

MPB 2018

(Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid)



Foto: Kees-Jan Bakker

Leeswijzer

In de nota 'Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!' (RSU) geeft Utrecht aan de groei van de stad vooral te willen faciliteren door inbreiding. Gezonde verstedelijking is hierbij het uitgangspunt. In het verlengde van deze ruimtelijke strategie is een investeringsstrategie voor gezonde verstedelijking opgesteld. Bij de ambitie voor gezonde verstedelijking hoort ook een forse mobiliteitsopgave. Het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB) is het instrument om sturing te geven aan deze opgave.

Het MPB wordt jaarlijks opgesteld. Het geeft inzicht in alle maatregelen en projecten uit de opgave mobiliteit tot en met 2033 waaraan budget is toegekend (geprogrammeerde projecten) of waarvoor budget is gelabeld (voorziene investeringen). Ook geeft het inzicht in de stand van zaken van de parkeerexploitatie. Het MPB functioneert als een gesloten financieel systeem waarin mee- en tegenvallers binnen het programma worden geregeld.

De projecten uit de opgave mobiliteit dragen bij aan de doelen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (gezonde verstedelijking) en van het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen. In dit MPB is de noodzakelijke herprogrammering ten behoeve van al lopende maatregelen en de bijdrage aan een werkend tramvervoersysteem Uithoflijn verwerkt. Er wordt vastgehouden aan de koers om tot en met 2020 alle projecten met een subsidie uit te voeren en de Westelijke Stadsboulevard aan te leggen.

De projecten op het gebied van stedelijke ontwikkeling (woningbouw, commercieel vastgoedprojecten en openbare ruimte) zijn beschreven in het Meerjaren Perspectief Stedelijke Ontwikkeling (MPSO). Het MPSO en MPB worden gelijktijdig met de Voorjaarsnota 2018 aan de gemeenteraad aangeboden.

INHOUDSOPGAVE

| | |
|--|-----------|
| 1. SAMENVATTING EN CONCLUSIE | 4 |
| 2. TRENDS EN ONTWIKKELINGEN | 6 |
| 3. DE MOBILITEITSOPGAVE: AMBITIEUS EN URGENT..... | 8 |
| 3.1 SLIMME ROUTES, SLIM REGELEN EN SLIM BESTEMMEN | 9 |
| 3.2 MPB: WE DOEN VEEL, MAAR MEER IS NODIG..... | 12 |
| 3.3 DOORKIJK KORTE TERMIJN: OPGAVES ÉN KANSEN..... | 13 |
| 3.4 DOORKIJK RICHTING 2040: SYSTEEMSPRONG | 14 |
| 4. FINANCIËEL BEELD | 16 |
| 4.1 INLEIDING | 16 |
| 4.2 FINANCIËEL OVERZICHT..... | 17 |
| 4.2.1 <i>Stand van zaken geprogrammeerde en lopende projecten.....</i> | <i>19</i> |
| 4.2.2 <i>In te passen knelpunten en niet te missen kansen</i> | <i>23</i> |
| 4.2.3 <i>Voorgenomen toekomstige investeringen in het MPB.....</i> | <i>27</i> |
| 4.2.4 <i>Stand van de reserve MPB.....</i> | <i>29</i> |
| 4.2.5 <i>Gevolgen op korte termijn.....</i> | <i>31</i> |
| 4.2.6 <i>Financiële doorkijk 2040.....</i> | <i>32</i> |
| 4.3 EXTERNE DEKKINGSBRONNEN | 33 |
| 4.4 PARKEEREXPLOITATIE | 35 |
| BIJLAGEN..... | 40 |
| <i>Uitvoeringsplanning</i> | <i>40</i> |
| <i>Financieel overzicht van alle projecten in het MPB.....</i> | <i>42</i> |
| <i>Parkeergegevens per rayon.....</i> | <i>46</i> |

1. Samenvatting en conclusie

Utrecht staat de komende decennia voor de uitdaging om de stad en de regio bereikbaar en aantrekkelijk te houden. De bevolkingsgroei in de regio, de economische groei en de toenemende mobiliteit per inwoner zetten druk op het huidige wegen- en OV-net. De U Ned mobiliteitsanalyse van rijk, regio en gemeente laat zien dat de bereikbaarheid van Utrecht in 2030 onder druk staat voor alle modaliteiten (fiets, OV en auto). Vóór 2030 is al sprake van druk op belangrijke stedelijke routes (vooral van en naar de OV-terminal), op diverse kruispunten en een deel van het hoofdwegennet.

De stad zet in op binnenstedelijke verdichting. Met het in 2016 vastgestelde mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSBSB) is de nadruk gelegd op meer ruimte-efficiënte wijze van verplaatsingen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer, om de verdichting mogelijk te maken. Bij 'Slimme Routes' gaat het om het mobiliteitsaanbod. Bij 'Slim Regelen' staat het beïnvloeden van reisgedrag en verkeersbewegingen in de stad centraal. 'Slim Bestemmen' gaat om ruimtelijke ontwikkeling passend bij het mobiliteitsstelsel. Voorbeelden van maatregelen die hieraan bijdragen zijn het herinrichten van kruisingen met meer balans tussen verblijfskwaliteit en verkeersstromen (zoals Adriaen van Ostadelaan), de aanleg van doorfietsroutes, stallingen en bruggen, het anders instellen van verkeerslichten waardoor wachtrijen verplaatst worden naar plekken waar minder hinder wordt veroorzaakt en het bouwen bij knooppunten (zoals Beurskwartier en Rotsoord). Ook op de korte termijn blijft inzetten op voetganger, fiets en OV belangrijk. De grootschalige werkzaamheden van de komende jaren in en buiten de stad vormen een mobiliteitsopgave op zichzelf.

Grote maatregelen zijn een kwestie van lange adem. Dit komt door de aanzienlijke investeringsomvang en de lange doorlooptijd van de projecten. Daarom kijken we met Rijk en regiopartners verder vooruit naar de systemsprong mobiliteit, die nodig is om verdichting in prioritaire gebieden mogelijk te maken en de groei van mobiliteit op te vangen.

Financieringsopgave

Financieel staat het MPB onder druk. Dit jaar is één van de tegenvallers de bijdrage aan een werkend tramvervoersysteem Uithoflijn. Dit heeft grote invloed op de meerjaren programmering. Concreet houdt dit in dat er €17,5 miljoen in 2019 gereserveerd moet worden om de tegenvaller op te vangen. De dekking hiervoor is gevonden, door de inzet van de gereserveerde middelen voor risicoreservering Uithoflijn (€2,5 miljoen), Systemsprong (vrijval project Dichtersbaan, €7 miljoen) en bij uitzondering de herprogrammering van voordelen op nog lopende en af te sluiten projecten (€8 miljoen).

Daarnaast zijn in dit MPB al eerder voorgenomen investeringen (gereserveerde middelen voor projecten) in de financiële prognose opgenomen. Het resultaat hiervan is dat er tot 2033 weinig tot geen financiële ruimte is om nieuwe wensen op te pakken. Ook meerdere projecten, die we graag op korte termijn hadden willen starten of uitvoeren, bijvoorbeeld omdat er verwachtingen zijn gewekt door participatie, omdat ze andere projecten kunnen versterken, of omdat het belangrijke werkvelden betreft waarvoor steeds meer aandacht nodig is, zijn daardoor niet in dit MPB opgenomen. De komende tijd proberen wij onder meer via subsidies (met name de Korte Termijn Aanpak) voor in ieder geval een aantal projecten nog wel financiering te vinden.

Er zijn in de nabije toekomst besluiten nodig om de opgave voor mobiliteit op termijn ook te realiseren. Ook omdat substantiële cofinanciering van rijk en provincie vaak is gekoppeld aan een eigen financiële bijdrage van de gemeente. Deze besluiten gaan in essentie over de volgende hoofdlijnen:

1. Voor de uitvoering van het mobiliteitsplan SRSRSB (2025) is er, bovenop de beschikbare middelen in het MPB, nog een financiële opgave van minimaal €165 miljoen. Daarnaast is in de Raadsbrief om van de wijk- en centrumstraten 30 km zones te maken een financiële indicatie aangegeven voor volledige herinrichting van alle straten. Deze extra financiële opgave wordt geschat op ruim €200 miljoen.
2. De financiële opgave voor de systeemsprong mobiliteit bedraagt volgens de huidige inschatting voor de periode tot 2030 minimaal €450 tot €550 miljoen en tot 2040 mogelijk enkele miljarden, afhankelijk van de gekozen oplossingen met rijk en regio. De gemeente zal hieraan moeten bijdragen. Hiervoor wordt jaarlijks gespaard via de groeimiddelen.

2. Trends en ontwikkelingen



Foto: Petra Appelhof

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) geven in haar Regionale bevolkings- en huishoudensprognose 2016 aan dat de groei van steden tot het einde van de prognoseperiode (2030) door zal zetten. Steden worden steeds populairder en staan voor grote uitdagingen op het gebied van onder andere bereikbaarheid en het veranderende klimaat en spelen hierbij een belangrijk rol in de energietransitie. In Nederland wordt de grootste groei verwacht in de vier grote steden waaronder Utrecht. Volgens de gemeentelijke bevolkingsprognose komt het inwonersaantal van Utrecht naar verwachting in 2025 boven de 400.000 uit, waarna dit aantal verder groeit naar ruim 433.000 inwoners in 2040. De verwachting is dat in Utrecht in de periode 2018–2040 ongeveer 44.000 woningen worden gebouwd.

De groei maakt dat het in de stad steeds drukker wordt en heeft als risico dat de leefbaarheid en bereikbaarheid van Utrecht onder druk komen te staan. Uit de gezamenlijke U Ned-mobiliteitsanalyse van Rijk, regio en gemeente komt bijvoorbeeld naar voren dat de bevolkingsgroei in de regio, de economische groei en de toenemende mobiliteit per inwoner ervoor zorgen dat de bereikbaarheid van Utrecht in 2030 onder druk staat voor alle

modaliteiten (fiets, OV en auto) en vóór die tijd al op belangrijke stedelijke routes (vooral van en naar de OV-terminal, diverse kruispunten en een deel van het hoofdwegennet).

De groei van Utrecht wordt versneld door de huidige hoogconjunctuur. Zo groeide in 2017 de Nederlandse economie met 3,1% (voorlopig cijfer) en wordt voor 2018 een groei voorspeld van meer dan 3% (CBP,2017). In Utrecht neemt het aantal particuliere initiatieven en investeringen jaarlijks toe, niet alleen in de prioritaire gebieden zoals de Merwedekanaalzone, maar ook in andere delen van de stad. Dit biedt kansen, maar leidt tegelijkertijd tot oververhitting van de woningmarkt, stijgende bouwkosten en een toenemende druk op de bereikbaarheid en leefbaarheid.

De raad heeft in 2016, met het vaststellen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU), de keuze gemaakt om de groei te omarmen en in de bestaande stad een plek te geven (binnenstedelijk verdichten) met – naast Leidsche Rijn – het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone als belangrijke nieuwe woningbouwlocaties. Utrecht kiest hierbij voor het principe van duurzame, gezonde verstedelijking waarvan mobiliteit onderdeel is. We zien de groei als kans om kwaliteit aan de stad toe te voegen. De investeringsbereidheid onder marktpartijen is groot. Dit maakt dat we meer dan voorheen een positie hebben om te sturen op kwaliteit van de stedelijke ontwikkeling. Binnenstedelijk verdichten biedt ook de mogelijkheid op meer voorzieningen binnen wandel-, fiets- en OV-bereik, waarmee de groei van de automobiliteit in de stad kan worden beperkt.

Met het in 2016 door de raad vastgestelde mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB, zie volgend hoofdstuk) sluiten we aan op de ambities van de RSU. In de hele stad wordt aan de realisatie van de ambities van dit plan gewerkt. En dit is essentieel. Zo zijn bijvoorbeeld voor de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone (6.000 tot 10.000 woningen) en het Beurskwartier (met onder andere een parkeervraagstuk) keuzes op het gebied van mobiliteit het meest urgent om te voorkomen dat de grote verdichtingsopgaven vastlopen.

3. De mobiliteitsopgave: ambitieus en urgent



Foto: U-OV

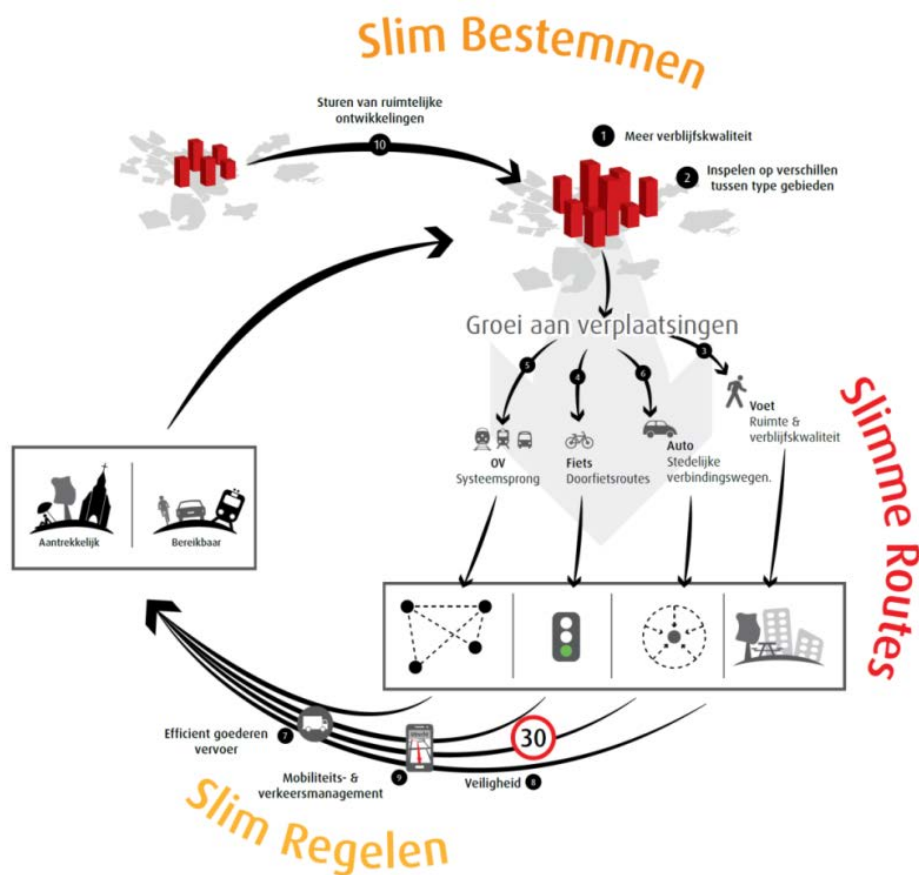
Als snel groeiende stad en regio in het midden van het land, met een hoge ambitie op het gebied van verdichting en gezond stedelijk leven, heeft Utrecht een grote mobiliteitsopgave. In dit hoofdstuk schetsen we de hoofdlijnen van het mobiliteitsbeleid, hoe het MPB bijdraagt aan de realisatie hiervan, wat er nog nodig is én welke opgave er nog op ons af komt.

3.1 Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen

Een goed georganiseerde stedelijke mobiliteit is een belangrijke voorwaarde voor de verdere ruimtelijke ontwikkeling en gezonde verstedelijking in Utrecht op lange termijn. Met het Mobiliteitsplan ‘Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen’ (SRSRSB) kiest Utrecht voor:

1. Meer verblijfskwaliteit, betere overstekbaarheid en betere leefbaarheid
2. Kiezen voor maatwerk: de plek in de stad bepaalt de mobiliteitsaanpak
3. Meer ruimte voor de voetganger
4. Meer ruimte voor de fietser, stedelijk en regionaal
5. Systemsprong van het openbaar vervoer
6. Goede autobereikbaarheid voor bestemmingsverkeer, zo veel mogelijk via de RING
7. Efficiënt en schoon goederenvervoer, inzetten op water en spoor waar dit zinvol is
8. Verkeersveilige stad, zoveel mogelijk 30 km/u
9. Beter benutten van de ruimte, door goede afspraken met bedrijven en organisaties, betere afstelling van verkeerslichten en moderne technologie
10. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen volgen de capaciteit van de infrastructuur.

Deze keuzes zijn uitgewerkt in drie onderdelen: Slimme Routes, Slim Regelen en Slim Bestemmen.



Slimme Routes

Slimme Routes gaat over de infrastructuur voor voetganger, fietsers, ov-gebruiker, de automobilist en het goederenvervoer.

Lopen en fietsen zijn de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. De voetganger krijgt meer ruimte in de stad, vooral in en rond de binnenstad – waar we het voetgangersgebied hebben uitgebreid – in Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park. Om het fietsen aan te moedigen, krijgt de stad nieuwe doorfietsroutes die aansluiten op het regionale netwerk, bouwen we fietsenstallingen en zijn fietsparkeernormen voor bouwplannen ingesteld.

Het dragende OV-netwerk (Randstadspoor, tram en hoogwaardig openbaar vervoer) geeft de reiziger snelle en directe verbindingen naar de belangrijkste bestemmingen in de stad.

In dit kader leggen wij bijvoorbeeld De Uithoflijn aan. Naast Utrecht Centraal worden andere OV-knooppunten versterkt, voor een betere bereikbaarheid voor de reiziger en om Utrecht Centraal te ontlasten. Op termijn is een systemsprong van het openbaar vervoer noodzakelijk.

Een hoofdnet van stedelijke verbindingswegen voor autoverkeer verbindt de wijken met elkaar en met de RING. Andere wegen worden in principe 30 km/u. Waar het kan, krijgen de verbindingswegen een inrichting als stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Met het huidige parkeerbeleid (zie paragraaf 4.4 voor toelichting op parkeerexploitatie) dragen we ook bij aan de doelen van het mobiliteitsplan. Parkeren van auto's gebeurt geleidelijk steeds minder op straat, we stimuleren gebruik van P+R en bij binnenstedelijke ontwikkelingen worden op maat lagere parkeernormen toegepast. Vrachtverkeer gebruikt bij voorkeur de routes van het kwaliteitsnet goederenvervoer.

Slim Regelen

Het tweede deel van het mobiliteitsplan richt zich op de mobiliteitskeuzes van de reiziger en op het zo goed mogelijk geleiden van de verkeersstromen. Dat doen we met verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement.

Dynamisch verkeersmanagement (DVM) is het regelen van de verkeersstromen. DVM zal de komende jaren een steeds grotere rol spelen, bijvoorbeeld bij de aanpak van een aantal verbindingswegen. Met de huidige technologische ontwikkelingen wordt het mogelijk om niet alleen kruispunten en routes, maar ook grotere netwerken samenhangend te coördineren. Verkeerslichten kunnen dan vroegtijdig op elkaar reageren met subtiële bijsturingen. Hiermee kan het gebruik van voorkeursroutes worden gestimuleerd. Met dit 'Dynamisch VerkeersManagement 2.0' loopt Utrecht voorop in Nederland.

Mobiliteitsmanagement heeft als doel om mensen en bedrijven te bewegen een mobiliteitskeuze te maken die past bij hun eigen voorkeuren en drijfveren, maar ook past in

een duurzaam verkeerssysteem. Mensen worden met diensten, informatie, campagnes etc. gestimuleerd om vaker de fiets te pakken of met het openbaar vervoer te reizen en te kiezen voor schoon vervoer (denk aan de elektrische (deel)auto). Met (logistieke) bedrijven maken we afspraken om de bevoorrading te verbeteren en duurzamer te maken, met minder hinder voor de omgeving.

Smart mobility, een verzamelnaam voor slimme mobiliteitsdiensten die gebruikmaken van ICT- en datagedreven technologieën, gaat helpen om verkeers- en mobiliteitsmanagement nog effectiever te maken.

Slim Bestemmen

Het derde deel van het mobiliteitsplan, 'Slim Bestemmen', gaat in op de relatie tussen stedelijke ontwikkeling en mobiliteit. Zo is het van belang dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen onder de juiste voorwaarden. De gemeente kiest ervoor om nieuwbouw van de grotere woon- en werkgebieden zo dicht mogelijk rond OV-knooppunten te realiseren. Verder mag nieuwbouw van woningen en bedrijven niet leiden tot nieuwe bereikbaarheidsproblemen in de stad. Daarom wordt de mobiliteit integraal 'mee-ontworpen' bij een ruimtelijke ontwikkeling: hoe zorg je dat toekomstige gebruikers duurzame mobiliteitskeuzes maken, hoe kan het ontwerp daaraan bijdragen en welke aanvullende mobiliteitsvoorzieningen zijn daarvoor nodig.

Met name in de prioritaire ontwikkelgebieden van de RSU, Beurskwartier en Merwedekanaalzone, is dit essentieel. Alleen met maximale inzet op een duurzaam mobiliteitssysteem is het daar mogelijk de woningbouwambities en de ambities voor gezond stedelijk leven waar te maken. Het is van belang dat daarbij ook de mogelijkheden van vernieuwende mobiliteitsvormen en -diensten optimaal worden benut. Denk bijvoorbeeld aan 'Mobility as a service': de mogelijkheid al je reizen op basis van jouw persoonlijke voorkeuren te plannen, boeken en betalen, met alle vervoermiddelen, via één app op je mobiele telefoon. Zodat eigen bezit van een auto of fiets niet nodig is.

3.2 MPB: we doen veel, maar meer is nodig

Met de projecten en programma's van dit MPB zetten we de komende paar jaar belangrijke stappen in de realisatie van de ambities van zowel de RSU als het mobiliteitsplan en daarmee het mogelijk maken van de groei van de bevolking en het aantal arbeidsplaatsen en van de verdichting in de stad.

De grote rol voor de voetganger in het beleid vertaalt zich in dit MPB onder meer in de uitbreiding van het voetgangersgebied per 1 mei 2018. In het door- en hoofdfietsnet zijn (bijv. Cremerstraat, Tolsteegsingel, Dafne Schippersbrug) en worden (bijv. Voorstraat / Wittevrouwenstraat, Burg Reigerstraat / Nachtegaalstraat) schakels aangelegd of verbeterd, zodat fietsen in Utrecht nog vanzelfsprekender wordt. Hetzelfde geldt voor fietsenstallingen: zo is de eerste fase van de Stationspleinstalling met 7000 plekken geopend, de bouw van de tweede fase gestart en opende in april 2018 de Knoopstalling zijn deuren.

Met de aanleg van de Uithoflijn en de laatste delen van het HOV-netwerk bevorderen we het OV-gebruik tussen de grote woon- en werkgebieden. Met de eerste herinrichtingen van verbindingswegen ('t Goylaan, Westelijke Stadsboulevard), de aanstaande verbetering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) inclusief de ambitie alle pleinen te verdiepen, verbinden we de wijken en de ring met elkaar.

Om iedereen op een veilige manier aan het verkeer te kunnen laten deelnemen, richten we op verschillende plekken in de stad wegen en kruispunten opnieuw in. Zo zijn er in 2017 tien projecten uitgevoerd die de verkeersveiligheid verbeteren. Momenteel zijn er nog drie projecten in uitvoering en twaalf projecten in voorbereiding. Ook via educatie (bijv. fietscursussen voor diverse doelgroepen), gedragsbeïnvloeding (snelheidsdisplays) en handhaving (fietsverlichtingsacties) verbeteren we de verkeersveiligheid.

Veel van de hierboven genoemde maatregelen zijn uitgevoerd vanuit de actieplannen die tegelijk met het mobiliteitsplan SRSRSB zijn opgesteld: Voetganger, Utrecht Fietst!, Verkeersveiligheid, De Gebruiker Centraal, Goederenvervoer en Schoon Vervoer. Deze zijn nog in uitvoering, maar voor de thema's verkeersveiligheid, mobiliteitsmanagement (De Gebruiker Centraal), goederenvervoer en schoon vervoer raakt het budget in de loop van 2018 uitgeput. En voor onderwerpen als verkeersmanagement en smart mobility is ook beperkt budget beschikbaar. In het MPB 2018 hebben we voor de korte termijn aanvullend budget voor deze thema's opgenomen. De continuïteit op deze steeds belangrijker wordende thema's is vanaf 2019/2020 nog niet geregeld.

De projecten en maatregelen uit het MPB zijn dus belangrijk voor het realiseren van de ambitie van SRSRSB en van de RSU, maar met alleen deze projecten zijn we er nog niet. Het MPB dekt de in SRSRSB opgenomen lijst met projecten, die erg belangrijk zijn om de ambities van het plan waar te maken, voor een deel af. Uit het financieel beeld (Hoofdstuk 4) blijkt dat

het MPB niet de ruimte biedt om meer projecten van deze lijst te programmeren. Er zijn wel budgetten gelabeld voor verdere uitwerking van het mobiliteitsplan, zoals voor de investeringen in herinrichting van verbindingswegen. Maar deze budgetten zijn niet vóór 2025 aan te spreken. Bovendien is dit budget onvoldoende om alle projecten uit te voeren.

3.3 Doorkijk korte termijn: opgaves én kansen

De maatregelen die wij nemen leveren de stad veel op. Maar tijdens de werkzaamheden levert dit forse verkeershinder op, die nog wordt vergroot door de verwachte gelijktijdige werkzaamheden aan de snelwegen om Utrecht. De komende paar jaar is de opgave om dit zowel op het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet in goede banen te leiden enorm. Afgesproken is dat er een gezamenlijke aanpak voor Minder Hinder voor de Ring Utrecht en de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU) komt: een gezamenlijke, project overstijgende, aanpak om de regio's Utrecht en Amersfoort bereikbaar én leefbaar te houden.

Op korte termijn doet zich echter ook een kans voor. Met Rijk en partners in de regio (Provincie, bedrijven, andere gemeenten) ontwikkelen we momenteel mobiliteitsmaatregelen om de bereikbaarheid van de economische kerngebieden (door minder autoverkeer in de spits), de leefbaarheid van stedelijke gebieden (betere luchtkwaliteit, ruimtelijke kwaliteit) en de duurzaamheid van de regio (minder CO₂-uitstoot) te verbeteren. Dit pakket, de Korte Termijn Aanpak (KTA), richt zich op de periode 2018–2022. Het bouwt voort op het programma Beter Benutten, met de focus op gedragsverandering bij de weggebruiker (andere mobiliteits- en routekeuzes), ondersteund door relatief kleinschalige investeringen in infrastructuur. Doordat alle partners meebetalen, biedt dit de mogelijkheid meer projecten te realiseren voor dezelfde hoeveelheid gemeentelijk geld. Halverwege dit jaar wordt meer duidelijk over de samenstelling van het pakket en wat dit Utrecht oplevert.

3.4 Doorkijk richting 2040: systeemsprong

Utrecht staat de komende decennia voor de uitdaging om de stad en de regio bereikbaar en aantrekkelijk te houden. De bevolkingsgroei in de regio, de economische groei en de toenemende mobiliteit per inwoner zetten druk op het huidige wegen- en OV-net. De bottleneck is 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?

Daarom werken Rijk, Provincie, gemeente Utrecht en andere gemeenten aan het mobiliteitssysteem van de toekomst onder de noemer U Ned. De U Ned-mobiliteitsanalyse laat zien dat de bereikbaarheid van Utrecht in 2030, maar zeker in 2040 onder druk staat voor alle modaliteiten (fiets, OV en auto). Voor 2030 is al sprake van druk op belangrijke stedelijke routes (vooral van en naar de OV-terminal), op diverse kruispunten en een deel van het hoofdwegennet. Dit komt zowel door autonome demografische groei, de nationale economische ontwikkeling (pendel en goederenvervoer) als de groei in de stad en regio. Zo'n derde deel van het verkeer is lokaal, een derde heeft een herkomst of bestemming in de regio en een derde deel van het verkeer gebruikt Utrecht als doorgangshaven naar bestemmingen buiten de regio. De prognose is dat alle drie deze herkomst- en bestemmingsrelaties sterk zullen toenemen.

Ingrepen zijn dus nodig. Als onvoldoende wordt geïnvesteerd in verbetering en vernieuwing van het mobiliteitssysteem, kan de stad niet groeien in het voorziene tempo. Het simpelweg uitbreiden van het huidige mobiliteitssysteem levert te weinig op.



Er is een systemsprong nodig: nieuwe vervoersopties die leiden tot fors meer capaciteit en een betere benutting van het mobiliteitssysteem van de stad en regio Utrecht. Uit de analyse blijkt ook dat er voor zo'n systemsprong geen allesomvattende oplossing is en dat de oplossingen niet alleen in de stad, maar ook in de regio liggen. Alles hangt met alles samen: de niet-fysieke maatregelen als parkeerbeleid en gedragsbeïnvloeding interfereren met de fysieke ingrepen in infrastructuur én openbare ruimte. Het stimuleren van lopen, fietsen en collectief vervoer heeft als counterpart het efficiënter organiseren van het gemotoriseerde verkeer (personenauto's, goederenvervoer). Hierbij is sturing op de samenhang van wonen, werken en bereikbaarheid voor korte, middellange en lange termijn essentieel.

Grote maatregelen zijn een kwestie van lange adem. Dit komt door de aanzienlijke investeringsomvang en de lange doorlooptijd van de projecten. Juist daarom moeten wij in U Ned, samen met Rijk, Provincie en regiogemeenten, de komende vier jaar hiervoor al ingrijpende inhoudelijke én financiële keuzes maken. Doen wij dit niet op korte termijn, dan kunnen wij ook niet verder met de ruimtelijke ontwikkeling en de verdichtingsopgave van de stad.

Grote maatregelen zijn dus noodzakelijk, maar op korte termijn zijn veel relatief kleine maatregelen nodig om de mobiliteit op korte én lange termijn in goede banen te leiden. Denk aan investeringen in fiets, OV-knooppunten en -doorstroming, smart mobility en verkeers- en mobiliteitsmanagement. Daarom werken de U Ned partners voor dit soort maatregelen samen een Korte Termijn Aanpak (KTA) uit, die zich richt op de periode tot en met 2022. De KTA is daarmee de eerste stap in de systemsprong.

De financiële opgave voor de systemsprong mobiliteit bedraagt volgens de huidige inschatting voor de periode tot 2030 minimaal €450 tot €550 miljoen en tot 2040 mogelijk enkele miljarden, afhankelijk van de gekozen oplossingen met rijk en regio. De gemeente zal hieraan moeten bijdragen.

Rijk en regio bespreken de voortgang van het gebiedsgericht programma U Ned in het BO MIRT van najaar 2018.

4. Financieel beeld



Foto: Marijke Volkers

4.1 Inleiding

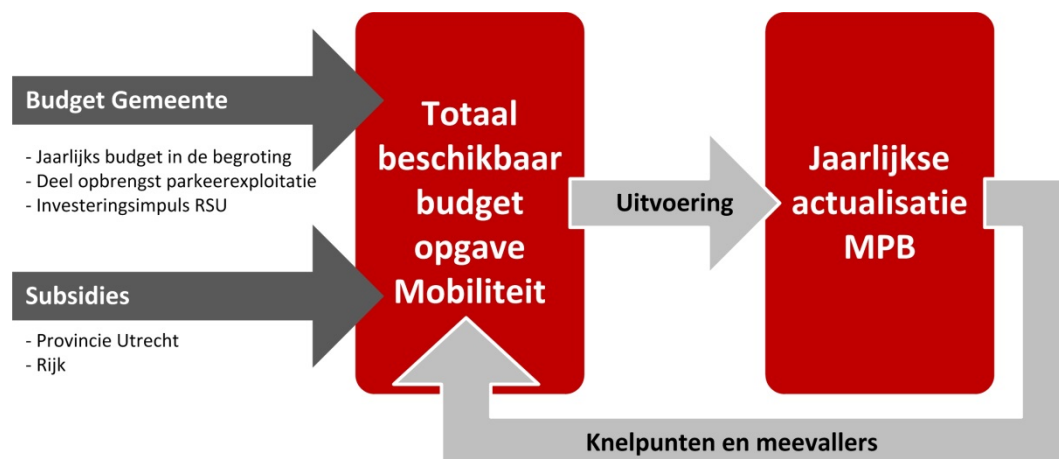
Het MPB heeft een looptijd tot en met 2033. Uit het totaalbeeld blijkt dat er al in flink wordt geïnvesteerd in de mobiliteit. De inhoudelijke opgaven op het gebied van de Ruimtelijke Strategie, het mobiliteitsplan SRSRSB en de nodige systemsprong op gebied van bereikbaarheid laten zien dat er ook de komende 15 á 20 jaar nog veel zal moeten worden geïnvesteerd. Hiervoor worden nu de eerste voorzieningen getroffen in de vorm van reserveringen voor de systemsprong. De komende jaren zullen hier nog veel aanvullende middelen voor moeten worden gevonden, zowel door de gemeente als door het Rijk en de Provincie.

In dit MPB wordt een aantal dringende knelpunten opgelost, zoals de bijdrage aan een werkend tramvervoersysteem Uithoflijn. Ook is beperkt budget vrij gemaakt om kansen op cofinanciering te verzilveren. Dit leidt er toe dat de financiële ruimte voor de komende 7 jaar volledig is geprogrammeerd met projecten. Dit betekent dat er voor verschillende structurele knelpunten zoals actieplan schoon vervoer en actieplan verkeersveiligheid alleen voor de kortere termijn oplossingen zijn gevonden en er nu geen invulling kan worden gegeven aan

nieuwe investeringen uit de inhoudelijke opgaven. In het financiële beeld zijn ook de nog voorgenomen investeringen t/m 2033 opgenomen. Deze budgetten komen vooralsnog pas na 2024 ter beschikking. De inpassing van de knelpunten heeft negatieve invloed op het kasritme binnen het MPB. We zien hierbij dat de reserve Bereikbaarheid gedurende een aantal jaren substantieel onder de 0 uit zal komen. Het effect hiervan en de oplossing daarop wordt in dit hoofdstuk beschreven.

4.2 Financieel overzicht

Voor het programma bereikbaarheid is een gesloten financieel systeem opgezet. Dit betekent dat eventuele financiële voordelen uit projecten ten goede komt van de andere projecten binnen het programma bereikbaarheid en tegenvallers worden opgevangen binnen het programma.



In het MPB 2016 en 2017 is de volgende koers beschreven. Op de korte termijn (tot en met 2020) ligt de focus op de uitvoering van alle maatregelen in het MPB die mede worden gefinancierd door subsidies van derden en op de uitvoering van de Westelijke Stadsboulevard. Deze maatregelen zijn alle geprogrammeerd. Op de middellange termijn ligt de nadruk op het uitvoeren van de prioritaire maatregelen uit het mobiliteitsplan. In dit MPB 2018 kan aan dit laatste nog geen invulling worden gegeven omdat een aantal dringende knelpunten moeten worden opgelost.

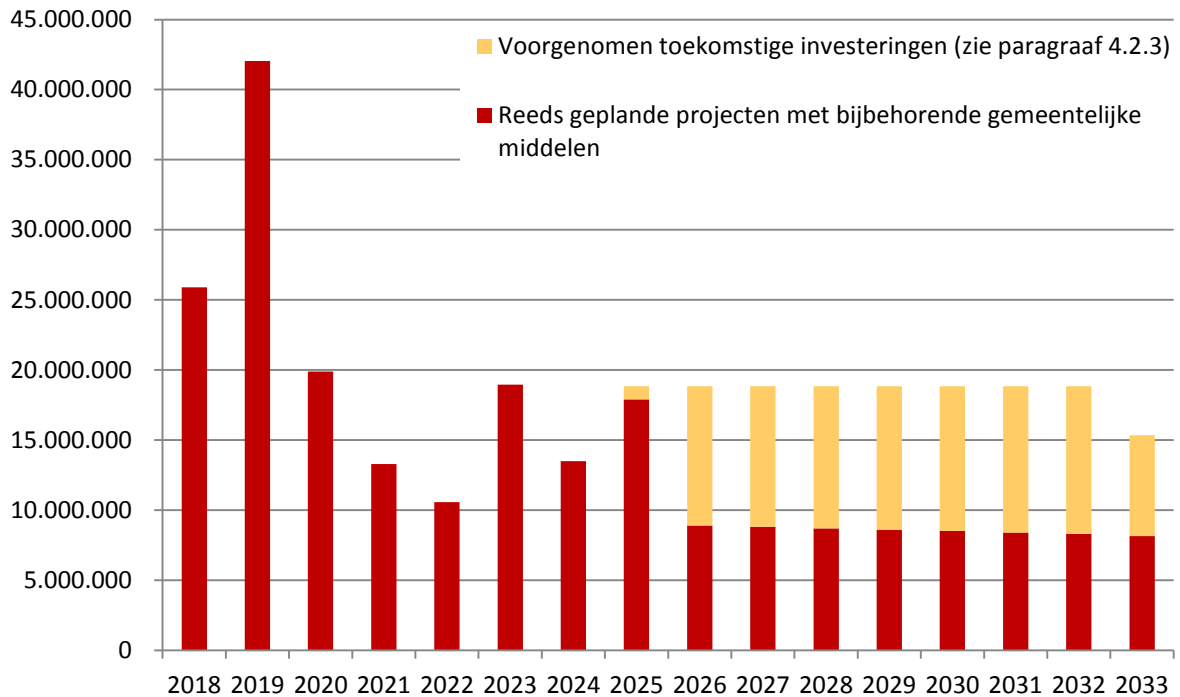
Hieronder het financiële totaalbeeld van de periode 2018–2033.

| Beschikbare middelen (Bedragen *1.000) | Totaal | Gemeentelijke bijdrage en Verder-gelden | Gemeentelijke bijdrage systeem- sprong | Bijdrage derden | Reeds uitgegeven t/m 1-1-2018 |
|---|-----------------|---|---|-----------------|-------------------------------------|
| Geprogrammeerde en lopende projecten | €733.160 | €311.941 | 0 | €421.218 | €319.666 |
| In te passen knelpunten | €28.150 | €27.750 | 0 | €400 | 0 |
| Voorgenomen investerings | €140.680 | €75.280 | €65.400 | 0 | 0 |
| Totaal geprogrammeerde projecten | €901.990 | €414.972 | €65.400 | €421.618 | €319.666 |

Alle projecten die in de voorgaande jaren zijn afgerond, en waarvan de kredieten zijn afgesloten, zijn in dit overzicht niet meer opgenomen. Niet voor alle geprogrammeerde en lopende projecten zijn de budgetten vrijgegeven door de raad. Voor een bedrag van €365 miljoen moet dit nog gebeuren. De budgetten zullen worden aangevraagd in de programmabegroting van het jaar waarin het project gaat starten. Dit gaat bijvoorbeeld om de Westelijke stadsboulevard (€23,9 miljoen) de Uithoflijn (€17,5 miljoen) en de integrale aanpak NRU (€164,9 miljoen). In bovenstaande tabel is verder voor de jaren 2018 t/m 2033 weergegeven wat de omvang is van de investeringen vanuit het gemeentelijk deel inclusief het gemeentelijk VERDER-deel. De gemeentelijke VERDER-gelden betreft onze co-financieringsbijdrage van het regionale bereikbaarheidsprogramma. Tevens is aangegeven welk deel al vast ligt in geprogrammeerde en geautoriseerde projecten en welk deel voorgenomen investeringen zijn die nog niet in planning zijn gezet.

Wanneer er op het niveau van jaarsneden gekeken wordt is te zien dat de uitgaven voor de komende 7 jaar volledig zijn vastgelegd en er pas vanaf 2025 weer programmeringsruimte ontstaat ten behoeve van de voorgenomen investeringen. Indien investeringen dus eerder ingepast moeten worden zal daar ook een oplossing voor gevonden moeten worden. In de hierna volgende grafiek is dat weergegeven.

Overzicht inzet gemeentelijke middelen



Zie de bijlagen voor een specificatie van de voorgenomen toekomstige investeringen en de geplande projecten.

Uit dit overzicht blijkt dat er de komende jaren geen ruimte is voor toevoeging van nog niet geplande projecten. Hierbij is er vanuit gegaan dat de beschikbare middelen ieder jaar volledig worden ingezet.

Voor verdere duiding van het financiële beeld wordt eerst de stand van zaken beschreven van de geprogrammeerde en lopende projecten. Daarna worden de in te passen knelpunten en niet te missen kansen toegelicht. Voor het volledige beeld wordt ten slotte de voorgenomen investeringen in het financiële beeld ingepast. Het effect van deze onderdelen op het financiële plaatje en de oplossingen hiervoor worden daarna gepresenteerd.

4.2.1 Stand van zaken geprogrammeerde en lopende projecten

In de actualisatie van alle projecten hebben zich mee- en tegenvallers voorgedaan. Het resultaat hiervan is beschikbaar voor het oplossen van knelpunten en herprogramming. Dit betreft alle projecten die in het MPB zijn opgenomen. Dus zowel de projecten waarvoor autorisatie is verleend en die in uitvoering zijn, als de projecten die wel in het programma zijn opgenomen maar nog moeten worden ingepland. Al deze projecten komen binnen de termijn van het MPB gereed. Voor de meeste projecten worden de uitgaven en inkomsten verantwoord in het jaar waarin deze plaats vinden. Voor een aantal projecten heeft de gemeenteraad besloten om deze te activeren en af te schrijven in 15 jaar.

| Mee- en tegenvallers geprogrammeerde en lopende projecten | Bedrag * 1.000 |
|---|-------------------|
| Afgesloten kredieten | € 767 |
| Aanvullende verkregen subsidie Lokaal Maatwerk | € 400 |
| Stallingen fietsparkeren | € 936 |
| P+R Leidsche Rijn | € 1.400 |
| <i>Verwacht voordeel op nog lopende en af te sluiten projecten:</i> | |
| Randstadspoor | € 2.079 |
| Dafne Schippersbrug | € 3.310 |
| Leenfietsen | € 3.090 |
| VOV Overvecht | € 5.000 |
| Saldo voordelen | € 16.982 |
| Vervallen subsidie provincie RUVV | € 1.900 |
| Saldo tegenvallers | € 1.900 |
| Totaal | € 15.082 |

Hierna worden de genoemde mee- en tegenvallers toegelicht.

Afgesloten kredieten

De volgende kredieten zijn in de jaarrekening 2017 verantwoord en afgesloten met een per saldo voordelig resultaat.

| Afgesloten project jaarrekening 2017 | Bedrag |
|--|-----------------|
| Groene golf Cartesiusweg | €143.000 |
| Verbeteren As van Berlage fietspaden op Egmondkade en van Hoornekade | €842.000 |
| Vervanging Dieselaggregaten door aansluitpunten | €-47.000 |
| Actieplan De gebruiker centraal (voorheen Mobiliteitsmanagement, Communicatie en gedragscampagne) | €-141.000 |
| Aanpak knelpunten verkeersveiligheid | €-30.000 |
| Totaal | €767.000 |

Aanvullende subsidie Lokaal Maatwerk

Van de provincie is een eindafrekening van de subsidie Lokaal Maatwerk 2016 ontvangen van €400.000. Hierin is voor een aantal projecten subsidie verkregen, waardoor de gemeentelijke inzet van middelen op die projecten kan worden verminderd.

Stallingen fietsparkeren

Dit betreft de exploitatie en beheer van 4 stallingen: de Jaarbeurspleinstalling, de Stationspleinstalling, de Noorderstalling en de Knoopstalling. Voor de exploitatie en het beheer van deze vier stallingen zijn samenwerkingsafspraken gemaakt met NS en ProRail voor de periode tot en met 2019. Alle kosten voor beheer en exploitatie komen bij de NS terecht waarbij jaarlijks, op basis van realisatie, de kosten worden verdeeld (1/3). Als eigenaar van een aantal stallingen brengt de gemeente Utrecht huur van de stallingen in rekening bij de NS.

P+R Leidsche Rijn

Aanvankelijk is er van uitgegaan dat ook de bijdrage van €1,3 miljoen voor de ontsluitingsweg uit dit projectbudget betaald zou worden, dit is niet het geval. De dekking van die bijdrage komt uit het project NOUW LRC, daarom ontstaat hier een positief resultaat op dit project.

Verwacht voordeel op nog lopende en af te sluiten projecten

In tegenstelling tot wat tot nu toe gebruikelijk is, worden nu voordelen op projecten ingebracht die nog niet definitief zijn afgesloten. Tot nu toe werd een voordeel pas verwerkt nadat het project definitief was afgesloten. Door de bijdrage aan een werkend tramvervoersysteem Uithoflijn zijn wij eenmalig genoodzaakt verwachte voordelen voorafgaand aan definitieve projectafsluiting in te brengen. Deze voordelen worden nu gebruikt om de knelpunten op te lossen.

Randstadspoor

Dit betreft voor de stad nog slechts het spoorverdubbelingstraject Centraal Station – Leidsche Rijn Centrum, nu het gedeelte Houten – UCS gereed is. Voor de realisatie hiervan zijn ProRail en gemeente een projectovereenkomst aangegaan. Met aandacht voor bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie vindt een zorgvuldige inpassing van deze sporen in de (directe) omgeving plaats. Het deel in Leidsche Rijn tot aan het Amsterdam–Rijnkanaal is inmiddels ook gereed. De uitvoeringswerkzaamheden spoorverdubbeling van het overige deel zijn inmiddels in volle gang en zullen naar verwachting in 2019 worden afgerond. Wij verwachten dat na voltooiing van de maatregelen t.b.v. Randstadspoor, een positief saldo resteert.

Dafne Schippersbrug

Het project wordt in 2018 afgerond. Met name de aanvaarbescherming van de brugpylonen wordt nog gerealiseerd. De realisatie van de brug is een gecombineerd project met de grondexploitatie Victor Hugoplantsoen. Bij de jaarrekening 2016 bleek de ingebrachte storting van 3,9 miljoen euro ten behoeve van de grondexploitatie niet nodig en is dit bedrag teruggestort in de MIB-reserve. Aanvullend hierop wordt bij de jaarrekening 2017 een tussentijdse winstneming op deze grondexploitatie van €0,6 miljoen verantwoord die

ten goede komt aan het MPB. Samen met het verwachte voordelige projectresultaat van €2,238 miljoen en de extra dekking van €0,492 miljoen vanuit andere programma's leidt dit tot een verwachte vrijval op gemeentelijke en VERDER middelen van €3,310 miljoen. Het uiteindelijke projectresultaat zal in de verantwoording over 2018 worden opgenomen.

Leenfietsen

Snelle ontwikkelingen op de deelfietsmarkt en de introductie van free floating systemen, met vernieuwende apps gebaseerd op diverse nieuwe business modellen, zorgen ervoor dat een gemeentelijke financiële bijdrage beperkt kan worden. De gemeentelijke bijdrage is nodig voor het creëren van de goede randvoorwaarden. Grote (buitenlandse) investeerders nemen de initiële kosten voor aanschaf en beheer van de deelfietsen op zich waar voorheen nog een bijdrage van de overheid werd verwacht.

VOV Overvecht

VOV Overvecht bestond uit korte termijn en lange termijn maatregelen. De korte termijn maatregelen zijn inmiddels, nu de Jacobsstraat gereed is, gerealiseerd. Het oorspronkelijke budget van €17,5 miljoen voor VOV Overvecht is indertijd teruggebracht tot €10 miljoen. De korte termijnmaatregelen zijn onder de €5 miljoen gebleven. Dit betekent dat er €5 miljoen VERDER-geld resteert. Voor de herprogrammering van dit bedrag doen wij dit jaar een voorstel vanuit de geplande investeringen aan het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB), zie ook hoofdstuk 4.3.

Vervallen subsidie provincie RUVV

Ter dekking van de provinciale kosten voor de Uithoflijn heeft de provincie de RUVV subsidieregeling 2018 en 2019 geschrapt. Bij een drietal fietsprojecten (de Vechtroute, de Cremerstraat en hoofdfietsroutes) is in de dekking rekening gehouden met deze provinciale bijdrage. Het gaat om een totaalbedrag van €2,2 miljoen, waarvan de vervallen bijdrage van €0,3 miljoen voor de Rubenslaan binnen het budget van de hoofdfietsroutes kan worden opgelost. Op dit moment vindt overleg plaats met de provincie over compensatie van deze vervallen subsidies. Samen met de U10 dringen wij er bij de provincie op aan dat deze subsidies alsnog ter beschikking worden gesteld dan wel dat er een alternatieve regeling wordt gecreëerd. Mocht dit lukken, dan kunnen de nu in het MPB 2018 gereserveerde budgetten worden geherprogrammeerd in het MPB 2019. Mocht compensatie uitblijven, dan resteert een nadeel van €1,9 miljoen. Vanuit voorzichtigheidsoogpunt is in dit MPB rekening gehouden met dit nadeel.

4.2.2 In te passen knelpunten en niet te missen kansen

De komende jaren zien wij de volgende knelpunten en niet te missen kansen om door een gemeentelijke inzet van middelen ook derden geldstromen te realiseren. We laten hierbij het netto knelpunt zien en ook de bruto betekenis voor het kasgeldritme. Deze laatste is van belang voor het bepalen van de prognose van de stand van de reserve in het meerjarenbeeld. Voor een beperkt deel betreft het knelpunten die optreden in 2018. De kredieten hiervoor worden aangevraagd in de 1^e Berap 2018. Voor de knelpunten die in 2019 optreden worden de kredieten bij de programmabegroting 2019 aangevraagd.

| Knelpunt / niet te missen kans (bedragen * 1.000) | Bruto bedrag op te nemen in het kasritme | Nog op te lossen netto bedrag |
|--|--|----------------------------------|
| Bijdrage aan werkend tramvervoersysteem Uithoflijn | €17.500 | €8.000 |
| Aanpassingen OV Vervoerplan 2018 en 2019 | €600 | €600 |
| Maas Pilot Leidsche Rijn | €350 | €350 |
| Fietspad Demkabocht en Niftarlakeplantsoen | €400 | €400 |
| Actieplan Verkeersveiligheid voor 2 jaar | €2.000 | €2.000 |
| Langzaam verkeeronderdoorgang Daalsebuurt/Cartesiusdriehoek | €1.500 | €1.500 |
| Smart Mobility Cartesiusdriehoek | €250 | €250 |
| Reservering voor realisatie Korte Termijnaanpak | €2.000 | €2.000 |
| Continuïteit Slim Regelen | €2.000 | €2.000 |
| Continuïteit schoon vervoer | €1.450 | €1.450 |
| Taxistandplaatsen en handhaving Taxikeurmerk (5 jaar) | €100 | €100 |
| Totaal | €28.150 | €18.650 |

Hierna wordt aangegeven op welke wijze de dekking wordt geregeld van deze knelpunten en niet te missen kansen om daarna nog een nadere toelichting te geven op de afzonderlijke posten.

De dekking van de genoemde knelpunten

De dekking van de genoemde knelpunten wordt op onderstaande wijze geregeld.

| Samenvatting knelpunten en wijze van dekking | Bedrag * 1.000 |
|--|-------------------|
| In te passen knelpunten en niet te missen kansen | € 18.650 |
| Voordelen uit lopende en geprogrammeerde projecten (par 4.2.1.) | € 15.082 |
| Budget t.b.v. investeringen SRSRSB op middellange en lange termijn | € 3.568 |
| Saldo | € 0 |

Bijdrage aan werkend tramvervoersysteem Uithoflijn

In de raadsbrief van 31 januari 2018, kenmerk 5102586, is de raad geïnformeerd over de herijking van de planning van de Uithoflijn en de daaruit voortvloeiende kosten van €25 miljoen als bijdrage aan een werkend tramvervoersysteem voor de gemeente Utrecht. In de raadsbrief zijn de volgende mogelijkheden opgenomen om de kosten voor de gemeente te dekken:

1. Een bedrag van € 10 miljoen ten laste brengen van de risicovoorziening Uithoflijn binnen het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (€ 2,5 miljoen) en het budget onvoorzien binnen de grondexploitatie Stationsgebied (€ 7,5 miljoen), zoals in de Meerjarenbegroting opgenomen.
2. Een bedrag van €7 miljoen dekken door herbestemming van het gerealiseerde voordeel in het MPB op de Dichtersbaan.
3. Het resterende bedrag van €8 miljoen in eerste instantie te dekken middels herprioritering binnen het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid en dit te betrekken bij de integrale afweging van de voorjaarsnota 2018. De consequenties daarvan zijn in dit MPB opgenomen.

Het risico van een eventuele latere ingebruikname en de hieraan verbonden kosten zijn opgenomen in het weerstandsvermogen van de gemeente.

Aanpassingen OV vervoerplan 2018 en 2019

Door wijzigingen in het OV vervoerplan zijn jaarlijks aanpassingen aan de infrastructuur nodig. Denk bijvoorbeeld aan het verplaatsen van haltes. In 2018 zijn de aanpassingen beperkt. In 2019 ontstaan hogere kosten in verband met de nodige aanpassingen ten gevolge van het verdwijnen van lijn 12. Het aanpassen van Ledig Erf e.o. valt hier buiten.

MaaS Pilot Leidsche Rijn

Om Mobility as a Service (MaaS, zie hoofdstuk 3.1) verder vorm te geven voeren doet zich de kans voor een MaaS pilot in Leidsche Rijn in te brengen in een landelijk MaaS-programma. Rijk en de provincie Utrecht steken ieder € 1 miljoen in deze pilot, mits de gemeente €350.000 inbrengt. Dit is een kans om met beperkte gemeentelijke middelen dit project te realiseren. De Raad is reeds geïnformeerd over dit project.

Fietspad Demkabocht en Fietspad Niftarlakeplantsoen

Met RWS zijn afspraken gemaakt om bij het verbreden van het kanaal een strook vrij te laten langs de Demkabocht t.b.v. een fietspad. Voor het fietspad was €150.000 gereserveerd. Dat blijkt onvoldoende. Er is nu een reële begroting gemaakt die € 450.000 bedraagt. Voor de aanleg van een stuk van de hoofdfietsroute door het Niftarlakepark was een subsidie aangevraagd uit de regeling lokaal maatwerk van de Provincie. Deze regeling is voor dit jaar vervallen omdat de Provincie de middelen nu benut voor de dekking van de kosten Uithoflijn. Het fietspad wordt verlegd en sluit aan op een nieuwe fietsbrug, die wordt gefinancierd door het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden (HDSR). De bijdrage hiervoor van €120.000 moet dit jaar worden besteed. De benodigde gemeentelijke bijdrage is 100.000 euro. Voor beide projecten samen is dus een extra bedrag van €400.000 nodig. Hiervoor benutten we het voordeel op de afrekening subsidie Lokaal Maatwerk 2016.

Actieplan Verkeersveiligheid

Het huidige budget is voldoende voor uitvoering van de lopende projecten en programmakosten in 2018. Hiermee zijn echter nog niet alle verkeersonveilige locaties opgelost. Voor de uitvoering van dit actieplan is structureel €1 miljoen tot €1,5 miljoen nodig. Een structurele oplossing is binnen dit MPB echter niet mogelijk. Om wel in 2018 en 2019 nieuwe knelpunten aan te kunnen pakken is nu een bedrag opgenomen van €2 miljoen.

Langzaam verkeeronderdoorgang Daalsebuurt/Cartesiusdriehoek

De geraamde kosten voor dit project bedragen €7,4 miljoen. De beoogde dekking was budget RSU €1 miljoen, bijdrage NS €1,5 miljoen, bijdrage RUVV 2018 €1,5 miljoen en bijdrage RSS €3,4 miljoen. De beoogde RUVV-financiering van €1,5 miljoen valt echter weg door het besluit van Provinciale Staten om de betreffende middelen in te zetten voor het provinciale deel van het tekort van de Uithoflijn. Mogelijk is dit project in te brengen in de provinciale subsidie Realisatieplan fiets, maar dat is niet zeker. In verband met de gestelde deadline aan de subsidieaanvraag RSS is nu €1,5 miljoen in het MPB opgenomen.

Smart Mobility Cartesiusdriehoek

Utrecht is gevraagd deel te nemen in een project voor de implementatie van innovatieve mobiliteitsmaatregelen in binnenstedelijke ontwikkelgebieden. De Cartesiusdriehoek is daarin de casus. Als de projectaanvraag wordt goedgekeurd, wordt € 5 miljoen EU-subsidie binnengehaald. Voorwaarde is cofinanciering vanuit de stad. Het leeuwendeel hiervan komt voor rekening van de mobiliteitspartners en projectontwikkelaars (investeringen in laadinfra, voertuigen, app-ontwikkeling, etc.). De gemeentelijke bijdrage zal circa € 250.000 bedragen, met name voor het faciliteren van het project. Dit bedrag is daarom in dit MPB gereserveerd.

Reservering voor realisatie Korte Termijnaanpak

We zien kansen om met cofinanciering van het Rijk en partners in de regio (provincie, bedrijven, andere gemeenten) meerdere projecten op het gebied van bereikbaarheid te realiseren. Dit doen we door een aantal al geprogrammeerde projecten in te brengen en het restbudget van de subsidieregeling Goedopweg (Beter Benutten Vervolg). Hiermee kunnen we de aan ons gevraagde cofinanciering regelen en bovendien een aantal andere nog vast te stellen projecten realiseren. De bijdrage van het Rijk op dit pakket aan projecten is maximaal 45%. De eventuele bijdrage van partners in de regio komt hier nog bovenop.

De samenstelling van de Korte Termijn Aanpak is momenteel nog gaande. De uitkomst hiervan is daarom nog niet verwerkt in dit MPB. Maar wel reserveren we, om deze kans niet te missen, €2 miljoen extra aan gemeentelijke middelen om tot een optimale benutting van deze regeling te kunnen komen. Bij de 2^{de} bestuursrapportage zal het resultaat worden verwerkt.

Continuïteit Slim Regelen

Slim Regelen (verkeers- en mobiliteitsmanagement voor personen en goederen, versterkt door smart mobility) is een cruciaal onderdeel van ons mobiliteitsbeleid. Juist nu is in relatie tot de ontwikkelgebieden en de grote infraprojecten inzet nodig: met alleen aanleg van infrastructuur kunnen we de mobiliteitsopgave voor de stad. In juni 2017 hebben wij de contouren van het programma Dynamisch Verkeersmanagement gezonden. Momenteel werken wij aan het implementatieplan. Het actieplan De Gebruiker Centraal 2016 – 2020 richt zich op doelgroepgerichte mobiliteitsmanagement. Zoals wij in de begeleidende brief (juni 2016) hebben aangegeven, ontbreken de middelen voor de tweede fase van dit actieplan. In de raadsbrief voortgang Smart mobility van 3 januari jongstleden staat onze inzet hiervoor. De beschikbare budgetten voor de verschillende onderdelen van Slim Regelen raken dit jaar echter uitgeput. Reden om dat hier voor de komende 2 jaar te vast te leggen.

Continuïteit schoon vervoer

Om door te kunnen gaan met het plaatsen van laadpalen en de overige projecten in het actieplan Schoon Vervoer wordt aanvullend een bedrag van €1,450 miljoen in het MPB opgenomen. Het actieplan is onder andere gericht op vraaggestuurd plaatsen van laadpalen waarvoor in 2014 een inschatting is gemaakt van 400 palen voor 2020. Daar zitten we al op. Met dit extra bedrag kan in 2018 en 2019 door worden gegaan met het realiseren van dit programma waarbij voor 2019 €0,450 miljoen beschikbaar is voor de laadpalen. Eind 2018 loopt het contract met Nuon af. We werken momenteel aan een strategie voor de laadpaleninfrastructuur voor de komende jaren die rekening houdt met een sterke groei van de vraag naar laadpalen.

Taxistandplaatsen en handhaving Taxikeurmerk (5 jaar)

De gemeente heeft de taken van de keurmerkorganisatie overgenomen. Om een goed beeld te krijgen van de benodigde structurele kosten wordt 2018 gebruikt als pilot. Voor 2018 zijn de kosten gedekt met inzet van het restant van de posten Handhaving taxikeurmerk en investeringen t.b.v. taxistandplaatsen. Voor 2019 is de dekking van €0,1 miljoen gereserveerd in het MPB. Vanaf het jaar 2020 is in het MPB 2017 extra jaarlijks budget van €0,6 miljoen vrijgemaakt voor de uitvoering van de wettelijke en reguliere taken, waaruit ook deze kosten structureel gedekt worden.

4.2.3 Voorgenomen toekomstige investeringen in het MPB

De volgende investeringen zijn na de verwerking van het voorgaande nog tot en met 2033 geprogrammeerd binnen de financiële ruimte van het huidig MPB. Deze projecten zijn nog niet in planning gezet. Zoals in paragraaf 4.2 aangegeven ontstaat hiervoor vanaf 2025 weer ruimte.

| Voorgenomen toekomstige investeringen | Bedrag in miljoen euro |
|---|------------------------|
| Investeringsruimte voor de systeemsprong | € 65,4 |
| Subtotaal investeringsruimte systeemsprong | €65,4 |
| Verdiepte pleinen NRU | € 19,0 |
| Aanpak stedelijke verbindingswegen | € 16,8 |
| Verkeersmaatregelen Harmelerwaard | € 1,5 |
| Fietsparkeren OVT na pilot | € 2,5 |
| Fietsverbinding USP Rijnsweerd | € 3,4 |
| Investeringen Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen | € 32,1 |
| Subtotaal overige voorgenomen investeringen | €75,3 |
| Totaal | €140,7 |

Hierna worden de genoemde posten afzonderlijk toegelicht.

Investerings in de systeemsprong

Specifiek voor de systeemsprong wordt vanaf 2020 jaarlijks €3,5 miljoen vrij gemaakt en vanaf 2025 komt daar nog een jaarlijks bedrag bij van €1,1 miljoen. Hierin is nog niet het bedrag verwerkt zoals opgenomen in de brief dd. 22 maart 2018 kenmerk 551286 over het financieel beeld. Hierbij is ook het zogenoemde groeikader gevoegd waarin bedragen zijn opgenomen voor de systeemsprong van €1,5 miljoen in 2023 en vervolgens €1 miljoen structureel. Voor de periode tot en met 2033 zou dit nog een extra bedrag van €11,5 miljoen betekenen.

Verdiepte pleinen NRU

De gemeenteraad heeft bij de Voorjaarsnota 2017 met een amendement €19 miljoen gereserveerd voor de verdiepte aanleg van de kruispunten op de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU). Dit geld was bestemd voor de te ontwikkelen stadsboulevard op de Kardinaal de Jongweg dat betekent dat dit plan voorlopig niet doorgaat. Voor de realisatie van deze investering is het nodig dat naast deze gemeentelijke bijdrage ook voldoende middelen door het rijk en de provincie worden toegevoegd.

Aanpak stedelijke verbindingswegen

Dit betreft investeringen om de stedelijke verbindingswegen her in te richten, waar het kan als stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Een aantal verbindingswegen zijn en worden met dit MPB al heringericht: 't Goylaan, Eykmanlaan (oversteekbaarheid), Socrateslaan, Westelijke Stadsboulevard.

Verkeersmaatregelen Harmelerwaard

Dit betreft een overeenkomst met de gemeente Woerden voor een bijdrage aan verkeersmaatregelen voor de bereikbaarheid van het tuinbouwgebied in de Harmelerwaard toegankelijk te maken. Voor de aanleg van Leidsche Rijn zijn tuinbouwbedrijven (kassen) verplaatst naar de Harmelerwaard.

Fietsparkeren OVT na pilot

In de raadsbrief van mei 2017 over de evaluatie van de pilot fietsparkeren OVT hebben wij u geïnformeerd over de pilot fietsparkeren. De pilot is erop gericht om tot een goed stallingsregime te komen voor de stallingen bij de OVT. Eind 2018 loopt de reeds verlengde pilot af. Vanaf 2019 wordt voor de exploitatie van deze stallingen geld gereserveerd in de parkeerexploitatie. We stellen voor om voor dit jaar nog €2,5 miljoen voor deze stallingen te reserveren, deels gaat het om investeringskosten (aanpassingen) en deels gaat het om exploitatiekosten.

Fietsverbinding USP Rijnsweerd

In het MPB 2017 is geld gereserveerd (3,4 miljoen euro) voor de realisatie van een fietsverbinding USP – Rijnsweerd. We verwachten hierop ook een rijksbijdrage te ontvangen van ca. €1,2 miljoen. Het gaat om een onderdoorgang voor fiets en voetganger onder de A27 (ter hoogte van de kruising met de A28) die een verbinding vormt tussen Rijnsweerd en de Uithof. Naar verwachting is het budget in 2022 benodigd.

Investerings Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen en Systeemsprong

De gemeentelijke middelen die tot 2033 beschikbaar komen voor het programma Bereikbaarheid zijn gelabeld voor Investerings SRSRSB en Systeemsprong. Het gaat om investeringen op de middellange en lange termijn.

4.2.4 Stand van de reserve MPB

De inpassing van de knelpunten en met name de bijdrage aan een werkend tramvervoersysteem Uithoflijn leiden tot een vraagstuk in het kasgeldritme. De knelpunten leiden in 2019/2020 tot een negatief kassaldo van maximaal €17 miljoen. Dit kan pas weer volledig worden gedekt in het jaar 2025.

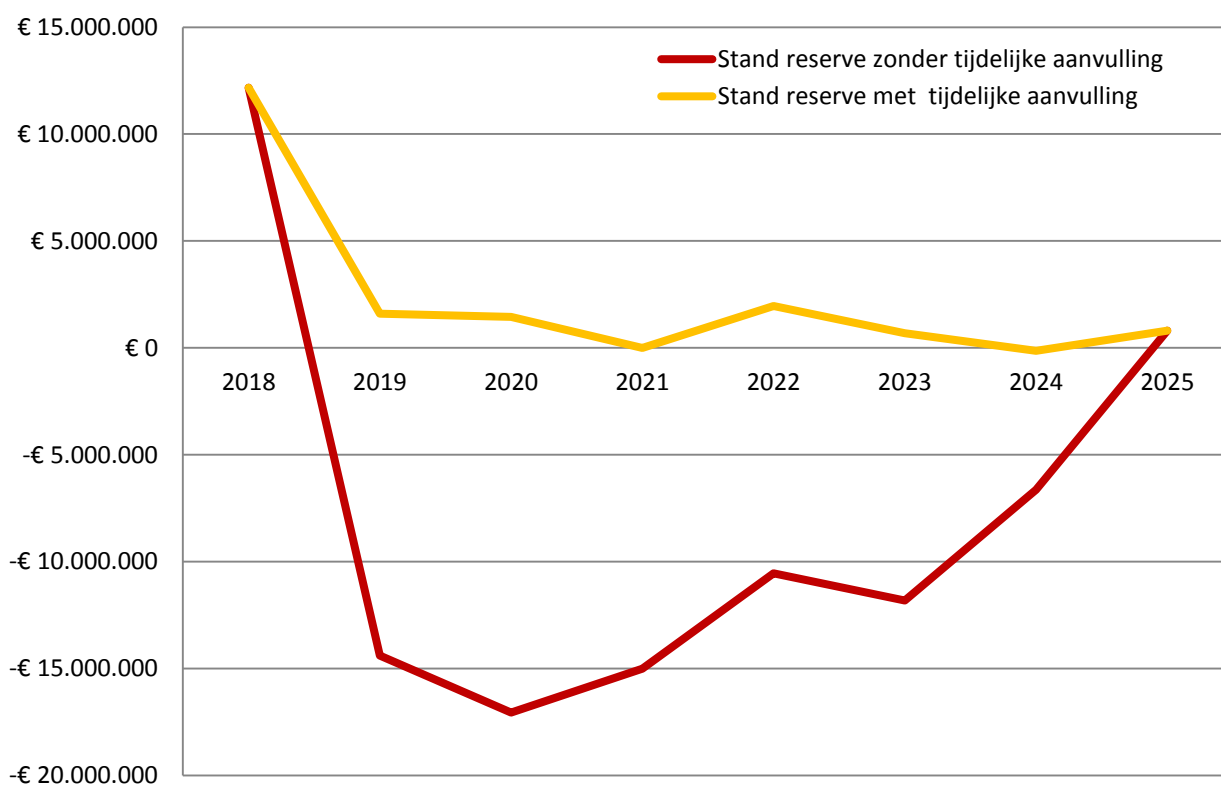
De oplossingsrichting voor het kasgeldritme vraagstuk is tweeledig

De beschikbare middelen voor de systeemsprong worden voor het grootste deel in de jaren 2020 t/m 2022 benut om een deel van het negatieve kassaldo te overbruggen om in de jaren 2024 en 2025 weer volledig terug te vloeien naar het budget voor de systeemsprong.

De bestaande tijdelijke aanvulling van de reserve bereikbaarheid met gemeente brede middelen (besluitvorming Voorjaarsnota 2016) wordt vervangen door een nieuwe. In de huidige regeling wordt de reserve gevoed met €3 miljoen in 2018 en nog eens €9 miljoen in 2019, om vervolgens in 2020 weer €12 miljoen terug te storten.

In de nieuwe tijdelijke regeling wordt de reserve bereikbaarheid in het jaar 2019 gevoed met €16 miljoen gestort in het MPB in het jaar 2019. Dit wordt voor €6 miljoen weer terug gestort in 2021, voor €5 miljoen in 2022 en het resterende bedrag van €5 miljoen in 2024.

Stand van de reserve MPB



Volgend jaar zal opnieuw worden gezien hoe de stand van het kassaldo zich ontwikkelt en in welke mate de nu voorgenomen tijdelijke aanvulling nodig is.

NB: conform het Besluit Begroten en Verantwoorden is het niet toegestaan dat reserves op enig moment een negatieve stand hebben.

4.2.5 Gevolgen op korte termijn

Gelet op de beperkte ruimte zijn alleen de dringende zaken nu van dekking voorzien. Dat betekent ook dat meerdere projecten, waarvan uitvoering op korte termijn gewenst is, niet of slechts deels zijn opgenomen in het MPB 2018. Het gaat hierbij onder meer om:

- Herinrichting van winkel- en verblijfsstraten waar regelmatig met de buurt al eerste stappen zijn gezet in de participatie (Kanaalstraat, As Votulast (van Kaatstraat tot aan Pieter Nieuwlandstraat / Antonius Matthaeuslaan), 2^{de} fase Amsterdamsestraatweg)
- Maatregelen die (bij voorkeur) meeliften met andere projecten (Moldaudreef met NRU, fietspad Waterlinieweg met bouwplannen Opaalweg)
- Langduriger budget voor de steeds belangrijker wordende werkvelden verkeersveiligheid, Slim Regelen (verkeers- en mobiliteitsmanagement en logistiek) en smart mobility (met dit MPB slechts budget voor twee jaar)
- Mogelijke verdere stappen voor invoering van snorfietsen op de rijbaan (zie raadsbrief van 3 januari 2018 Luchtkwaliteit en gezondheid)
- (Verkenningen naar) nieuwe of aan te passen fietsbruggen en -tunnels (fietstunnel 2^e – 1^e Daalsedijk, Demkabrug, brug Zuilen – Lage Weide)

In juni 2017 heeft de raad Amendement 24 “Boter bij de vis voor verdiepte kruispunten NRU” aangenomen, waarbij van het budget Stedelijke Verbindingswegen €19 miljoen wordt gereserveerd als cofinanciering voor de verdiepte pleinen van de NRU. In het amendement staat dat dit bedrag van €19 miljoen dekking voor een stadsboulevard op de Kardenaal de Jongweg zou moeten zijn. Wij willen het budget voor de stedelijke verbindingswegen met dit bedrag weer aan te vullen.

4.2.6 Financiële doorkijk 2040

Binnen het MPB en de investeringsimpuls horend bij de RSU uit het groeikader worden ieder jaar middelen vrijgemaakt voor huidige en toekomstige mobiliteitsprojecten. Voor de huidige groei van de stad en de verstedelijkingsambities zijn aanzienlijke gemeentelijke investeringen nodig om de stad bereikbaar te houden. Substantiële cofinanciering van rijk en provincie is gekoppeld aan de hoogte van de bijdrage van de gemeente. Tot 2025 zijn de beschikbare middelen voor mobiliteit grotendeels belegd. Daarna komen jaarlijks beperkt middelen beschikbaar. Tot 2040 voorzien wij de volgende investeringsopgaven:

Mobiliteitsplan SRSRSB (2025)

Voor de uitvoering van het mobiliteitsplan SRSRSB is er, bovenop de beschikbare middelen in het MPB, nog minimaal een financiële opgave van €165 miljoen voor belangrijke maatregelen. Deze maatregelen zijn in lijn met de RSU. Voorbeelden zijn de inrichting van stadsboulevards, herinrichting van een aantal belangrijke straten tot 30 km/u straten en verbetering van het fietsnetwerk. In het MPB is hiervoor nog €32,1 miljoen opgenomen vanaf 2025.

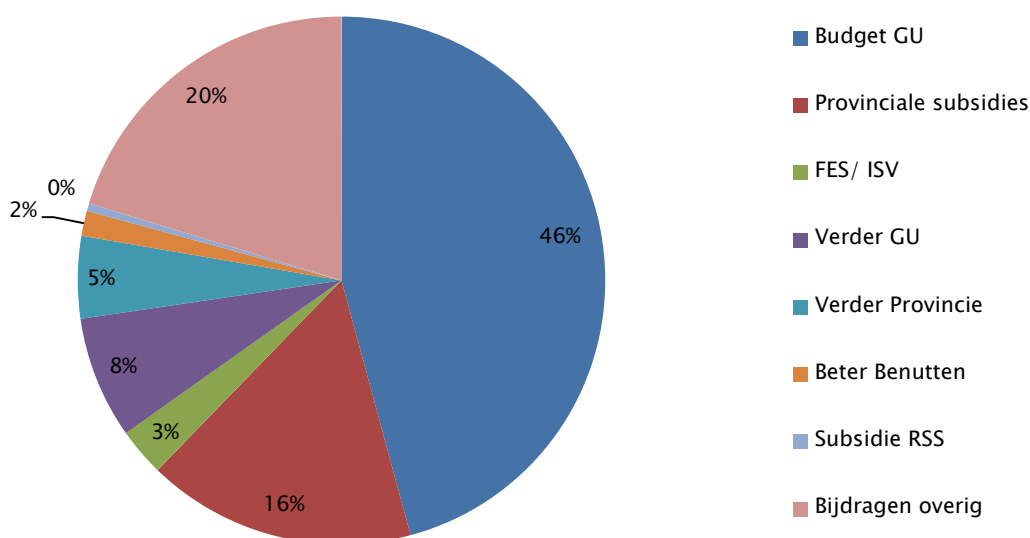
In de Raadsbrief om van de wijk- en centrumstraten 30 km zones te maken is er een financiële indicatie aangegeven voor een volledige herinrichting van alle straten. Deze financiële opgave wordt ingeschat tussen de €110 en €200 miljoen. Daarnaast loopt een aantal programma's binnen enkele jaren af en zijn hiervoor beperkt middelen beschikbaar binnen het MPB. Het gaat hier om mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement, logistiek, smart mobility, verkeersveiligheid en schoon vervoer. Vanaf 2021 is hiervoor structureel €3,75 miljoen nodig om deze programma's te continueren.

Systeemsprong mobiliteit (2040)

De financiële opgave voor de systeemsprong mobiliteit bedraagt volgens de huidige inschatting voor de periode tot 2030 minimaal €450 tot €550 miljoen en tot 2040 mogelijk enkele miljarden, afhankelijk van de gekozen oplossingen met rijk en regio. De gemeente zal hieraan moeten bijdragen. Hiervoor wordt jaarlijks gespaard via de groeimiddelen. In het MPB is tot 2033 €65 miljoen opgenomen. In het zogenoemde groeikader is aanvullend voor de systeemsprong €1,5 miljoen opgenomen in 2023 en vervolgens vanaf 2024 €1 miljoen structureel. Voor de periode tot en met 2033 zou dit nog een extra bedrag van €11,5 miljoen betekenen. In 2033 is door deze systematiek €77 miljoen aan gemeentelijke bijdrage opgebouwd.

4.3 Externe dekkingsbronnen

Een belangrijk deel van het gemeentelijk budget wordt ingezet voor de verplichte cofinancieringsbijdrage voor Rijkssubsidies en Provinciale subsidies voor de programma's Beter Benutten, FES, Randstadspoor en RUVV. Daarnaast zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over de gemeentelijke cofinancieringsbijdrage van het regionale programma VERDER. In onderstaande grafiek komt duidelijk het belang van de externe financiering naar voren.



De verschillende soorten subsidies hebben elk eigen regels en procedures voor verantwoording en afrekening naar de subsidieverlener. De meeste projecten hebben meerdere subsidiebronnen. In subsidiebeschikkingen en -regelingen is vastgelegd welke projecten en wat voor soort projecten worden gedekt. Een aantal subsidieregelingen kennen een gedefinieerde projectenlijst. Dit beperkt de mogelijkheden om de besteding van budgetten tussentijds te wijzigen.

Onderstaand gaan we in op een aantal belangrijke elementen uit de externe subsidies.

VERDER

In VERDER werken gemeenten, provincie en het rijk samen om de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in de regio Midden-Nederland te verbeteren. Investerings in fietsmaatregelen, openbaar vervoer en verkeersmanagement zijn daarin belangrijk. In feite is VERDER een afsprakenkader waarin staat wat de bijdrage is per overheid. In het Utrechts Verkeer en Vervoer Beraad (UVVB) vindt afstemming plaats over de VERDER gelden. Het oorspronkelijke bedrag, bestemd voor de gemeente Utrecht bedroeg €251 miljoen, waarvan ca. €97 miljoen gemeentelijke middelen.

Van de gemeentelijke middelen is per 1 januari 2018 €30,8 miljoen gerealiseerd. We verwachten nog €42,3 miljoen in de komende jaren aan gemeentelijke uitgaven voor VERDER-projecten te realiseren. Er zijn projecten waarop VERDER-gelden vrijvallen, in totaal ca. €24 miljoen. Deze vrijval komt vooral omdat projecten goedkoper worden uitgevoerd. De belangrijkste projecten waarop de VERDER-middelen niet volledig hoeven te worden ingezet betreffen:

- HOV Leidsche Rijn Z80 (Onderdoorgangen 5 Meiplein en Anne Frankplein van de busbaan Transwijk), €11,2 miljoen
- VOV Overvecht, €5 miljoen
- Deelfietsen, €3,2 miljoen
- P+R Leidsche Rijn, €1,4 miljoen
- Dafne Schippersbrug, €1,2 miljoen

De vrijgevallen VERDER-gelden zijn tot nu toe gebruikt om kasritmevraagstukken op te lossen. VERDER-gelden komen immers uit de gemeentelijke middelen van de reserve van het programma Bereikbaarheid. Gevolg is dat deze gelden van ca. €24 miljoen pas inzetbaar zijn vanaf 2025, zodat de reserve van het programma Bereikbaarheid niet onder nul komt te staan. In het MPB zitten deze gelden in de post Investerings in Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen.

Voor de herprogrammering van de VERDER-gelden doen wij dit jaar een voorstel vanuit de geplande investeringen aan het Utrechts Verkeer- en Vervoerberaad (UVVB) en volgen daarbij de regels van het VERDER programma:

- Voor eind 2020 zijn de uitvoeringsplannen voor de maatregelen in het UVVB geweest
- Middelen inzetten voor nieuwe projecten mag alleen als het nieuwe project dezelfde modaliteit betreft of als het te vervangen project een modaliteit betreft hoger op de ambitieladder
- Positieve BOEI-beoordeling (kosten-batenanalyse)

Met de aangenomen motie 46 (2017), Verder op de fiets met VERDER, heeft de Raad het college verzocht om indien nodig en mogelijk VERDER-gelden in te zetten voor de realisatie van 2 fietstunnels Cartesiusdriehoek en Daalsebuurt. Voor de fietstunnel Cartesiusdriehoek /Daalsebuurt is in dit MPB 2018 dekking geregeld. De andere fietstunnel 1^e Daalsedijk/ Spijkerstraat kan binnen het huidige financiële kader niet op korte termijn worden ingepast.

Subsidie RUVV (Regionaal Verkeer en Vervoer) en Lokaal Maatwerk

Eerder is al melding gemaakt van de maatregel van de provincie om de RUVV-subsidie 2018 en 2019 en de subsidie Lokaal Maatwerk 2019 te benutten voor de provinciale kosten voor de Uithoflijn. Het niet doorgaan van deze subsidies betekent een inkomstenderving voor de gemeente Utrecht van ruim €4 miljoen. Wij hebben dit nadeel nu verwerkt in het MPB, maar zijn in overleg met de provincie om dit te compenseren.

4.4 Parkeerexploitatie

Met het parkeerbeleid dragen we ook bij aan de doelen van het mobiliteitsplan. We stimuleren het gebruik van P+R en gaan er vanuit dat voor parkeren in grote delen van de stad wordt betaald. Per saldo levert de parkeerexploitatie een voordelig resultaat op voor de gemeentebegroting. In 2019 gaat het om €15,3 miljoen. De ontwikkelingen in de parkeerexploitatie worden in deze paragraaf toegelicht. Eerst wordt een overzicht van de bijstellingen in de meerjarenbegroting gegeven met een bijbehorende toelichting. Deze is gebaseerd op een kritische beoordeling van de uitgaven, waarbij de uitkomst van de jaarrekening 2017 de basis vormt voor de meerjarenraming. Bij de inkomsten zijn aannames gedaan over te verwachten verdere stijging van de baten straat-parkeren, de extra opbrengsten uit de ingebruikname van nieuwe garages en zijn de opbrengsten over het 1^e kwartaal 2018 gebruikt als basis voor de inkomsten. Bij de 2^e Bestuurs-rapportage zullen we een nieuwe actuele prognose geven. Het gepresenteerde voordelig resultaat is verwerkt in de Voorjaarsnota 2018. Ten slotte is hier de actuele parkeerbegroting opgenomen en het geprognostiseerde verloop van de reserves.

Totaaloverzicht bijstellingen parkeren
Bedragen *€ 1.000

| AUTOPARKEREN | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| B1) HOGERE BATEN AUTOPARKEREN | -3.565 | -3.043 | -2.543 | -2.543 | -2.543 |
| B2) BATEN NIEUWE GARAGES CROESELAAN/BERLIJNPLEIN | -883 | -1.847 | -2.722 | -3.914 | -4.390 |
| L2) LASTEN NIEUWE GARAGES CROESELAAN/BERLIJNPLEIN | 1.583 | 3.171 | 4.345 | 4.395 | 4.396 |
| R2) RESERVES NIEUWE GARAGES CROESELAAN/BERLIJNPLEIN | -700 | -1.324 | -1.623 | -814 | -609 |
| SALDO NR2) | 0 | 0 | 0 | -333 | -603 |
| B3) BATEN IN EIGEN BEHEER GARAGE KRUISSTRAAT | -314 | -314 | -314 | -314 | -314 |
| L3) LASTEN IN EIGEN BEHEER GARAGE KRUISSTRAAT | 314 | 181 | 181 | 181 | 181 |
| SALDO NR3) | 0 | -133 | -133 | -133 | -133 |
| L4) LASTEN NA ACTUALISATIE MJB | 923 | 95 | -124 | -132 | -10 |
| R4) RESERVES NA ACTUALISATIE MJB | -478 | 203 | 376 | 385 | 263 |
| SALDO NR4) | 445 | 298 | 252 | 253 | 253 |
| L5) LASTEN OPTIMALISATIE GEBRUIK PARKEERPLAATSEN | 200 | 200 | 200 | 200 | 200 |
| FIETSPARKEREN | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| B1 1) BATEN NA ACTUALISATIE MJB | 179 | 179 | 179 | 179 | 179 |
| L1 1) LASTEN NA ACTUALISATIE MJB | 42 | 979 | 778 | 778 | 778 |
| SALDO NR1 1) | 221 | 1.158 | 957 | 957 | 957 |
| L1 2) LASTEN STATIONSPLEIN OOST (BUDG. NEUTRAAL) | 495 | 495 | 495 | 495 | 495 |
| R1 2) RESERVES STATIONSPLEIN OOST (BUDG. NEUTRAAL) | -495 | -495 | -495 | -495 | -495 |
| SALDO NR1 2) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totaal AUTO en FIETS | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| Baten Auto | -4.762 | -5.204 | -5.579 | -6.771 | -7.247 |
| Baten Fiets | 179 | 179 | 179 | 179 | 179 |
| Lasten Auto | 3.020 | 3.647 | 4.602 | 4.644 | 4.767 |
| Lasten Fiets | 537 | 1.474 | 1.273 | 1.273 | 1.273 |
| Saldo baten en lasten | -1.026 | 96 | 475 | -675 | -1.028 |
| <i>Mutatie reserves</i> | | | | | |
| Parkeerreserve (verbeteren P+R Actieplan) | -171 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Parkeerreserve (aanloopverliezen Croeselaan) | -700 | -1.324 | -623 | 0 | 0 |
| Parkeerreserve (aanloopverliezen Berlijnplein) | 0 | 0 | -675 | -489 | -284 |
| Onderhoudsreserve MJOP | -307 | 203 | 376 | 385 | 263 |
| Vaste activareserve Berlijnplein | 0 | 0 | -325 | -325 | -325 |
| Vaste activareserve Stationsplein Oost | -495 | -495 | -495 | -495 | -495 |
| <i>Totaal mutatie reserves</i> | <i>-1.673</i> | <i>-1.616</i> | <i>-1.742</i> | <i>-924</i> | <i>-841</i> |
| Saldo na mutatie reserves (Excl. risico's) | -2.699 | -1.520 | -1.267 | -1.599 | -1.869 |
| Risico 1: btw straatparkeren (raming max. €6,0 miljoen) | | | | | |
| Risico 2: VPB nav risico 1 (raming max. €2,5miljoen) | | | | | |
| Risico 3: samenwerkingsovk NS niet verlengd (raming max. €1,0 miljoen) | | | | | |
| Voordelig resultaat | -2.699 | -1.520 | -1.267 | -1.599 | -1.869 |

Onderstaand worden de genummerde saldi toegelicht.

Autoparkeren

Hogere baten straat parkeren (nr. 1)

Wij begroten hogere baten straatparkeren. De eerder ingezette trend van een toename van het aantal auto's dat in de stad parkeert, zet door en de auto's blijven gemiddeld ook langer in de stad. Dit effect schrijven we toe aan de aantrekkende economie en is zowel zichtbaar bij straatparkeren als bij de parkeergarages. Daarnaast is de betalingsbereidheid hoger vanwege een effectievere handhaving. Vanaf 2019 stijgen de baten met €0,200 miljoen door de voorgenomen uitbreiding van het betaald parkeren in 2 gebieden. In eind 2017 is uit draagvlakmeting gebleken dat de maatregel uit VJN 2016 'Betaald parkeren op zondag zone A2' onvoldoende draagvlak kreeg. De verwachte extra opbrengst vanaf 2018 van €0,500 miljoen per jaar structureel is daarom vervallen.

Nieuwe garages Croeselaan/Jaarbeursplein en Berlijnplein (nr. 2)

In de parkeerexploitatie zijn de nieuwe garages Croeselaan/Jaarbeursplein (medio 2018) en Berlijnplein (2020) toegevoegd. De aanloopverliezen van beide garages worden via de egalisatiereserve gedekt (€4,093 miljoen t/m 2022). De aanloopverliezen van garage Croeselaan/Jaarbeursplein lopen t/m 2020. Vanaf 2021 laat Croeselaan /Jaarbeursplein een positief resultaat zien. De aanloopverliezen van garage Berlijnplein van 2023 en 2024 worden gedekt door verwachte meeropbrengsten van Croeselaan in dezelfde jaren.

In eigen beheer garage Kruisstraat (nr. 3)

Per 1 april 2017 is garage Kruisstraat in eigen beheer genomen. Dit leidt in 2018 tot hogere baten en lasten van €0,314 miljoen. In de jaren daarna blijven de baten gelijk en nemen de lasten af met €0,181 miljoen.

Actualisatie lasten en onderhoudreserve autoparkeren (nr. 4)

De lasten van autoparkeren zijn per saldo vanaf 2020 lager dan begroot doordat de onderhoudslasten gelijkmatig over de jaren zijn verdeeld, alleen in 2018 is een hoger bedrag voor planmatig onderhoud voorzien. Dit wordt gedekt uit de onderhoudsreserve. Daarnaast stopt de jaarlijkse bijdrage aan 'Pakketstudie verder' vanaf 2018. Dit levert een voordeel op van €0,522 miljoen per jaar.

Daartegenover zijn de beheerkosten voor gebruikersonderhoud, energie en inventaris hoger vanwege een intensiever gebruik van garages (€0,425 miljoen structureel). Daarnaast zien we een structurele stijging van de kosten (€0,347 miljoen) voor de garage P+R Westraven omdat per 2017 de dekking van de kapitaallasten is komen te vervallen. Gedurende de eerste 10 jaar werd in de dekking voorzien om de garage rendabel te laten worden. De baten uit de garage zijn in de begroting verwerkt, het vervallen van de dekking voor de kapitaallasten ten onrechte nog niet.

Optimalisatie gebruik parkeerplaatsen (nr. 5)

Om tot een optimalisatie van het gebruik van de beschikbare parkeerruimte op straat en in de garages te komen gaan we verder met de digitalisering van de dienstverlening en producten, maken we data-analyses voor beleidsdoeleinden, bereiden we het in samenhang sturen op straatparkeren en garagegebruik voor en willen we de garages beter voor doelgroepen benutten. Hiervoor is een structureel bedrag van €0,200 miljoen nodig. Bij de volgende VJN 2019 wordt bezien wat de effecten zijn voor de baten van deze projecten.

Fietsparkeren

Actualisatie baten en lasten fietsparkeren (nr. 11)

De actualisatie van de baten fietsparkeren openbare stallingen resulteert in een lagere opbrengst van €0,109 miljoen structureel. Daarnaast is gebleken dat de VJN maatregel 2016 'tarief ophalen verwijderde fietsen kostendekkend maken' voor een bedrag van €0,070 miljoen structureel niet gehaald wordt.

De beheerkosten voor gebruikersonderhoud, U-stal, energiekosten en inventaris zijn hoger (€0,127 miljoen structureel). Dit is mede het gevolg van een intensiever gebruik van fietsstallingen. Tevens zijn er extra kosten vanuit de actualisatie van de pandenbegroting van de Utrechtse Vastgoed Organisatie (€0,351 miljoen structureel). Incidentele en noodzakelijke lasten betreffen de voorbereiding in 2019 (€0,200 miljoen incidenteel) en de verplaatsing van het fietsendepot in de Merwedekanaal Zone (€0,200 miljoen structureel) en hogere kosten voor het digitaliseren van het fietsregistratiesysteem (€0,100 miljoen structureel). In 2018 is een incidenteel voordeel van €0,450 miljoen verwerkt vanwege vertraagde oplevering van fietsenstalling Postkantoor Neude.

Fietsenstalling Stationsplein Oost (budgettair neutraal) (nr. 12)

Vanaf 2018 worden de extra kapitaallasten van de nieuwe fietsenstalling Stationsplein Oost gedekt uit de vaste activa Reserve. Dit is budgettair neutraal verwerkt (€0,495 miljoen).

Meerjarenbeeld parkeren na actualisatie bijstellingen

Na voorgaande mutaties ontstaat het volgende beeld voor de meerjarige exploitatie parkeren.

| Bedragen * 1.000 | Realisatie 2017 | Actuele begroting 2018 (*na verwerking VJN) | Actuele begroting 2019 (*na verwerking VJN) | Actuele begroting 2020 (*na verwerking VJN) | Actuele begroting 2021 (*na verwerking VJN) | Actuele begroting 2022 (*na verwerking VJN) |
|-----------------------------------|-----------------|--|--|--|--|--|
| Baten | | | | | | |
| Maatregelen autoparkeren | 35.469 | 37.977 | 38.169 | 39.045 | 40.237 | 40.713 |
| Maatregelen fietsparkeren | 563 | 611 | 611 | 611 | 611 | 611 |
| Totaal baten | 36.032 | 38.588 | 38.780 | 39.656 | 40.848 | 41.324 |
| Lasten | | | | | | |
| Maatregelen autoparkeren | 13.900 | 16.045 | 16.835 | 17.875 | 17.915 | 18.037 |
| Maatregelen fietsparkeren | 5.436 | 7.391 | 9.190 | 9.090 | 9.090 | 9.090 |
| Totaal lasten | 19.336 | 23.436 | 26.025 | 26.965 | 27.005 | 27.127 |
| Saldo baten en lasten | 16.696 | 15.152 | 12.755 | 12.691 | 13.843 | 14.197 |
| Mutaties reserves | | | | | | |
| Toevoeging reserves | 522 | | | | | |
| Onttrekking reserves | 1.039 | 2.579 | 2.536 | 2.344 | 1.526 | 1.443 |
| Saldo na mutaties reserves | 18.257 | 17.731 | 15.291 | 15.035 | 15.369 | 15.640 |

* excl. aanpassing renteomslag 4% naar 2%

Verloopoverzichten reserves

De aangegeven mutaties in de reserves leiden tot de volgende meerjaren prognose van de stand van deze reserves.

| Verloopoverzicht parkeerreserve (bedragen * 1.000) | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--|--------------|--------------|------------|------------|-----------|
| Stand per 1 januari | 3.958 | 3.918 | 2.098 | 805 | 321 |
| Nota stallen en parkeren Verbeteren gebruik P+R Actieplan | -288 | -96 | 0 | 0 | 0 |
| MPB 2016 aanpak fiets-parkeren rond Centraal Station | -500 | -400 | 0 | 0 | 0 |
| Aanloopverliezen Croeselaan/Jaarbeursplein | -700 | -1.324 | -623 | 0 | 0 |
| Aanloopverliezen Berlijnplein | 0 | 0 | -675 | -489 | -284 |
| B&D voorstel 2017 storting ivm aanloopverliezen Berlijnplein | 1.447 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Afrondingsverschillen | 0 | 0 | 4 | 4 | 4 |
| Stand per 31 december | 3.918 | 2.098 | 805 | 321 | 42 |

| Verloopoverzicht onderhoudsreserve (bedragen * 1.000) | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|------------|------------|------------|------------|------------|
| Stand per 1 januari | 1.294 | 913 | 913 | 904 | 904 |
| Onttrekking MJOP | -381 | 0 | -9 | 0 | -121 |
| Stand per 31 december | 913 | 913 | 904 | 904 | 783 |

Bijlagen

Uitvoeringsplanning

In deze bijlage is voor alle in het MPB geprogrammeerde projecten de planning opgenomen. Daarbij is een uitsplitsing gemaakt in de voorbereiding en de daadwerkelijke uitvoering.

| Maatregel | Vorbereiding | Uitvoering |
|--|--------------|-------------|
| FIETS&VOETGANGER | | |
| Hoofd fietsroutes | | 2019 |
| Doorfietsroute Overvecht – USP | | 2018 |
| Doorfietsroute langs Vleutense Baan en ARK | | 2018 |
| Doorfietsroute om de binnenstad Oost | | 2018 |
| Fietsroute Elektronweg – Reactorweg | | 2018 |
| Fietsparkeren Utrecht Centrum (FRIS-ervolg) | | 2018 |
| Verplichte bijdrage projectmanagement Beter Benutten Vervolg | | 2018 |
| Invoering leenfietsen | 2018 | 2018–2019 |
| Fietsparkeren binnenstad | | 2018–2020 |
| Fietsparkeren Utrecht Centrum (Kruisvaartstalling) | | 2019 |
| Doorfietsroute Noordelijke Singelring | 2018 | 2019 |
| Oosterspoorbaan (laatste deel) | | 2019 |
| Doorfietsroute Vechtroute fase 2 | 2018 | 2019 |
| Fietsparkeren business case OVT na pilot expl. | | 2019 |
| Fietsroute Nachtegaalstraat – Reigerstraat | 2018 | 2019 |
| Fietsroute Voorstraat – Wittevrouwenstraat | 2018 | 2019 |
| Herenroute: Malieblad/ Maliebaan | 2018 | 2019 |
| Actieplan Voetganger | | 2018 – 2020 |
| Doorfietsroute langs spoor Amsterdam | 2018 | 2019–2022 |

| Maatregel | Vorbereiding | Uitvoering |
|---|--------------|---------------------------|
| Openbaar Vervoer en Auto | | |
| Openbaar Vervoer | | |
| OV-inframaatregelen n.a.v. vervoersplan 2018 | | 2018 |
| Handhaving Taxikeurmerk | | 2018 |
| Toegankelijkheid bushaltes | 2018 | 2018-2018 |
| 50 P+R plaatsen in garage LRC | 2018 | 2019 |
| HOV bestaande stad Z80 | | 2018-2019 |
| HOV bestaande stad Z90 | | 2018-2020 |
| Uithoflijn | | 2018-2019 |
| Randstadspoor afronding | | 2018 |
| HOV Leidsche Rijn Z50 | | 2018 |
| Westtangent inclusief Tangentlijn 10 | | 2018 |
| Verkennen en benutten OV-alternatieven USP en UC | | 2018 |
| Auto | | |
| Expeditiebrug Jaarbeurs | | Afh. van Jaarbeurs |
| Verkeersmaatregelen Harlemerwaard | | Afh. van gemeente Woerden |
| Socrateslaan / Beneluxlaan Oost | 2018-2019 | 2020-2021 |
| Oversteekbaarheid Eyckmanlaan | | 2018 |
| Alternatief Knip Maarssenseweg | 2018 | 2018 |
| Aanpak stedelijke verbindingswegen | | 2020 e.v. |
| Westelijke stadsboulevard | 2018 - 2019 | 2019-2020 |
| Opwaardering NRU | 2018 - 2019 | 2020-2024 |
| Wegnummering infosysteem | 2018 | 2018-2019 |
| Inpassing NOUW Leidsche Rijn Centrum | | 2018 |
| Amsterdamsestraatweg 1 ^e fase | 2018 | 2018/2019 |
| Voorzieningen bij stations | | |
| Integrale aanpak Vondellaan | 2018-2019 | 2020 |
| Fietsvoorziening station LRC en Lage Weide | | 2018 |
| Voorzieningen fietsparkeren station Overvecht | 2018 | 2018 |
| Fietsparkeren station Overvecht Tuindorpkant | 2018 | 2018 |
| Bereikbaarheid station Vaartse Rijn via Ooster- en Westerkade | 2018 - 2019 | 2019-2020 |
| VERKEERSVEILIGHEID | | |
| Actieplan Verkeersveiligheid | | 2018-2020 |
| Maatregelen busbaan Vleuterweide | | 2018 |
| Aanpak VRI's | | 2018 |
| SLIM REGELEN | | |
| Actieplan De Gebruiker Centraal | | 2018 |
| Actieplan Goederenvervoer | | 2018-2020 |
| Actieplan Schoon Vervoer | | 2018-2020 |
| Smart Mobility dynamisch verkeersmanagement | | 2018 |

Financieel overzicht van alle projecten in het MPB

Onderstaand zijn alle projecten weergegeven die binnen het Meerjarenplan Bereikbaarheid worden uitgevoerd. Hierbij is de in paragraaf 4.2 gebruikte rubricering aangehouden.

Stand van zaken geprogrammeerde en lopende projecten

| Projectnaam: | Kosten-raming | Budget GU | Verder GU | Dekking vanuit bijdragen derden | Realisatie t/m jaarrekening 2017 |
|---|----------------|---------------|---------------|---------------------------------|----------------------------------|
| Hoofd fietsroutes, incl. fiets file vrij en aanvullend | 24.381 | 3.236 | 7.595 | 13.550 | 23.413 |
| Doorfietsroutes (amendement 2013/A83) Cremerstraat | 1.800 | 1.000 | 800 | 0 | 1.800 |
| Herenroute (inclusief Vervolg Maliebald, Maliebaan) | 3.100 | 44 | 2.430 | 626 | 1.367 |
| Dafne Schippersbrug | 18.462 | 1.113 | 13.767 | 3.582 | 14.795 |
| Moreelsebrug | 6.500 | 1.500 | 5.000 | 0 | 5.500 |
| Invoering leenfietsen | 1.022 | 0 | 1.022 | 0 | 523 |
| Fietsparkeren binnenstad | 8.097 | 6.597 | 0 | 1.500 | 4.155 |
| Fietsparkeren business case OVT na pilot | 3.500 | 2.564 | 0 | 936 | 567 |
| Fietsparkeren Utrecht Centrum (Kruisvaartstalling) | 8.109 | 0 | 0 | 8.109 | 0 |
| Fietsparkeren Utrecht Centrum (FRIS-vervolg) | 820 | 0 | 0 | 820 | 645 |
| fietsroute Oosterspoorbaan | 1.650 | 1.650 | 0 | 0 | 1.455 |
| Doorfietsroute Vechtroute fase 1 en2 | 3.200 | 790 | 2.200 | 210 | 1.453 |
| Doorfietsroute om de OostTolsteeg Maliesingel | 2.030 | 573 | 0 | 1.457 | 1.102 |
| Doorfietsroute om de Oost resterende tracé | 2.559 | 1.092 | 250 | 1.217 | 508 |
| Doorfietsroute langs spoor Adam | 5.200 | 0 | 5.200 | 0 | 92 |
| Hoofd fietsroute Elektronweg – Reactorweg | 1.200 | 0 | 1.200 | 0 | 122 |
| Doorfietsroutes 4 Noordelijke Singelring | 3.250 | 0 | 3.250 | 0 | 618 |
| Doorfietsroute Overvecht-Uithof | 2.526 | 1.194 | 0 | 1.332 | 58 |
| Doorfietsroutes langs Vleutense Baan en ARK (BNT) | 1.977 | 0 | 0 | 1.977 | 0 |
| Kwaliteits fietsroutes stations | 2.564 | 1.473 | 0 | 1.091 | 2.310 |
| Fietsimpuls | 213 | 213 | 0 | 0 | 192 |
| E-bike | 175 | 175 | 0 | 0 | 157 |
| Fiets- voetgangervoorzieningen Nachtegaalstraat – Reigerstraat* | 5.550 | 0 | 5.550 | 0 | 212 |
| fiets- voetgangervoorzieningen Voorstraat- Witte Vrouwenstraat | 5.000 | 0 | 5.000 | 0 | 347 |
| Actieplan voetgangers | 1.000 | 1.000 | 0 | 0 | 426 |
| Verplichte bijdrage projectmanagement Beter Benutten Vervolg | 600 | 600 | 0 | 0 | 458 |
| Voorzieningen station Overvecht Noordzijde | 830 | | | 830 | 0 |
| Totaal Fiets en voetganger | 115.314 | 24.814 | 53.264 | 37.237 | 62.275 |

| | | | | | |
|---|----------------|---------------|--------------|----------------|----------------|
| HOV Leidsche Rijn | 8.748 | 0 | 0 | 8.748 | 7.710 |
| Busbaan Dichterswijk incl. maatregelen Auto en langzaam verkeer (Z90) | 31.137 | 16.600 | 2.300 | 12.237 | 6.467 |
| Busbaan Transwijk (Z80) Exclusief A2 Zuidradiaal | 68.802 | 2.076 | 0 | 66.726 | 16.535 |
| A2 Zuidradiaal | 2.700 | 0 | 2.700 | 0 | 2.542 |
| Randstadspoor | 9.617 | 9.617 | 0 | 0 | 9.417 |
| Jacobsstraat | 3.600 | 0 | 0 | 3.600 | 3.546 |
| De Uithoflijn tram (onderbouw en randvoorwaardelijke projecten, incl Cranenborgh) | 139.061 | 59.300 | 0 | 79.761 | 120.160 |
| Busbaan Kruisvaart | 10.207 | 0 | 0 | 10.207 | 9.777 |
| Westtangent Inclusief Tangentlijn 10) | 13.612 | 0 | 0 | 13.612 | 10.139 |
| Studiekosten OV MIRT | 85 | 85 | 0 | 0 | 28 |
| Verkennen en benutten OV alternatieven USP en UC | 3.200 | 200 | 0 | 3.000 | 1.045 |
| Fietsvoorzieningen RSS overige stations muv Overvecht Noord en Vleuten | 1.200 | 600 | 0 | 600 | 101 |
| Integrale aanpak Vondellaan | 1.600 | 800 | 0 | 800 | 0 |
| Bereikbaarheid station via Oosterkade en Westerkade | 4.000 | 2.000 | 0 | 2.000 | 7 |
| Taxistandplaatsen en handhaving Taxikeurmerk (5 jaar) | 350 | 350 | 0 | 0 | 267 |
| Toegankelijkheid bushaltes | 500 | 500 | 0 | 0 | 72 |
| OV-inframaatregelen nav vervoersplan | 700 | 700 | 0 | 0 | 408 |
| Totaal Openbaar Vervoer | 299.119 | 92.828 | 5.000 | 201.291 | 188.221 |
| Aanvullend programma Bereikbaarheid Stationsgebied exclusief van Zijstweg | 14.700 | 14.700 | 0 | 0 | 5.537 |
| Bijdrage expeditiebrug Jaarbeurs | 2.500 | 0 | 2.500 | 0 | 0 |
| Inpassing NOUW LR CENTRUM | 8.036 | 8.036 | 0 | 0 | 6.894 |
| Risico nadeelcompensatie en planschade | 500 | 500 | 0 | 0 | 156 |
| Wegnummer informatie systeem | 1.500 | 1.500 | 0 | 0 | 237 |
| Integrale aanpak NRU | 180.000 | 16.700 | 0 | 163.300 | 6.991 |
| Westelijke Stadsboulevard (MUW) | 30.000 | 30.000 | 0 | 0 | 3.350 |
| Europalaan | 6.000 | 6.000 | 0 | | |
| Herinrichting t Goylaan | 6.129 | 1.752 | 0 | 4.377 | 5.893 |
| Binnenstedelijke verbindingsweg Socrateslaan Beneluxlaan Oost | 5.000 | 0 | 5.000 | 0 | 5 |
| Planstudie ring Utrecht 2015 en 2016 (voorlopige raming) | 1.278 | 1.278 | 0 | 0 | 865 |
| Maatregelen alternatief knip Maarssenseweg | 1.500 | 1.500 | 0 | 0 | 690 |
| Oversteekbaarheid Eykmanlaan | 1.109 | 1.109 | 0 | 0 | 265 |
| Slimme kruisingen | 777 | 600 | 0 | 177 | 604 |
| Totaal Auto | 259.029 | 83.675 | 7.500 | 167.854 | 31.487 |
| P&R Leidsche Rijn Centrum definitief | 1.458 | 0 | 1.458 | 0 | 234 |
| Totaal Park & Ride | 1.458 | 0 | 1.458 | 0 | 234 |

| | | | | | |
|---|----------------|----------------|---------------|----------------|----------------|
| Actieplan goederenvervoer | 3.904 | 2.709 | 200 | 995 | 3.140 |
| Stadsdistributie Stop & Drop | 550 | 200 | 0 | 350 | 238 |
| Laad- en losplaatsgebruik | 50 | 50 | 0 | 0 | 40 |
| Logistiek ontkoppelpunt | 507 | 250 | 0 | 257 | 98 |
| Truckspotting | 462 | 100 | 0 | 362 | 171 |
| Electrisch Vervoer (ASV) | 4.756 | 1.961 | 0 | 2.795 | 4.559 |
| Milieuzones en subsidies (ASV) | 3.693 | 1.374 | 0 | 2.320 | 2.785 |
| Stimuleren deelgebruik auto (ASV) | 807 | 0 | 0 | 807 | 594 |
| De gebruiker Centraal Vervolg 2016-2017 | 2.161 | 550 | 0 | 1.612 | 1.320 |
| Scholen aanpak (DGC) | 190 | 190 | 0 | 0 | 132 |
| Spitsmijdende bedrijven (DGC) | 282 | 282 | 0 | 0 | 226 |
| Publiekstrekkingen en evenementen | 150 | 150 | 0 | 0 | 140 |
| Pak het moment | 97 | 97 | 0 | 0 | 78 |
| Ontwikkeling reisadvies (DGC) | 166 | 166 | 0 | 0 | 133 |
| Meetnet Luchtkwaliteit | 1.050 | 792 | 0 | 258 | 628 |
| Eigen wagenpark (ASV) | 500 | 500 | 0 | 0 | 41 |
| Luchtkwaliteitsmaatregelen bij scholen | 400 | 400 | 0 | 0 | 0 |
| Monitoren en onderzoekskosten | 8.921 | 7.840 | 0 | 1.081 | 7.353 |
| Proof of Concept | 2.248 | 0 | 0 | 2.248 | 1.388 |
| Smart Mobility (Dynamisch Verkeersmanagement) | 1.000 | 1.000 | 0 | 0 | 183 |
| Schoolchange | 251 | 0 | 0 | 251 | 0 |
| Totaal Duurzaam Vervoer (overig) | 32.145 | 18.609 | 200 | 13.336 | 23.247 |
| Opheffen parkeerplaatsen Mariaplaats | 507 | 507 | 0 | 0 | 134 |
| Totaal Reguleren autoparkeren Parkeren | 507 | 507 | 0 | 0 | 134 |
| Actieplan Verkeersveiligheid | 5.000 | 5.000 | 0 | 0 | 2.610 |
| Maatregelen verkeersveiligheid busbaan Vleuterweide (aanvullend op het restant van het budget van de wijkverkeersplannen) | 2.325 | 1.925 | 0 | 400 | 1.287 |
| Onderhouden UVL (2 jaar) en verkeerstuin | 350 | 250 | 0 | 100 | 245 |
| Hinderplanning 2012 t/m 2014 (incl. communicatie) | 290 | 290 | 0 | 0 | 192 |
| Aanpak VRI inclusief kleine fysieke maatregelen | 1.022 | 1.022 | 0 | 0 | 578 |
| Economisch investeringsfonds | 10.000 | 10.000 | 0 | 0 | 8.710 |
| Bijdrage verkeersveiligheid Wilhelminalaan | 1.500 | 1.500 | 0 | 0 | 217 |
| Amsterdamse Straatweg | 2.800 | 1.800 | 0 | 1.000 | 0 |
| Bijdrage aan visie Kanaalstraat | 100 | 100 | 0 | 0 | 0 |
| Flankerend beleid winkelwandelgebied / herinrichting Lange Nieuwstraat en Wijde Doelen | 2.000 | 2.000 | 0 | 0 | 7 |
| Verkenning As Noordoost Noordwest | 200 | 200 | 0 | 0 | 223 |
| Totaal wijken en verkeersveiligheid | 25.587 | 24.087 | 0 | 1.500 | 14.068 |
| Eind totaal | 733.160 | 244.521 | 67.422 | 421.218 | 319.666 |

Voorgenomen toekomstige investeringen in het MPB

| Projectnaam: | Kostenraming | Budget GU | Verder GU | Dekking vanuit bijdragen derden |
|---|----------------|----------------|-----------|---------------------------------|
| Cofinanciering OV-systeemsprong | 65.400 | 65.400 | 0 | 0 |
| Gemeentelijke bijdrage leefbaarheidsdoelstelling opwaardering NRU | 19.000 | 19.000 | 0 | 0 |
| Overige verbindingswegen | 16.800 | 16.800 | 0 | 0 |
| Verkeersmaatregelen Harmelerwaard | 1.516 | 1.516 | 0 | 0 |
| Fietsparkeren business case OVT na pilot | 2.500 | 2.500 | 0 | |
| Fietsvoorziening USP Rijnsweerd | 3.400 | 3.400 | 0 | 0 |
| Investeringen Slimme routes, Slim regelen, Slim bestemmen | 32.064 | 32.064 | 0 | 0 |
| Eind totaal | 140.680 | 140.680 | 0 | 0 |

In te passen knelpunten en niet te missen kansen

| Projectnaam: | Kostenraming | Budget GU | Verder GU | Dekking vanuit bijdragen derden |
|---|---------------|---------------|-----------|---------------------------------|
| Reservering vanuit Bereikbaarheid voor tekort Uithoflijn | 17.500 | 17.500 | 0 | 0 |
| OV-inframaatregelen nav vervoersplan | 600 | 600 | 0 | 0 |
| MAAS pilot Leidsche Rijn | 350 | 350 | 0 | 0 |
| Fietspad Demkabocht en Nifterlakeplantsoen (onder hoofdfietsroutes) | 400 | | | 400 |
| Actieplan Verkeersveiligheid | 2.000 | 2.000 | 0 | 0 |
| Fietstunnel Cartesiusdriehoek | 1.500 | 1.500 | | |
| Smart Mobility Cartesiusdriehoek | 250 | 250 | 0 | |
| Reservering cofinanciering Korte Termijn Aanpak | 2.000 | 2.000 | | |
| Continuïteit Slim regelen | 2.000 | 2.000 | 0 | 0 |
| Continuïteit Schoon Vervoer | 1.450 | 1.450 | 0 | |
| Taxistandplaatsen en handhaving Taxikeurmerk (5 jaar) | 100 | 100 | 0 | |
| Eind totaal | 28.150 | 27.750 | 0 | 400 |

| Totaal MPB | Kostenraming | Budget GU | Verder GU | Dekking vanuit bijdragen derden |
|------------------------|----------------|----------------|---------------|---------------------------------|
| Eind totaal MPB | 901.990 | 412.951 | 67.422 | 421.618 |

Parkeergegevens per rayon

| Zone | Parkeer | Parkeerrayon naam | Aantal parkeer plaatsen | 2% van aantal parkeer plaatsen | Doel fiets | Doel groen | Doel spelen | Doel trottoir | Benut van 2% | Resterend |
|-----------------------|---------------------------------------|--------------------------------|-------------------------|--------------------------------|------------|------------|-------------|---------------|--------------|------------|
| Zone A1 | 1.100 | Wijk C | 187 | 3 | 3 | | | | 3 | 0 |
| | 1.102 | Janskerkhof vergunninghouders | 296 | 6 | 2 | | | 4 | 6 | 0 |
| | 1.200 | Janskerkhof automaten | 513 | 10 | 6 | 4 | | | 10 | 0 |
| | 2.100 | Nieuwegracht automaten | 341 | 7 | 2 | | | 5 | 7 | 0 |
| | 2.101 | Nieuwegracht vergunninghouders | 184 | 4 | | | | 4 | 4 | 0 |
| | 2.102 | Springweg vergunninghouders | 183 | 4 | 4 | | | | 4 | 0 |
| | 2.200 | Springweg automaten | 332 | 7 | 6 | | | | 6 | 1 |
| Totaal | | | 2036 | 41 | 23 | 4 | | 13 | 40 | 1 |
| Zone A2 | 3.100 | Oudwijk | 1076 | 22 | 4 | | | | 4 | 18 |
| | 3.200 | Watervogelbuurt | 454 | 9 | 1 | | | | 1 | 8 |
| | 3.300 | Hendrik Tollensstraat e.o. | 230 | 5 | | | | | 0 | 5 |
| | 3.400 | Dichterswijk-oost | 322 | 6 | | | | | 0 | 6 |
| | 4.100 | Buiten Wittevrouwen | 1327 | 27 | 2 | 1 | | | 3 | 24 |
| | 4.600 | Hooch Boulandt | 798 | 16 | 6 | 4 | | | 10 | 6 |
| | 5.100 | Hagelbuurt | 53 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| | 5.200 | Nieuw Engeland | 1043 | 21 | 4 | | | | 4 | 17 |
| | 5.300 | Lombok | 1760 | 35 | 7 | 2 | | | 9 | 26 |
| | 5.400 | Leidseweg e.o. | 430 | 9 | | | | | 0 | 9 |
| | 8.100 | Vogelenbuurt | 1556 | 31 | 10 | | | | 10 | 21 |
| | 8.200 | Wittevrouwen | 1722 | 34 | 3 | | | 1 | 4 | 30 |
| | 9.100 | Jaarbeursplein e.o. | 74 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| | 9.112 | Smakelaarsveld | 16 | 0 | | | | | 0 | 0 |
| | 9.200 | Knipstraat | 26 | 1 | | | | | 0 | 1 |
| 8.300 | Pijlsweerd | 930 | 19 | 4 | | | | 4 | 15 | |
| Totaal | | | 11817 | 237 | 41 | 7 | | 1 | 49 | 188 |
| Zone B1 | 1.111 | Amsterdamsestraatweg | 77 | 2 | | | | | 0 | 2 |
| | 6.100 | Oudwijk Noord | 937 | 19 | 1 | | | | 1 | 18 |
| | 6.200 | Schildersbuurt | 2081 | 42 | 4 | 3 | | | 7 | 35 |
| | 6.300 | Abstede | 823 | 16 | | | | | 0 | 16 |
| | 6.400 | Rivierenwijk | 744 | 15 | | | | | 0 | 15 |
| | 6.500 | Rubenslaan e.o. | 374 | 7 | | | | | 0 | 7 |
| | 6.600 | Oude Houtensepad | 79 | 2 | | | | | 0 | 2 |
| | 7.100 | Pijlsweerd Noord | 922 | 18 | 2 | | | | 2 | 16 |
| | 7.200 | Tuinwijk | 1908 | 38 | | 2 | | | 2 | 36 |
| | 7.300 | Zeeheldenbuurt | 1483 | 30 | 1 | 7 | | | 8 | 22 |
| | 7.600 | Tuindorp Oost (april 2018) | 1526 | 31 | | | | | 0 | 31 |
| | 7.700 | Tuindorp (per juni 2017) | 1317 | 26 | 1 | 5 | | | 6 | 20 |
| | 7.800 | Tuindorp Noord | 1016 | 20 | | | | | 0 | 20 |
| | 10.100 | Nieuw Welgelegen | 187 | 4 | | | | | 0 | 4 |
| | 10.200 | Nieuw Welgelegen West | 389 | 8 | | | | | 0 | 8 |
| | 11.100 | Welgelegen (per juni 2017) | 137 | 3 | | | | | 0 | 3 |
| | 12.100 | 2e Daalsebuurt | 997 | 20 | 4 | | | | 4 | 16 |
| | 12.200 | Ondiep | 225 | 5 | 0 | | | | 0 | 5 |
| | 13.100 | Laan van Nieuw Guinea | 901 | 18 | 2 | | | | 2 | 16 |
| | 14.100 | Majellapark | 562 | 11 | | | | | 0 | 11 |
| 15.100 | Lodewijk Napoleonplantsoen | 314 | 6 | | | | | 0 | 6 | |
| 116.100 | Rotsoord-Tolsteeg (april 2018) | 811 | 16 | | | | | 0 | 16 | |
| 117.100 | Europalaan Noord (per 04-2016) | 134 | 3 | | | | | 0 | 3 | |
| 130.100 | Leidsche Rijn Centrum (per 2-10-2017) | 266 | 5 | | | | | 0 | 5 | |
| Totaal | | | 18210 | 365 | 15 | 17 | | 0 | 32 | 333 |
| Totaal fiscaal | | | 32063 | 643 | 79 | 28 | 0 | 14 | 121 | 522 |

situatie per 1 april 2018

In de kolommen met benutte parkeerplaatsen staan zowel de reeds opgeheven én aangevraagde parkeerplaatsen in het kader van de 2% regeling.

Toelichting 2% regeling

Met de procedure opheffen parkeerplaatsen gefiscaliseerd gebied wordt het mogelijk gemaakt een klein aantal parkeerplaatsen, maximaal 1 à 2 per keer, op te heffen voor voorzieningen die de leefbaarheid in een buurt vergroten. Het gaat hier om aanvragen ten behoeve van fietsklemmen, fietstrommels, speelvoorzieningen van kinderen, verbreden van het trottoir en het toevoegen van groen zoals gras, bomen en plantenbakken. Tot maximaal 2% van het totaal aantal reguliere parkeerplaatsen in een parkeerrayon mag opgeheven worden zonder dat hier fysieke of financiële compensatie tegenover staat. Afsproken is jaarlijks met het Meerjarenperspectief Bereikbaarheid (MPB) een geactualiseerd overzicht mee te sturen.