opbrengsten die in de grondexploitatie op deze plot waren geraamd. De opbrengst Wonderwoods heeft daarmee een positief effect op het geprognosticeerd resultaat van de grondexploitatie.

Daarnaast zijn er mutaties met betrekking tot de actualisatie van de plankostenraming, de indexering van de ramingen en rente- en inflatie-effecten door het verwerken van de actuele planning in de grondexploitatie.

Risico's

Conform de nota Risicomanagement en Weerstandsvermogen is de risicoanalyse Stationsgebied geactualiseerd (peildatum 31 december 2020). De omvang van het benodigde weerstandsvermogen voor het opvangen van risico's project Stationsgebied blijft gelijk op 16,95 miljoen euro. Het project is volop in uitvoering en blijft nog risicovol met name in verband met de nog te realiseren vastgoedopbrengsten.

Uit de risicoanalyse komen de volgende belangrijke risico's naar voren:

- De vastgoedopbrengsten vormen de belangrijkste factor die van invloed is op het resultaat van de grondexploitatie Stationsgebied.
De volgende projecten op grond van de gemeente zijn nog niet gecontracteerd. Het is nog niet zeker of de verwachte grondopbrengsten geheel worden gerealiseerd:
 - Jaarbeurspleingebouw (kantoren/commerciële voorzieningen): Het overgrote deel van het project betreft kantoorvolume. Momenteel wordt een passende ontwikkel- en marktstrategie uitgewerkt, waarbij ook de haalbaarheid wordt verkend van een andere programmering in combinatie met kantoren.
 - Oude Daalstraat (woningen): Hiervoor is een modellenstudie uitgewerkt die is voorgelegd aan de gemeenteraad welke nu verder wordt uitgewerkt om ter besluitvorming te kunnen gaan voorleggen.
 - Stationsplein (Event Space): In 2019 is besloten een 'proefperiode' aan te gaan tot 2022, waarna Klepière het evenementenplein in gebruik heeft genomen. De afspraak is dat na de proefperiode het recht op de Event Space definitief uitgegeven wordt aan Klepière.
- In contracten met partners (BIO, BOO) zijn de hoofdlijnen verwerkt. Bij de verdere uitwerking tot projectovereenkomsten of uitgiftecontracten bestaat het risico dat opbrengsten niet (geheel) gerealiseerd worden en/of kosten voor rekening van gemeente komen die niet waren voorzien.
- Voor het Stationsgebied moeten vergunningstrajecten worden doorlopen waar bezwaar tegen gemaakt kan worden. Dit kan leiden tot vertragingen en extra kosten.
- Het Stationsgebied nadert de afbouwfase. Door verschillende oorzaken (zoals vertraging, intensieve onderhandelingstrajecten, meer tijdelijke maatregelen) kunnen de plankosten hoger uitvallen dan voorzien.

6.5.5 Financieel beeld Merwedekanaalzone

De gebiedsontwikkelingen in de Merwedekanaalzone (deelgebied 4, 5 en 6) kennen meerdere geldstromen. Deze zijn in dit hoofdstuk samengebracht. Per geldstroom beschrijven we de actuele stand en de mutaties. Daarnaast worden de belangrijkste risico's beschreven in dit hoofdstuk.

Actuele stand Grondexploitaties

De gemeente is eigenaar van het Defensierterrein in deelgebied 4. Voor het Defensierterrein is in 2014 een grondexploitatie geopend door de gemeenteraad. Deze grondexploitatie maakt onderdeel uit van de binnenstedelijke grondexploitatieprojecten.

In deelgebied 5 is de gemeente eigenaar van het OPG-terrein en de busstalling. Bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Merwede door de gemeenteraad zal de grondexploitatie voor het OPG-terrein en de busstalling geopend worden. Deze grondexploitatie laat een positief resultaat zien.

Deelgebied 5 Merwede zal in twee fasen ontwikkeld worden. In de eerste fase worden maximaal 4.250 woningen ontwikkeld en in de tweede fase de resterende 1.750 woningen. De marktpartijen starten met de ontwikkeling. De gemeente ontwikkelt alleen de laatste 450 woningen in de eerste fase. Het risico van de 1.750 woningen in fase 2 trekt de gemeente naar zich toe. Voor de ontwikkeling van fase 2 is met

name een succesvolle mobiliteitsstrategie van belang. Op basis van verkeersberekeningen is de verwachting dat er voldoende perspectief is om ook fase 2 van Merwede binnen tien jaar te kunnen ontwikkelen.

Bij de ontwikkeling van Merwede hoort een pakket aan bovenwijkse investeringen. Deze investeringen worden deels door de ontwikkelende partijen (markt en gemeente) bekostigd en deels door de gemeente vanuit haar publieke rol. Daarnaast is in 2020 voor de eerste fase van Merwede een subsidieaanvraag ingediend voor het Besluit Woningbouwimpuls 2020. Deze subsidie is door het Ministerie van BZK toegekend.

Toelichting bij mutaties grondexploitaties

De mutaties op de grondexploitatie Merwedekanaalzone 4: Defensierterrein staan beschreven in het hoofdstuk [Financieel beeld binnenstedelijke grondexploitatieprojecten](#).

In 2016 was de verwachting dat de voor het OPG-terrein en de busstalling te openen grondexploitatie een negatief resultaat zou hebben als gevolg van de hoge boekwaarden. Bij het openen van een negatieve grondexploitatie had de voorziening negatieve grondexploitaties aangevuld moeten worden. Om deze reden is er in de Voorjaarsnota van 2016 en 2017 11,8 miljoen euro beschikbaar gesteld.

Voorwaarde voor een positieve grondexploitatie is de ontwikkeling van zowel fase 1 als fase 2. Bij de vaststelling van de Programmabegroting 2021 is besloten om de middelen uit de Voorjaarsnota van 2016 en 2017 te herprogrammeren. Deze middelen zetten we deels in voor de dekking van de gemeentelijke (publieke) bijdrage aan de bovenwijkse investeringen van fase 1 (maximaal 4.250 woningen) en deels in als risicoprofiel voor de ontwikkelpositie in fase 2 (resterende 1.750 woningen). Indien fase 2 niet gerealiseerd kan worden laat de grondexploitatie een negatief saldo zien. Met het risicoprofiel voor fase 2 lossen we dit op.

Wanneer fase 2 doorgaat is de risicoreservering niet nodig. De middelen kunnen we dan inzetten voor de gedeeltelijke (publieke) dekking van de bij deze fase horende bovenwijkse voorzieningen. Deze bovenwijkse voorzieningen worden immers slechts gedeeltelijk gedekt door de gebiedsontwikkeling Merwede.

Bij de vaststelling van de [Programmabegroting 2021](#) is het besluit genomen om de positieve resultaten (inclusief tussentijdse winstnemingen) op de grondexploitaties in deelgebied 4 en 5 van de Merwedekanaalzone, in afwijking van het huidige beleid, te behouden voor het gebied. Deze middelen zijn nodig om de noodzakelijke bovenwijkse investeringen van gemeentelijke (publieke) dekking te kunnen voorzien.

De vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda door de gemeenteraad in het najaar van 2021 is voorwaardelijk voor de herprogrammering van de 11,8 miljoen euro uit de Voorjaarsnota 2016 en 2017 en de bestemming van de positieve resultaten (inclusief tussentijdse winstnemingen) op de grondexploitaties in deelgebied 4 en 5.

Actuele stand Faciliterend grondbeleid

Naast actief grondbeleid is in de Merwedekanaalzone sprake van faciliterend grondbeleid. Voor de nieuwbouw van het Holland Casino aan de Winthontlaan en de woningbouwprojecten Wilhelminawerf in deelgebied 4 en de Eendrachtlaan in deelgebied 6 zijn anterieure overeenkomsten gesloten met de ontwikkelaars.

In maart van dit jaar hebben de particuliere grondeigenaren en de gemeente een akkoord bereikt over de ontwikkeling van Merwede en de Samenwerkingsovereenkomst ondertekend. De Samenwerkingsovereenkomst bevat uitgewerkte bepalingen en verplichtingen over het verplichte kostenverhaal.

Bij gebiedsontwikkelingen als de Merwedekanaalzone is sprake van complexe binnenstedelijke verdichting. Het doel is zoveel mogelijk plan- en investeringskosten bij investerende partijen te verhalen, onder meer via anterieure overeenkomsten. Om overeenkomsten met ontwikkelende partijen te kunnen sluiten worden voorbereidende kosten gemaakt. Het opstellen van een omgevingsvisie, MER en stedenbouwkundig plan vergt een forse ambtelijke inzet en hoge onderzoekskosten. In 2017 heeft de gemeenteraad besloten de voorbereidingskosten voor de nog te sluiten anterieure overeenkomsten in de Merwedekanaalzone te kwalificeren als 'nog te verrekenen kosten' onder de overige nog te ontvangen bedragen. Met dit besluit voldoen we aan de voorwaarden die de "Notitie Grondbeleid in begroting en jaarverslaggeving" (juli 2019) hieraan stelt. Om het risico van het niet kunnen verhalen van de plankosten op te kunnen vangen is vanaf 2017 een reservering opgenomen in de reserve grondexploitatie. Deze reservering is volgens het BBV niet verplicht, maar hebben wij vanuit het voorzichtigheidsprincipe getroffen.

Toelichting mutaties Faciliterend grondbeleid

Niet alle kosten die we afgelopen jaren gemaakt hebben voor deelgebied 5 zijn toe te rekenen aan de financiële afspraken in de Samenwerkingsovereenkomst Merwede. Een deel van de gemaakte kosten in 2020 brengen we daarom ten laste van de getroffen plankosten reservering binnen de reserve grondexploitatie. De kosten die voor deelgebied 6 gemaakt zijn en niet toe te rekenen zijn aan getekende overeenkomsten, zijn ook ten laste van de getroffen plankosten reservering gebracht. We zien binnen nu en vijf jaar geen ontwikkelingen waaraan we deze kosten toe kunnen rekenen.

Bij dit MPR stellen we voor om het restant van de reservering te behouden voor voorbereidingskosten bij faciliterend grondbeleid en de reservering te koppelen aan de RSU. We zien dat de voorbereidingskosten ook in andere gebieden hoog zijn door onder andere grote ambities en vertragingen en niet altijd volledig toe te rekenen zijn aan de ontwikkelingen.

Actuele stand Investeringsimpuls RSU

De afgelopen Voorjaarsnota's zijn er middelen beschikbaar gesteld voor de Merwedekanaalzone. Deze maken onderdeel uit van de Investeringsimpuls RSU. De nog beschikbare budgetten zijn te vinden in de programmeringsbijlage Investeringsimpuls RSU. Het betreft middelen voor onverhaalbare plankosten, de upgrade van de brug langs de A12, bruggen en woonboten, Rondje Stadseiland in deelgebied 6, plankosten voor de vergroening van de omgeving en middelen voor de verdichtingsopgave.

Bij de Programmabegroting 2021 zijn middelen toegekend voor fietsmaatregelen gekoppeld aan gebiedsontwikkeling. De eerste jaren zetten we een deel van de toegekende middelen in voor fietsmaatregelen en fietsverbindingen ten behoeve van de Merwedekanaalzone.

Toelichting mutaties Investeringsimpuls RSU

Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda in het najaar van dit jaar stellen we voor om de resterende middelen voor de upgrade van de brug langs de A12 en voor bruggen en woonboten te herprogrammeren en deze in te zetten voor de dekking van de gemeentelijke (publieke) bijdrage aan de bovenwijkse investeringen. Uit de variantenstudie loop- en fietsbruggen Merwedekanaalzone blijkt dat het belang van deze opwaardering niet de voorkeur heeft ten opzichte van de andere bruggen. Daarnaast is het beschikbare budget voor de opwaardering van de brug niet voldoende. De verplaatsing van woonboten en de aanleg en aanpassing van bruggen maken onderdeel uit van het benodigde pakket aan bovenwijkse investeringen. In het Financieel Kader bij de besluitvorming over de Merwedekanaalzone zijn de hiermee samenhangende kosten in beeld gebracht en zijn de resterende middelen uit de Investeringsimpuls RSU meegenomen in de dekking.

Risico's

Bij de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda en het Stedenbouwkundig Plan Merwede worden de risico's conform de nota Risicomanagement en Weerstandsvermogen in beeld gebracht en aan de raad voorgelegd. De belangrijkste risico's en beheersmaatregelen die zich kunnen voordoen bestaan uit projectspecifieke risico's en marktrisico's.

Projectspecifieke risico's:

De Omgevingsvisie en het Stedenbouwkundig Plan Merwede zijn vernieuwend en ambitieus. We introduceren innovatieve oplossingen om de hoogstedelijke verdichtingsopgave te kunnen realiseren op het gebied van mobiliteit, ruimtelijke kwaliteit en energie. De uitwerking van deze innovatieve maatregelen kan tot vertraging leiden.

De bestemmingsplanprocedure voor deelgebied 5 kan leiden tot vertraging als gevolg van bezwaar en beroep.

Voor een deel van de doorontwikkeling van de Merwedekanaalzone (als onderdeel van de verstedelijkingsopgave Zuidwest) zijn we afhankelijk van een pakket aan mobiliteitsinvesteringen op Zuidwestniveau.

Marktrisico's:

In het algemeen zijn er marktrisico's te benoemen die effect hebben op de kosten en opbrengsten: veranderende kosten samenhangend met investeringen in de openbare ruimte, zoals bovenwijkse voorzieningen en het bouw- en woonrijpmaken. Risico's worden zoveel mogelijk beheerst door afspraken over bijdragen in de Samenwerkingsovereenkomst Merwede en reële kostenramingen met voor deze fase passende opslagen. Dit brengt aan de andere kant ook kansen met zich mee.

Veranderende marktomstandigheden als gevolg van economische conjunctuur op lange(re) termijn en de mogelijke impact van Corona op de korte termijn leiden tot andere opbrengstniveau's. Voor een deel zijn deze risico's ondervangen in de Samenwerkingsovereenkomst Merwede voor wat betreft fase 1. Ook de veranderende marktomstandigheden brengen kansen met zich mee.