MPR 2022

Meerjaren Perspectief Ruimte



Mei 2022
Kenmerk: 9919773

Colofon

In opdracht van

Ontwikkelorganisatie Ruimte

Internet

https://www.ruimtelijkeprojectenutrecht.nl/

Fotografie

Merijn van der Vliet

Inhoud

1 Inleiding 4

2 Koers houden in ruimtelijke ontwikkeling 8

3 De ruimtelijke opgaven 12

3.1 Wonen 12

3.2 Werken 21

3.3 Duurzame mobiliteit 26

3.4 Gezond leefklimaat met ruimte voor groen 30

3.5 Energie 33

3.6 Maatschappelijke voorzieningen 36

4 Gezonde gebiedsontwikkeling 39

4.1 Centrum (Stationsgebied/ Binnenstad) 39

4.2 Zuidwest (inclusief Merwedekanaalzone) 43

4.3 Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern inclusief Rijnenburg 47

4.4 Utrecht Science Park (USP) en Rijnsweerd 51

4.5 Noordoost, Oost en Zuid 54

4.6 West en Noordwest 58

4.7 Overvecht 61

5 Actualisatie financieel beeld: investeringsimpuls RSU, meerjarenprogramma bereikbaarheid, grondexploitaties en Merwedekanaalzone 64

5.1 Actualisatie financiën investeringsimpuls RSU 64

5.1.1 Ontwikkeling van de reserve Investeringsimpuls RSU (exclusief middelen betaalbaar wonen) 64

5.1.2 Ontwikkeling van de reserve Investeringsimpuls RSU, onderdeel middelen betaalbaar wonen 65

5.1.3 Voorziening meerwaarde prestatieafspraken woningcorporaties 66

5.2 Actualisatie meerjarenprogramma bereikbaarheid (MPB) 67

5.2.1 Budget beschikbaar voor herprogrammering 68

5.2.2 Inpassing van knelpunten en wensen en overige actualisatie 71

5.2.3 Financieel beeld programma bereikbaarheid t/m 2041 78

5.3 Actualisatie Parkeerexploitatie 80

5.4 Financieel beeld gebiedsopgaven 85

5.4.1 Parameters en uitgangspunten bij de actualisatie van grondexploitatieprojecten 85

5.4.2 Financieel beeld grondexploitatieprojecten 87

5.4.3 Financieel beeld grondexploitatie Leidsche Rijn 93

5.4.4 Financieel beeld grondexploitatie Stationsgebied 95

5.4.5 Financieel beeld Merwedekanaalzone 96

5.4.6 Reserve grondexploitaties 100

1 Inleiding

Utrecht heeft haar koers t/m 2040 vastgelegd in de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 (RSU). Hierin staat gezond stedelijke leven voor iedereen centraal. Het realiseren van de gestelde ambities zijn alleen mogelijk door samenhang aan te brengen tussen gebiedsontwikkeling, groen, maatschappelijke voorzieningen en mobiliteit en de investeringen die we hierin doen. De onderlinge verbondenheid van de opgaven vraagt om het tijdig en in samenhang programmeren van de beschikbare middelen. In de RSU is opgenomen dat de totale investeringsopgave tot 2040 circa 7,1 miljard euro bedraagt en dat dit vraagt om het mobiliseren van alle mogelijke investeringsmiddelen.



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

Integraal programmeren en het Meerjaren Perspectief Ruimte (MPR)

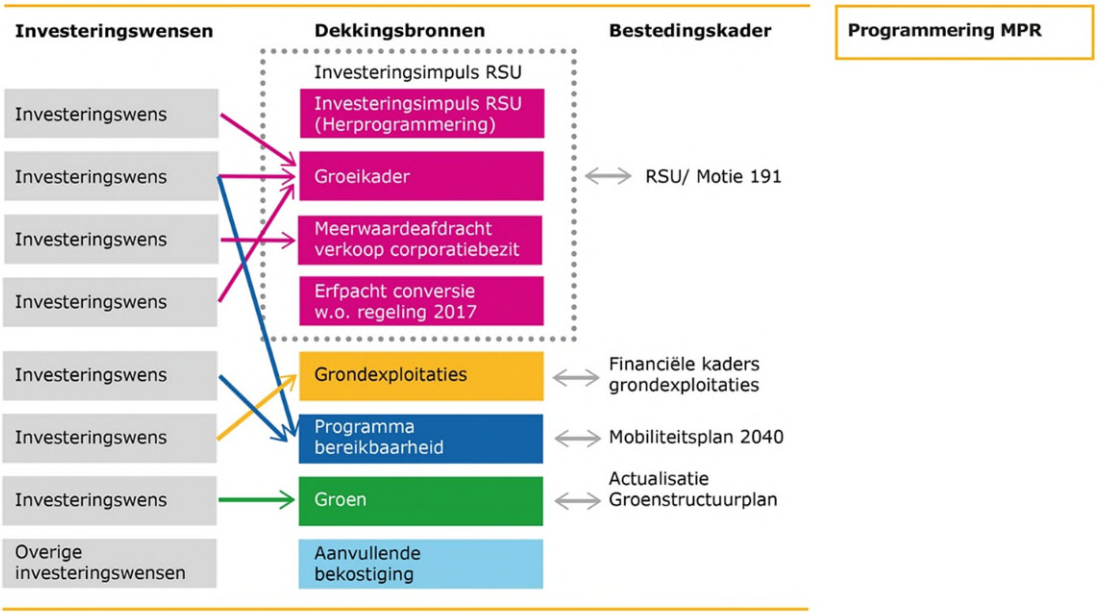
De RSU geeft koers aan ons eigen handelen. Hoe we dat doen geven we weer in het MPR. Om te onderzoeken of we met deze programmering ook op koers liggen ten opzichte van de ambities RSU en of we conform het uitgangspunt groeien in balans, is dit jaar een eerste stap gemaakt met een doorontwikkeling van het MPR tot een monitor-, analyse- en bijsturingsinstrument van de RSU. Allereerst

hebben we ten opzichte van vorig jaar de thematische opgave Maatschappelijke voorzieningen toegevoegd. Daarnaast hebben we voor de verschillende thematische en gebiedsgerichte opgaven de volgende opbouw gehanteerd:

1. Een beschrijving van de opgave tot aan 2040, gebruikmakend van bestaande monitoringsbronnen zoals de Utrecht Monitor.
2. Een blik op de harde en zachte plancapaciteit, waarmee we laten zien wat we op korte, middellange en langere termijn verwachten te realiseren.
3. Een analyse of we met deze plannen op koers liggen voor de opgave uit de RSU 2040 en waar de focus op zou moeten liggen in de komende periode.

Deze analyse is bedoeld om vervolgens, bij de integrale afweging, te komen tot inhoudelijke bijsturings- en investeringsvoorstellen. Waar in andere jaren het MPR gelijktijdig met de integrale afweging bij VJN ter besluitvorming wordt voorgelegd aan de raad, wordt dit jaar als gevolg van de gemeenteraads-verkiezingen, een ander proces doorlopen. Het MPR loopt nog steeds gelijktijdig mee met de besluitvorming over de Voorjaarsnota 2022 en de 1ste Bestuursrapportage door de raad, maar hierin zijn alleen onderwerpen opgenomen waarover besluitvorming niet kan wachten tot de behandeling van de Programmabegroting 2023 in het najaar. Het betreft besluitvorming t.a.v. lopende projecten, waarover afspraken zijn gemaakt met derden, het oplossen van acute knelpunten of waarbij het gaat om een technische financiële actualisatie. Ten aanzien van de financiële actualisatie van de grondexploitaties, investeringsimpuls RSU en de investeringen van bereikbaarheid geldt dat het bijstellen van de financiële planning in de jaarschijf 2022 meerjarig doorwerkt in de volgende jaarschijven. Hiermee kan de begrotingswijziging ook voor deze jaarschijven worden doorgevoerd.

Het MPR is een sturingsinstrument voor de Raad; keuzes voor investeringen en bijsturing worden (normaliter) in het MPR en Voorjaarsnota (investeringsagenda groei) voorgelegd aan de Raad. Voor de benodigde dekking kijken we naar de beschikbare financiële ruimte binnen de afzonderlijke bestaande dekkingsbronnen, zoals in onderstaand figuur is weergegeven.



Het MPR bevat de (her)programmering van de beschikbare middelen binnen de dekkingsbronnen Investeringsimpuls RSU, de grondexploitaties, erfpacht, Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB), de parkeerexploitatie en geeft richting aan de middelen van groen (MGP). Het Meerjaren Groenprogramma - Ruimte voor Groen uitvoeringsprogramma 2022-2026, als bijlage bij het MPR, geeft inzicht in het jaarlijks

investerings-en uitvoeringsprogramma van de gemeente om de stad te vergroenen en toekomstbestendig te maken.

Doorontwikkeling MPR: uitwerking barcode-systematiek en integrale stedelijke programmering

In de komende jaren zullen we volgende stappen zetten in de doorontwikkeling van het MPR als analyse-instrument of we op koers liggen ten opzichte van de RSU 2040. Met de operationalisering van de strategie voor groen, de doorontwikkeling van de agenda mobiliteitsplan, de Energievisie en het scherper in kwantitatief in beeld brengen van de maatschappelijke voorzieningen zijn er voldoende handvatten om hier in het volgende MPR nieuwe stappen in te zetten. We zien dat met name de zachte plannen voor de langere termijn moeten duidelijker worden om goed te kunnen wegen of we de RSU-ambities zullen realiseren. Overigens is daarbij wel van belang dat de kwantificering van de ambities in de RSU bedoeld zijn om voldoende tegemoet te kunnen komen aan de groei van de stad. De aantallen zijn geen doel op zich, maar geven aan wat nodig is om de verwachte groei tot 2040 te accommoderen.

Gebalanceerde groei van de stad met samenhang tussen de verschillende opgaven vraagt om verdere uitwerking van de barcode-systematiek. Daarmee zijn we beter in staat om ambities in lijn te brengen met de reële groei van de stad en om eventuele scheefgroei van functies vast te stellen (in welke delen van de stad zien we een surplus of een tekort ontstaan op barcode-onderdelen en wat zijn slimme oplossingen voor een stad in balans). Ook willen we kunnen duiden welk effect een grote ontwikkeling in het algemeen (zoals minder groei of vooral groei in één deel van de stad) heeft op overige delen van de stad.
Om te voorkomen dat de discussie over transformatie van de stad zich te veel op hoeveelheden toespitst, wordt gewerkt aan een ‘intelligente barcode’, waarin naast de kwantiteit (m2) ook multifunctioneel ruimtegebruik (MXI) en kwaliteit (Q) gezamenlijk worden afgewogen tot een goede invulling van de barcode.

We willen komend jaar scherper in beeld brengen wat op basis van een intelligente barcode de kwantitatieve en kwalitatieve opgaven voor de verschillende deelgebieden in de stad zijn. Daarover gaan we vervolgens ook met de Raad in gesprek. Om dit te kunnen doen, starten we met onderzoek. Voor het zomerreces van 2022 zullen wij de raad informeren over een plan van aanpak voor deze uitwerking van de barcode. Daarin zullen wij ook ingaan op hoe we de raad hierbij betrekken; we verwachten nu in de tweede helft van dit jaar het gesprek met de Raad hierover op te kunnen starten. Op basis van een duidelijkere opgave, kan ook de rapportage of we stadsbreed en op gebiedsniveau op koers liggen in het MPR 2023 verder worden aangescherpt. Overigens verwachten we dat de verdieping op gebiedsniveau ook nog in 2023 verdere uitwerking behoeft.

De programmering van ruimtelijke investeringen in het MPR willen we ook beter laten aansluiten op het Meerjaren Investeringsprogramma voor het beheer van de openbare ruimte (MJIP). Met de jaarlijkse actualisatie van het MJIP krijgen we steeds meer inzicht in het groot onderhoud en de vervangingen voor de volgende vijf jaar. Dit inzicht willen we benutten om meteen zo veel mogelijk andere opgaven mee te nemen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan vergroening van straten, onder andere uit oogpunt van klimaatadaptatie, inpassing van energie-infrastructuur, meer ruimte voor fiets en voetganger en herinrichting voor verbeterde verkeersveiligheid. “Werk met werk maken” noemen we dat. Op dit moment zijn budgetten structureel onvoldoende om integrale herinrichting (met aandacht voor groen en klimaat) in combinatie met vervanging riolering te realiseren. Als onderdeel van de doorontwikkeling van het MJIP en het MPR gaan we gezamenlijk onderzoeken wat er nodig om te komen tot een integrale stedelijke programmering.

Tegelijk met doorontwikkeling van het MPR werken we ook aan doorontwikkeling van de RSU-investeringsstrategie tot 2040. Daarmee willen we meer inzicht bieden in de eenmalige en structurele kosten van RSU-ambities, de spreiding daarvan in de tijd, en de mogelijkheden om de ambities te realiseren met inzet van gemeentelijke dekkingsbronnen en bijdragen van andere overheden. Daarbij is onder meer aandacht nodig voor de doorwerking van recente prijsstijgingen, de ontwikkeling en inzet van het groeikader (een onmisbare bouwsteen in de investeringsimpuls RSU) en de financiële inpassing van investeringen in de begroting (wel of niet vooraf sparen?).

Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk gaan we in op de inhoudelijke stand van zaken en concluderen we, op basis van de daaropvolgende hoofdstukken, in hoeverre we op koers liggen richting 2040. In hoofdstuk 3 beschrijven we de Utrechtse opgave aan de hand van de thema's; wonen, werken, duurzame mobiliteit, gezond leefklimaat met ruimte voor groen, energie en maatschappelijke voorzieningen. Hoofdstuk 4 beschrijft per gebied de specifieke opgaven, gerelateerd aan deze thema's. In hoofdstuk 5 beschrijven we de financiën Investeringsimpuls RSU, de financiële actualisaties meerjarenprogramma bereikbaarheid, de parkeerexploitatie, de grondexploitaties en het financiële beeld Merwedekanaalzone.



*Foto: Parkzone Johan Wagenaar**kade***

2 Koers houden in ruimtelijke ontwikkeling

In de Ruimtelijke Strategie Utrecht 2040 is de koers voor de ruimtelijke ontwikkeling en hoe we om willen gaan met de groei van de stad voor de komende twee decennia vastgelegd. Het uitgangspunt in de RSU is dat Utrecht wil groeien in balans en dat is verbeeld en verwoord in de Utrechtse barcode: alle functies die een stad nodig heeft (woningen, werkgelegenheid, maatschappelijke voorzieningen, groen, mobiliteit, energie) moeten meegroeien met het aantal inwoners. Deze randvoorwaarden dragen bij aan en bepalen de kwaliteit en leefbaarheid van de stad. Het tempo van de groei is afhankelijk van de mate waarin we aan deze randvoorwaarden kunnen voldoen. De ruimtevraag vanuit de verschillende opgaven is enorm en de ambities knellen wanneer de ruimte monofunctioneel wordt gebruikt. Door functies met elkaar te combineren, passen we de barcode op intelligente wijze toe en winnen op die manier ruimte.

Extra inspanningen nodig

De RSU 2040 is recent vastgesteld en kijkt bijna 20 jaar vooruit; logischerwijs zien we bij deze eerste analyse – een jaar na vaststelling van de RSU – dat we de randvoorwaarden voor groeien in balans nog beter op orde moeten krijgen. Als we de analyse van de verschillende opgaven die in de hoofdstukken hierna uitgewerkt worden ‘bij elkaar optellen’ en afzetten tegen de gestelde doelen in de RSU, dan groeien we op basis van de huidige programmering nog niet in balans. We hebben voldoende (harde en zachte) plannen voor de beoogde toevoeging van 60.000 woningen tot 2040, maar er zijn zorgen over realisatie en financiële haalbaarheid ervan. Dat geldt ook voor het realiseren van werkgelegenheid en maatschappelijke voorzieningen. Deze barcode onderdelen vragen nog forse extra investeringen in mobiliteitsingrepen om het mogelijk te maken, waar we op dit moment nog niet de middelen voor hebben en ook afhankelijk zijn van Rijk en Provincie. Daarnaast zien we dat inflatie uitzonderlijk hoog is en meer specifiek de bouwkosten sterk stijgen. Ook is het op dit moment nog moeilijk te voorspellen wat de huidige internationale maatschappelijke onrust voor effecten zal hebben, bijvoorbeeld bij het vertrouwen van kopers en beleggers. Deze externe factoren, maken samen met een stapeling van ambities de daadwerkelijke realisatie van de plannen complex.

Als we de huidige programmering van alle opgaven vergelijken met de ambities uit de RSU, dan zien we dat extra inspanningen nodig zijn om groen, werklocaties, maatschappelijke voorzieningen en energievoorzieningen voldoende te laten meegroeien. Naast aanvullende programmering van plannen, vraagt dit aanvullende investeringen en financiële middelen. Al deze randvoorwaarden moeten zich kwantitatief of kwalitatief in voldoende mate ontwikkelen om als stad op een gezonde manier verder te kunnen groeien (groeien in balans).
Daarbij is het nodig om onderscheid te maken tussen de korte termijn (tot en met 2025) waarbij we concretere doelen kunnen stellen en de programmering al duidelijker is en de lange termijn (tot 2040) die meer gericht is op ambities en bestaat uit zachte plannen waar ook de bijsturingsmogelijkheden groter zijn.

In onderstaande paragraaf gaan we eerst wat dieper in op de afzonderlijke barcode onderdelen en schetsen we vervolgens een handelingsperspectief voor groeien in balans.

Inhoudelijke stand van zaken op weg naar 2040

De druk op de woningmarkt is in Utrecht zeer groot, betaalbare huisvesting is een van de grotere (ook landelijke) problemen. We zien dat de huidige plancapaciteit voor de lange termijn grotendeels aansluit bij de lange termijn ambities uit de RSU; zowel in omvang als in mate van menging in de wijken. Het is nodig om de huidige aandacht te continueren waarbij we proberen om de plancapaciteit dusdanig bij te sturen dat zowel in het sociale als het middensegment de streefpercentages gehaald worden. Voor de

korte termijn zien we echter zulke urgente problemen (o.a. met extra vluchtelingen) dat we aanvullend versneld tijdelijke woningen toevoegen.
Voor zowel de korte als de langere termijn geldt dat de problemen op de woningmarkt nadrukkelijk meer vragen dan alleen het uitbreiden van de plancapaciteit en het sturen op aantallen; daarbij gaat het bijvoorbeeld om mobiliteitsinvesteringen om de plannen daadwerkelijk te kunnen realiseren, maar ook om de inzet van andere instrumenten (met name op nationaal niveau) gericht op betaalbaarheid en doorstroming om op die manier de woningvoorraad beter te laten aansluiten bij de doelgroepen met de grootste behoefte.

Op het gebied van mobiliteit wordt hard gewerkt aan de uitvoering van het Mobiliteitsplan. Om de ambities van de RSU, maar ook de doelen op korte termijn te realiseren zullen extra middelen noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld voor de fiets: zowel voor de schaalsprong om extra fietsverbindingen te realiseren als voor mogelijkheden voor fietsparkeren.
Voor de realisatie van de ambities op het gebied van woningbouw en werklocaties op de wat langere termijn (bijvoorbeeld volgende fasen van Merwedekanaalzone of de beoogde verdichting op Lage Weide en op het Utrecht Science Park) zijn de noodzakelijke investeringen in mobiliteit, die technisch randvoorwaardelijk zijn om de groei te realiseren, veel groter. Daarbij zijn we voor een groot deel afhankelijk van Rijk en Provincie.



*Foto: Merwedekanaal**zone***

In de RSU is de ambitie voor 2040 een toename van 70.000 arbeidsplaatsen en voldoende bedrijfshuisvesting. Deze opgave is niet alleen fors, maar ook complex. De beschikbare ruimte is beperkt en de markt is terughoudend met het toevoegen van werkprogramma bij (her)ontwikkelingen omdat het realiseren van woningen in veel situaties financieel aantrekkelijker is. Voor de grote slag die we in de eerstkomende tien jaar willen maken, zal meer tijd nodig zijn. Uit de analyse van de harde plannen blijkt dat we hiermee 30.000 tot 35.000 arbeidsplaatsen creëren. Deze plannen bevinden zich in verschillende stadia van het planproces en de ervaring leert dat een deel niet (volledig) wordt gerealiseerd of pas later in de tijd. Dit maakt overprogrammering noodzakelijk.
Het beoogde volume ‘werken in de wijken’ blijft achter en er is onvoldoende ruimte voor de kwalitatief brede vraag naar bedrijventerreinen. In de RSU is aangegeven waar aanvullende mogelijkheden liggen

om arbeidsplaatsen toe te voegen. Die mogelijkheden kunnen niet zomaar worden benut. Intensivering van bedrijventerreinen is op korte termijn niet mogelijk door onze eigen regels en het ontbreken van financiële middelen. Het risico bestaat dat de ontwikkeling van werklocaties en voldoende bedrijfshuisvesting achterblijft bij de groei van de stad. Daarmee komt de betaalbaarheid ervan verder in het geding; prijzen stijgen door marktdruk. Voor bijvoorbeeld kleine ondernemers, circulaire economie, startups en creatieve bedrijvigheid is dit een groeiend probleem en daarmee ook voor het functioneren van onze stedelijke economie. Verder geeft het provinciale beleid ons te weinig ruimte om kantoren op incourante plekken te transformeren en deze kantoormeters op aantrekkelijke locaties – zoals knooppunten – te compenseren. Dit vormt op korte en middellange termijn een serieuze bedreiging voor diverse ruimtelijke ontwikkelingen. We zijn hierover (al lang) in gesprek met de Provincie.

De huidige harde plannen met ‘toevoeging groen’ is zowel voor de korte als de lange termijn niet omvangrijk genoeg om mee te groeien met het aantal huishoudens. We verwachten tot 2030 ongeveer 30.000 woningen toe te voegen, dat vraagt volgens het uitgangspunt uit de RSU om 225 hectare extra groen in deze periode. De opgave is echter niet alleen kwantitatief van aard maar juist ook kwalitatief. Zo zetten we naast uitbreiding van groen en water ook in op een kwaliteitsimpuls en op een betere toegankelijkheid van bestaand groen op verschillende plekken in de stad. Er zijn op dit moment onvoldoende middelen om de hoeveelheid groen in balans te laten meegroeien, maar we zien wel kansen om op veel plekken het groen een kwaliteitsimpuls te geven. Er gaat de komende jaren ontzettend veel gebeuren in de openbare ruimte. Als we werk met werk maken, kunnen al deze projecten bijdragen aan de vergroening van de stad.

Ook de realisatie van maatschappelijke voorzieningen blijft achter bij de RSU-ambities, met name op het gebied van sport. We stellen vast dat nog onvoldoende fysieke ruimte gevonden is voor alle voorzieningen die tot 2040 gerealiseerd moeten worden. Met name voor 8 tot 12 sportvelden zijn zoekgebieden aangewezen, maar is een concrete plek nog niet gevonden. Sommige locaties zijn niet gemakkelijk te ontsluiten of worden beperkt in gebruik door aanwezig erfgoed. Onderzocht moet worden hoe we voorzieningen die de gemeente niet zelf ontwikkelt en/of financiert (zoals gezondheidscentra en voorzieningen vanuit de wet langdurige zorg) een plek kunnen geven in gebiedsontwikkelingen, want ook deze voorzieningen moeten meegroeien met het aantal inwoners. Een ander vraagstuk rond maatschappelijke voorzieningen is dat de knel op de investeringsruimte toeneemt vanwege de gemeentelijke eisen op het gebied van duurzaamheid, de specifieke eisen die het bouwen in hoogstedelijke gebieden met zich meebrengt en de stijgende bouwkosten in het algemeen.

Op het gebied van de energietransitie is eveneens extra inzet nodig, zeker als we dit bezien in het licht van de actualiteit, waarbij duidelijk is geworden dat we als land, maar ook als steden, minder afhankelijk zouden moeten zijn van energiebronnen uit andere landen, zoals het gas uit Rusland. Met name bij de grootschalige opwekking van duurzame energie lopen we tegen knelpunten aan. Veel van onze zoekgebieden zijn particulier eigendom of passen niet in het afwegingskader van de Provincie. Bovendien vraagt de energietransitie een omvangrijke fysieke inpassing van infrastructuur, voor zowel warmte als elektra, zowel boven als onder de grond. Een grote opgave, die op korte termijn vraagt om keuzes.

Handelingsperspectief

De RSU 2040 beschrijft onze ambities en geeft de koers aan met de beoogde richting voor de ontwikkeling van de stad. Op basis van voorliggend MPR concluderen we dat we de randvoorwaarden voor de groei van de stad beter op orde moeten krijgen. Niet alle elementen uit de Utrechtse barcode groeien in balans mee en daarmee liggen we op dit moment onvoldoende op koers om de ambities uit de RSU 2040 te realiseren. Het is op zichzelf niet vreemd dat we - één jaar na vaststelling van de RSU – tot deze conclusie komen. Wel vraagt het in de komende periode om bijsturing. Hoe zorgen we in Utrecht voor gezond stedelijk leven voor iedereen, nu en ook in de toekomst? Dat kan door een impuls te geven aan de vereiste randvoorwaarden (door bijvoorbeeld extra te investeren in mobiliteit, groen of voorzieningen). Het kan ook door de groei te temporiseren en deze nadrukkelijker afhankelijk te maken van de mate waarin de randvoorwaarden kwantitatief en kwalitatief op orde zijn. Dit vraagt in de komende tijd niet alleen om verscherpt inzicht in eenmalige en structurele kosten van RSU-ambities en in

beschikbare dekkingsopties, maar vooral ook om belangrijke keuzes om te voorkomen dat we te veel ambities op elkaar stapelen. Niet alles kan en zeker niet tegelijk. Voorstellen voor keuzes om bij te sturen worden voorgelegd bij de integrale afweging.

Aanvullend daaraan willen wij komend jaar onderzoek doen naar het tempo van de groei: wat zijn de belangrijkste redenen dat sommige barcode onderdelen achterblijven? In hoeverre kunnen verschillende barcode onderdelen in tempo van realisatie verschillen en waar liggen de grenzen als verdichting niet evenredig oploopt met ander onderdelen uit de barcode zoals bijvoorbeeld groen? Het verbeteren van kwaliteit kan een rol spelen als de kwantitatieve normen moeilijk gehaald worden. Hoe dat er uit zou kunnen zien, nemen we mee in de uitwerking van de intelligente barcode waar we in de tweede helft van 2022 over in gesprek gaan met de Raad.



*Foto: De Kw**ekerij***

3 De ruimtelijke opgaven

Dit hoofdstuk gaat in op de opgave voor Utrecht vanuit de thema's wonen, werk voor iedereen, duurzame mobiliteit, gezond leefklimaat met ruimte voor groen, energie en maatschappelijke voorzieningen. Voor ieder onderdeel beschrijven we de ruimtelijke consequenties van de opgave op basis van de RSU 2040 en wat de huidige stand van zaken is. Vervolgens maken we inzichtelijk welke plannen al geprogrammeerd zijn en welke als zachte plannen op de rol staan. We duiden aan de hand daarvan of we op koers liggen om de RSU 2040 te realiseren. Daarbij geven we aan waar we bijsturen door bijvoorbeeld te investeren. In het volgende hoofdstuk staat gezonde gebiedsontwikkeling centraal waarin we laten zien hoe de thematische ambities een plek krijgen in de verschillende gebieden in Utrecht.

3.1 Wonen

De opgave

Utrecht is een gewilde stad om te wonen, werken en verblijven. Dat Utrecht een grote aantrekkingskracht heeft, zien we duidelijk terug aan de woningmarkt. Ondanks dat we veel woningen bouwen, staat de woningmarkt al jarenlang onder grote druk en die druk blijft groeien. Het gevolg is dat de Utrechtse woningmarkt steeds moeilijker bereikbaar is geworden voor veel woningzoekenden. Ook is een effect dat mensen die nog wel een woning kunnen kopen of huren, eerder genoegen nemen met een woning die niet aansluit bij hun woonwens. Met name mensen met een kleine portemonnee, kwetsbare groepen (voorrangsgroepen met een zorg of ondersteuningsvraag), spoedzoekers (zoals net gescheiden personen) en starters komen steeds moeilijker aan een woning. Als de ontwikkelingen zo doorzetten wordt een woning in Utrecht onbereikbaar voor veel groepen en is segregatie van de Utrechtse samenleving het gevolg. De groei van de stad willen we aangrijpen als kans om deze wooncrisis aan te pakken. Het biedt kans om nieuwe woningen toe te voegen, doorstroming op gang te brengen en de woonomgeving te verbeteren. We streven ernaar dat mensen die een woning zoeken ook een passende woning kunnen vinden, zowel qua prijs, kwaliteit als grootte. In de Woonvisie zijn onze vijf speerpunten benoemd.

In de RSU is tot 2040 een groei voorzien van 60.000 extra woningen met als uitgangspunt dat de stad moet groeien in balans. Telkens wanneer het aantal inwoners toeneemt, de stad groeit, hebben we extra maatschappelijke voorzieningen nodig, meer en beter groen, investeringen in mobiliteit, et cetera. Deze dragen bij aan het samenleven en bepalen de kwaliteit en leefbaarheid van de stad. Als we groeien, willen we goed groeien en willen we de kwaliteit van de bestaande stad vasthouden en waar mogelijk versterken. Een eenzijdige groei met alleen woningen leidt tot een gemankeerde en kwetsbare stad. In de RSU benadrukken we dit met de Utrechtse barcode.

Wij sturen in de nieuwbouwplannen op een gevarieerde mix aan segmenten. We streven ernaar om stadsbreed in 2040 een woningvoorraad te hebben die voor 35% bestaat uit sociale huur en voor 25% uit de middencategorie (middenhuur en betaalbare koop). De Utrechtse woningvoorraad bestond op 1 januari 2022 uit ruim 162.000 woningen. Dit is exclusief onzelfstandige wooneenheden, woonboten en woonwagens. Uit de Regionale corporatiemonitor 2021 van het Regioplatform Woningcorporaties Utrecht (RWU) blijkt dat corporaties (e.a.) in 2021 circa 9.600 onzelfstandige eenheden in eigendom hadden. Ondanks dat ze in de bestaande woningvoorraad niet zijn geregistreerd sturen we hier wel op in de nieuwbouwontwikkelingen.

Van de Utrechtse woningvoorraad bestaat 36% uit sociale huur en 11% uit middenhuur. Het koopsegment is ingedeeld aan de hand van de WOZ-waarde waarbij bijna 12% van de woningen in Utrecht een WOZ-waarde heeft van minder dan 319.500 euro (bron: Monitor wonen 2021, gemeente Utrecht). Ten opzichte van vorig jaar betekent dit een vergelijkbaar aandeel sociale huur (36% in plaats van 35%) maar een afname van het aandeel woningen in het middensegment (27% naar 23%). Dit laatste wordt voornamelijk veroorzaakt door de stijgende markt- en WOZ-waarde waardoor het aandeel betaalbare koopwoningen in de voorraad daalt (15% naar bijna 12%). In een gespannen markt als die van Utrecht vergt het op peil houden van het aandeel betaalbare woningen een blijvende grote inspanning. Hiervoor hebben we onder andere de actieplannen ‘Middenhuur’ en ‘Betaalbare Koop’ (inclusief wooncoöperaties), prestatieafspraken corporaties, programma ‘(t)huis voor iedereen’ (inclusief actieplan ‘Een (t)huis voor ouderen’), convenant studentenhuisvesting, Taskforce ‘Versneld toevoegen tijdelijke woonruimte’, middelen betaalbaar wonen, etc.



Foto: Leidsche Rijn Centrum

We zien in toenemende mate dat de druk op de markt en schaarste aan woningen leidt tot spanningen op de bestaande woningvoorraad. Denk aan excessen en slecht verhuurderschap, het opkopen van woningen door beleggers, discriminatie van kandidaat-huurders etc. Sturing op de bestaande voorraad doen we zowel middels aanscherping van bestaande als ontwikkeling van nieuwe instrumenten zoals huisvestingsverordening, omzetten en splitsen, leegstandsverordening, prestatieafspraken corporaties, doelgroepenverordening, opkoopbescherming, implementatie van de wet Goed Verhuurderschap (inclusief aanpak discriminatie op woningmarkt), etc.

Harde en zachte plancapaciteit

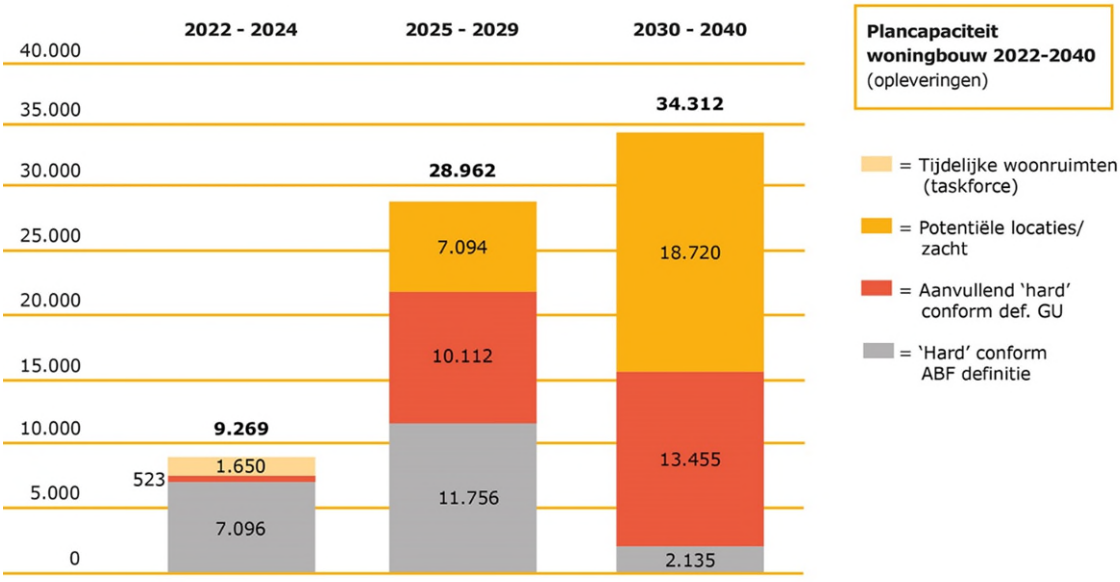
Als we kijken naar de actuele plancapaciteit (hard en zacht) woningbouw 2022-2040 bevat deze circa 63.500 tot 71.000 woningen (exclusief woningen taskforce tijdelijke woonruimte). Het gaat om dynamische gegevens die continu in beweging zijn, zeker naarmate potentiële locaties, projecten en initiatieven verder in de tijd liggen. Het gaat kortgezegd om prognoses, niet om vaste gegevens.

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

- Van de plancapaciteit vallen bijna 21.000 woningen onder de door ABF (en Rijk) gehanteerde strikte definitie van harde plancapaciteit (minimaal vastgesteld of onherroepelijk planologisch juridisch kader). Deze cijfers liggen, ondanks dat er in 2021 ongeveer 3.200 woningen zijn opgeleverd en dus niet meer meetellen, aanzienlijk hoger dan in de Peilstok SO 2021 (peildatum 1 juli 2021). Dit komt o.a. omdat de bestemmingsplannen zijn vastgesteld voor grote gebiedsontwikkelingen zoals het Beurskwartier, Cartesiusdriehoek fase 2-6 en Merwedekanaalzone deelgebied 5 fase 1, waarmee alleen al met deze plannen de bouw van bijna 10.000 woningen planologisch-juridisch mogelijk wordt gemaakt.
- De gemeente Utrecht hanteert een ruimere definitie van harde plancapaciteit [1]. Deze definitie resulteert in een 'harde' plancapaciteit van ruim 43.000-45.000 woningen. Ondanks de oplevering van ongeveer 3.200 woningen in 2021 (die daardoor niet meer meetellen) is de harde plancapaciteit ten opzichte van de Peilstok SO 2021 toegenomen. Dit is o.a. het gevolg van besluitvorming over het starten van de Gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum (1.500-2.500 woningen) en het (in lijn met het vastgestelde SPvE) ophogen van het programma voor Papendorp Noord (ongeveer 2.000 woningen). Onder deze categorie plancapaciteit vallen dus ook gebiedsontwikkelingen die zich in een vroeg planstadium bevinden en waarbij we de intentie hebben uitgesproken om mee te werken (of als gemeente zelf het initiatief hebben genomen), maar daadwerkelijke realisatie afhankelijk is van voorwaarden op het gebied van bijvoorbeeld mobiliteit.
- Aanvullend onderscheiden we nog een zachte potentiële plancapaciteit van ongeveer 20.500-26.000 woningen. Als uitwerking van ontwikkelperspectief 'Utrecht nabij' en de RSU 2040 worden gebiedsonderzoeken uitgevoerd, waarin onder andere wordt gekeken naar mogelijkheden (bandbreedtes) voor woningbouw na 2030. De uitkomsten kunnen leiden tot bijstellingen van de potentiële plancapaciteit.

Aanvullend op de drie categorieën is sinds medio 2021 een taskforce versneld toevoegen tijdelijke woonruimte gestart; een nieuwe categorie. De taskforce is opgezet om de urgente woningvraag in het sociale segment op korte termijn te verlichten. We hebben de ambitie om in de periode 2022 – 2025 jaarlijks 700 à 1050 tijdelijke woonruimtes toe te voegen. Hiervan zijn inmiddels 850 – 1.650 woningen gelokaliseerd en worden naar verwachting de komende jaren gerealiseerd.

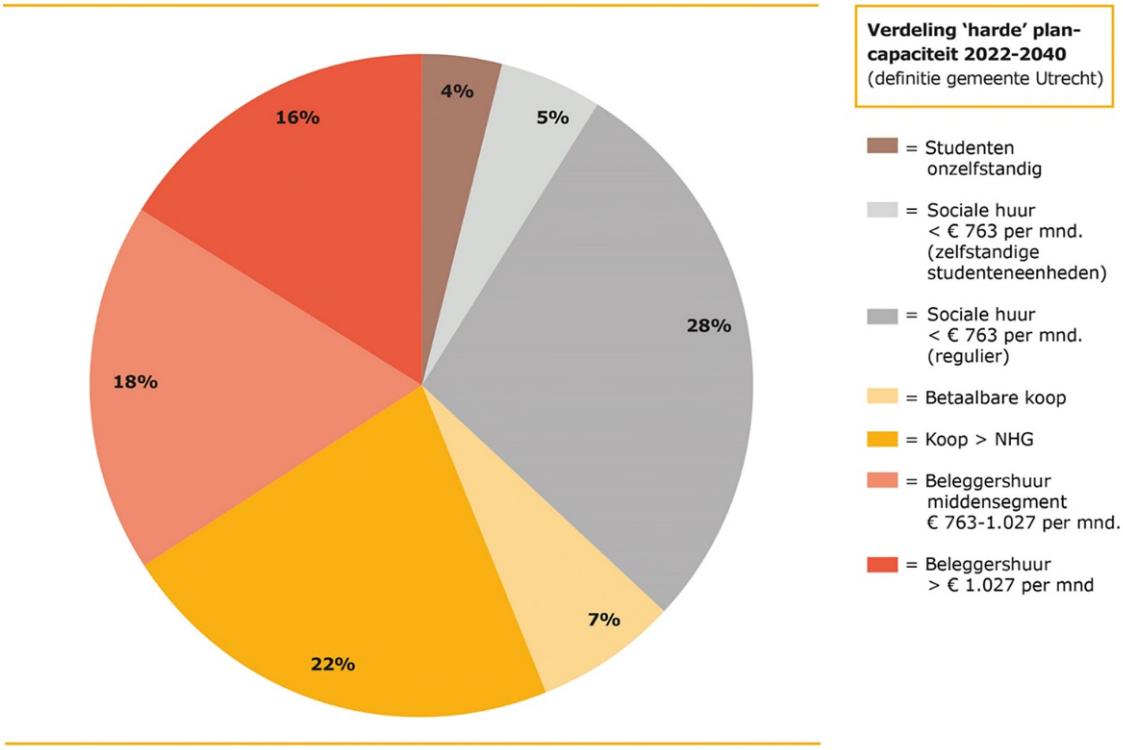
[1] De gemeente Utrecht hanteert een ruimere definitie en definieert projecten die aan een van onderstaande criteria voldoen als harde plancapaciteit:
- Intentiedocument/startdocument bestuurlijk vastgesteld door college;
- omgevingsvisie vastgesteld;
- onderdeel gemeentelijke grondexploitaties;
- onderdeel vastgestelde prestatieafspraken tussen gemeente en woningcorporaties;
- plannen direct via VTH met bouwsom > 1 miljoen euro.



Bovenstaande figuur geeft een indicatie van de harde en zachte plancapaciteit[2] in verschillende tijdsvakken t/m 2040. Een belangrijk doel blijft om, gelet op de noodzakelijke bouwproductie, de volgens de gemeentelijke definitie aanvullende harde plancapaciteit te verzilveren en 'harder' te maken door vast te leggen in bestemmingsplannen. Dit vraagt om randvoorwaardelijke investeringen in mobiliteit, groen en voorzieningen om de bouwproductie aan te jagen.
Gezien de gemiddelde duur van de realisatie van permanente woningbouw is het doel van de tijdelijke woonruimte om op tempo via verkorte procedures en versnelde voorbereiding, besluitvorming en uitvoering te komen tot realisatie.

Door onder andere het (bij)sturen op de verdeling van de plancapaciteit proberen wij onze ambitie ten aanzien van de verdeling van de woningvoorraad in 2040 te realiseren. Als we kijken naar de verdeling van de 'harde' plancapaciteit (conform de door de gemeente Utrecht gehanteerde definitie) ziet de verdeling in woon-/prijscategorieën eruit zoals in onderstaand figuur weergegeven.

[2] ***De omvang en verdeling van de plancapaciteit zijn zoals aangegeven dynamisch en worden twee keer per jaar bijgesteld op basis van de actuele projectinformatie. Voor projecten waar bijvoorbeeld alleen een intentiedocument is vastgesteld waarin geen concrete uitspraken zijn gedaan over het te onderzoeken programma, is een inschatting gemaakt van het programma. Ook zijn voor gebiedsontwikkelingen waar alleen percentages zijn vastgelegd voor specifieke categorieën (bijvoorbeeld aandeel sociale huur) aannames gedaan voor het overige deel van het programma (gelijkmatig verdeeld).***



De verdeling laat zien dat de harde plancapaciteit voor 33% bestaat uit zelfstandige sociale huurwoningen waarvan 5% zelfstandige studenteneenheden en 28% reguliere sociale huurwoningen. Dit ligt iets hoger dan in de Peilstok SO (peildatum 1 juli 2021) waarin 32% bestond uit zelfstandige sociale huurwoningen. Hierbij is nog geen rekening gehouden met tijdelijke woningbouw die wordt gerealiseerd op het BEFU-terrein, Pagelaan 1, Tussen de Rails, de Wetering, Voorn, P+R Overvecht, Archimedeslaan en Amsterdamsestraatweg (in totaal 850 – 1.650 eenheden) met huurprijzen in het sociale segment. Het aandeel onzelfstandige studenteneenheden (4%) maakt geen onderdeel uit van de sociale huur, maar wij sturen wel op de toename van dit aantal via het convenant Studentenhuisvesting. Ten aanzien van het middensegment (koop en huur) valt 25% in deze categorie waarvan 18% middenhuur en 7% betaalbare koop zoals in de Woonvisie gedefinieerd. In de Peilstok SO 2021 was dit aandeel ook 25%. Dat we in projecten sturen op het aandeel betaalbare woningen blijkt ook uit de verdeling van het woningbouwprogramma's van de projecten waarvoor vanaf juli 2018 start-/intentiedocumenten bestuurlijk zijn vastgesteld. Hieruit blijkt dat 43% behoort tot het sociale huursegment (incl. zelfstandige studenteneenheden) en 28% tot het middensegment. 6% bestaat uit onzelfstandige studenteneenheden.

Afwijkingen Actieplan Middenhuur

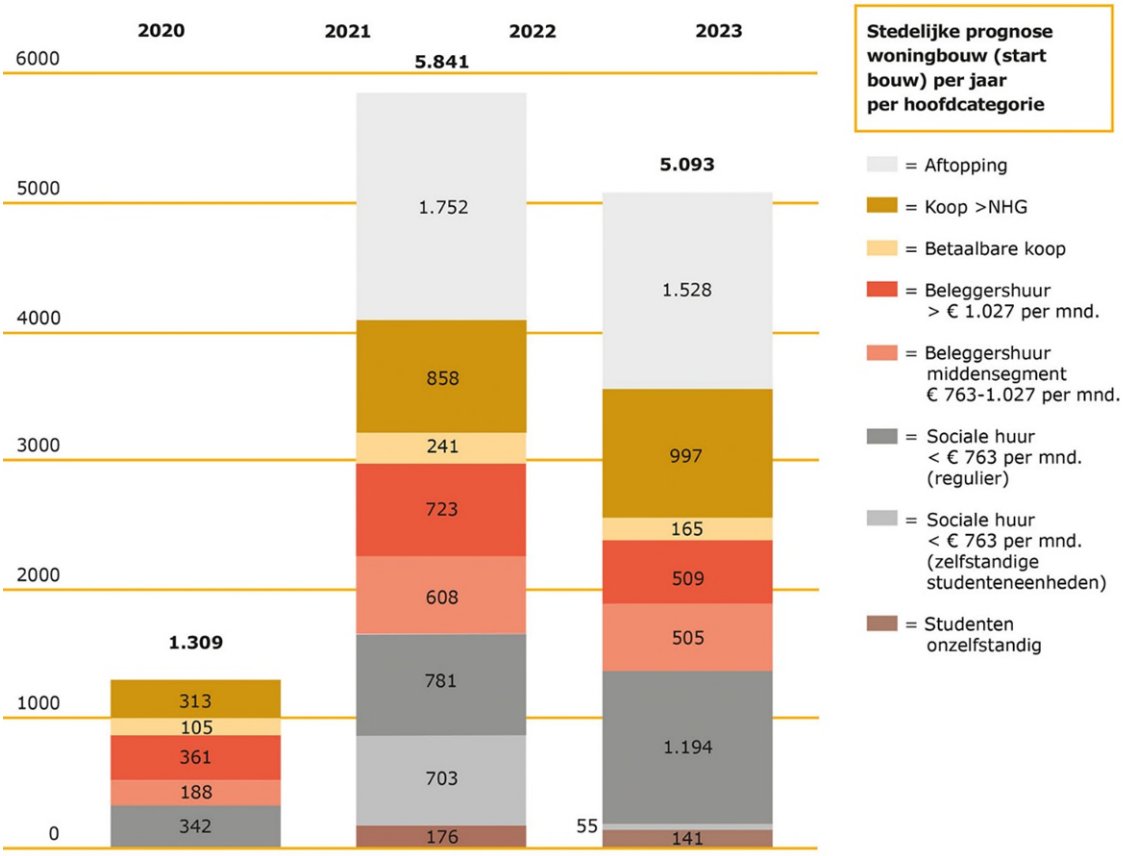
In het Actieplan Middenhuur is aangegeven dat het college van burgemeester en wethouders bevoegd is om op basis van economische redenen af te wijken van de toepassing van het Actieplan Middenhuur en de gemeenteraad hierover jaarlijks wordt geïnformeerd in het MPR. Voor de volgende projecten geldt dat is afgeweken van het Actieplan Middenhuur:

- Gansstraat 143-147: de woningen in het middenhuursegment hebben een oppervlakte van gemiddeld circa 45 m² GO en een aanvangshuur van € 900,- p/mnd. Op basis van de door initiatiefnemer opgestelde stichtingskostenopzet is het project getoetst op financiële haalbaarheid. De stichtingskosten en het aanvangsrendement worden als marktconform beoordeeld. Ook het aankoopbedrag/inbrengwaarde is beoordeeld en reëel bevonden, maar van grote invloed op het resultaat van de businesscase. Verlaging van de aanvangshuur is voor de financiële haalbaarheid als niet reëel beoordeeld.

- Helling 12-14: in het plan zijn 9 atelierwoningen voorzien. Deze woningen bestaan uit een woon- en werkruimte. De woonruimte van de atelierwoningen is gelegen op een tussenvloer aan de achterzijde van het pand. De werkruimte bevindt zich op de begane grond aan de straatzijde van de Helling. Op basis van het voorlopig ontwerp is het opgetelde aantal m² woon- en werkruimte per atelierwoning circa 80 m² GBO. Het woongedeelte bedraagt circa 50 m² en de werkruimte circa 30 m². De atelierwoningen worden met werk- en woonruimte in één huurcontract verhuurd. Voor het bepalen van de prijsstelling conform de staffel van het Actieplan Middenhuur, tellen wij de oppervlakte van de woon- en werkruimte op en is niet alleen de oppervlakte van het woongedeelte bepalend.

Prognose start bouw 2022-2024

Sinds 2018 zijn ongeveer 12.800 woningen gestart met de bouw: een gemiddelde van 3.200 woningen per jaar. Vorig jaar zijn er, conform eerdere prognose, 2.900 woningen in aanbouw genomen waarvan ruim de helft in het betaalbare segment.
In het MPR 2020 en 2021 is toegelicht welke systematiek wij hanteren om te komen tot een prognose start bouw voor de korte termijn. Voor de aankomende drie jaren is het beeld dat we gemiddeld ongeveer 3.000 woningen in aanbouw nemen (exclusief de tijdelijke woonruimtes van de taskforce). Een gemiddelde jaarlijkse productie van 3.000 woningen sluit aan bij de behoefte aan 60.000 extra woningen t/m 2040 (Primos, 2019). In de prognose voor 2022-2024 hebben we al rekening gehouden met risicofactoren en ‘aftopping’ zoals we die toepassen in de prognose systematiek. We zien echter ten opzichte van de meest recente prognose in de Peilstok SO 2021 (peildatum 1 juli 2021) een groot verschil in het aantal woningen dat we verwachten in 2022 en 2023 in aanbouw te nemen. Op dit moment verwachten we ongeveer 1.300 woningen (waarvan op dit moment ongeveer 1.100 hard conform definitie ABF research/Rijk) in 2022 in aanbouw te nemen in plaats van minimaal 2.700 woningen zoals in de Peilstok werd geprognosticeerd. In 2023 verwachten we tussen de 4.100 en 5.800 woningen (waarvan op dit moment ongeveer 3.500 hard conform definitie ABF research/Rijk) in aanbouw te nemen. In feite is de vertraagde bouwproductie uit 2022 met één jaar verschoven.
In het MPR 2021 hebben we aangegeven dat enkele grote gebiedsontwikkelingen met een fors aantal woningen in de eerste deelfasen, een belangrijk aandeel hebben in de geprognosticeerde woningbouwproductie in de aankomende jaren. Een vertraging leidt dus tot een stevige verschuiving van het aantal geprognosticeerde woningen in een jaar. Voor 2022 zien we dat dit zich voltrekt doordat de bouw van de eerste bouwfasen van de gebiedsontwikkelingen Wisselspoor deelgebied 2-4 en Cartesiusdriehoek fase 2-6 zijn vertraagd. Ook is vertraging opgetreden in de projecten Ivoordreef en Indusdreef 5 (zorgcentrum Rosendael). Bij het overzicht met de 250+ projecten worden de oorzaken van de vertragingen nader toegelicht.



De verschuiving in 2022 resulteert in een hogere bouwproductie voor de direct daaropvolgende jaren. We zien ook dat de prognoses onzekerder worden doordat schaarste aan bouwmaterialen, stijgende bouwkosten en het tekort aan personeel (zowel in de voorbereidingsfasen als in de bouwfase) een grotere rol spelen. Tevens zien we dat besluitvormingsprocessen in combinatie met de complexiteit van de integrale opgaven bij een aantal projecten meer tijd en aandacht vergen. Daarom kiezen we ervoor de aftopping voor 2023 en 2024 te verhogen van 20% naar 30%. Met oog op de urgente vraag ten aanzien van de woningbehoefte op de (zeer) korte termijn is komende jaren extra aandacht en inzet nodig voor het op tempo houden van de bouwproductie. Hiervoor worden twee lijnen ingezet:

- Het opzetten van de Taskforce versneld toevoegen tijdelijke woonruimte (ca 700 – 1.050 tijdelijke woningen in de periode 2022 – 2025) (zie raadsbrieven tijdelijk wonen).
- Continue aandacht en interventies om de planvorming, besluitvorming en uitvoering van de woningbouwprojecten (in samenhang met de andere opgaven) te optimaliseren, opdat vertragingen worden voorkomen c.q. versnellingen worden gerealiseerd.

Voortgang 250+ projecten/gebiedsontwikkelingen

Om meer inzicht te geven in de voortgang van de woningbouwproductie rapporteren we vanaf het MPR 2021 halfjaarlijks specifiek over de projecten (of gebiedsontwikkelingen) met meer dan 250 woningen (bijlage Voortgang woningbouwprojecten 250+). Het project ‘The Cube’ in Overvecht is inmiddels opgeleverd. De gebiedsontwikkeling Overvecht centrum is toegevoegd en Merwedekanaalzone deelgebied 5 is in twee fasen opgesplitst.

In totaal gaat het op dit moment om 34 (deel)projecten. We zien dat er verschillende factoren zijn die de doorlooptijd van projecten beïnvloeden. Kijkend naar deze grote projecten zien we dat bij 11 projecten de prognose van de planning start bouw is bijgesteld ten opzichte van de planning bij de Peilstok SO (peildatum 1 juli 2021). Het betreft Kruisvaartkade, Cartesiusdriehoek fase 2-6, 2e Daalsedijk/

Wisselspoor deelgebied 2 t/m 4, Groenewoud, Papendorp, Nieuw Buurland, Ivoordreef, Rosendael, Archimedeslaan 16, Krachtstation en Masterplan nieuwe Jaarbeurs.



*Foto: Cartesiusdrie**hoek***

De oorzaken van bijstelling in prognoses zijn divers en komen in de bijlage terug in de kolom met toelichting. Planningen zijn onder andere bijgesteld door planaanpassingen vanuit de initiatiefnemers en nadere uitwerking van de (bouw)fasering maar ook de oplopende bouwkosten spelen een rol. Daarnaast is vertraging opgetreden doordat de besluitvorming door de gemeenteraad meer tijd in beslag heeft genomen.

Liggen we op koers RSU 2040?

De problemen op de woningmarkt zijn groot: ook in Utrecht. Zo zijn de huizenprijzen in de afgelopen jaren enorm gestegen en is het voor veel mensen moeilijk om een huis te vinden. Er is niet één oplossing voor de problemen op de woningmarkt. Uiteraard moeten er nieuwe (betaalbare) woningen worden gebouwd en door voor de juiste doelgroepen te bouwen, draagt ook betere doorstroming in de woningvoorraad bij. Hierbij moeten we rekening houden met toekomstige (demografische) ontwikkelingen zoals vergrijzing en verdunning van huishoudens. Het gaat dus niet slechts om de aantallen maar ook om het bouwen van de juiste woningen en het ontwikkelen en inzetten van instrumenten (met name op nationaal niveau) gericht op betaalbaarheid en doorstroming (bijvoorbeeld zelfbewoningsplicht en opkoopbescherming) om het aanbod van betaalbare woningen te beschermen en te vergroten.

Met de RSU 2040 geven we aan in de behoefte te voorzien door 60.000 extra woningen te bouwen met als uitgangspunt dat de stad moet groeien in balans. We zien dat we op dit moment beschikken over een totale plancapaciteit (hard en zacht) van 71.000 woningen. Daarbinnen is het van belang om voortgang te houden door de plancapaciteit ‘harder’ te maken door het vaststellen van bestemmingsplannen. Met de vaststelling van bestemmingsplannen voor o.a. Beurskwartier, Cartesiusdriehoek fase 2-6 en Merwede deelgebied 5 fase 1 zijn we erin geslaagd om de bouw van bijna 10.000 extra woningen planologisch-juridisch mogelijk te maken. Voor de aankomende drie jaren is het beeld dat we gemiddeld ongeveer 3.000 woningen in aanbouw nemen (exclusief de tijdelijke woonruimtes van de taskforce). Een gemiddelde jaarlijkse productie van 3.000 woningen sluit aan bij de behoefte aan 60.000 extra woningen

t/m 2040 (Primos, 2019). We zien echter ten opzichte van de meest recente prognose in de Peilstok SO 2021 (peildatum 1 juli 2021) een groot verschil in het aantal woningen dat we verwachten in 2022 en 2023 in aanbouw te nemen doordat de bouwproductie van circa 2.000 woningen met één jaar is verschoven. We hebben de Taskforce versneld toevoegen tijdelijke woonruimte opgericht met de ambitie om ca 700 – 1.050 tijdelijke woningen voor de eerstkomende jaren toe te voegen. Zo onderzoeken we of er tijdelijke woningbouw mogelijk is op het BEFU-terrein en Pagelaan 1, Tussen de Rails, de Wetering, Voorn, P+R Overvecht, Archimedeslaan en Amsterdamsestraatweg (in totaal 850 – 1.650 eenheden) en daarmee de productie op korte te verhogen.

Gelet op de betaalbaarheid streven we naar een woningvoorraad in 2040 met 35% sociaal en 25% middensegment (koop en huur). In de huidige woningvoorraad zien we dat 36% bestaat uit sociale huur en 23% toebehoort aan het middensegment (koop en huur) waarvan 11% middenhuur. Ten opzichte van vorig jaar betekent dit een vergelijkbaar aandeel sociale huur maar een afname van het aandeel woningen in het middensegment. We willen dat de plancapaciteit aansluit op de beoogde streefpercentages en sturen hierop in de projecten. De actuele verdeling van de plancapaciteit toont dat het percentage reguliere sociale huur in de plancapaciteit in de juiste richting beweegt maar met 33% nog niet voldoende is gegeven het streven deze voorraad richting 2040 op peil te houden (35%). Het aandeel woningen in het middensegment in de plancapaciteit ligt op 25% (18% middenhuur en 7% betaalbare koop); dat is in lijn met onze ambitie voor 2040. We zien echter dat het aandeel middenhuur in de bestaande woningvoorraad gering is (11%) en het aandeel betaalbare koop afneemt en onder toenemende druk staat. Een beweging die zich voort zal zetten door de grote waardestijgingen van de woningen. Dit geeft aan dat het noodzakelijk blijft om op dit segment te sturen.

Naast het bovenstaande werken we binnen de projecten - op basis van de doelstellingen van het convenant Studentenhuisvesting - aan het vergroten van het aandeel onzelfstandige studenteneenheden in programma's. Dit is noodzakelijk om voldoende betaalbare wooneenheden specifiek voor studenten ook in de toekomst te borgen.

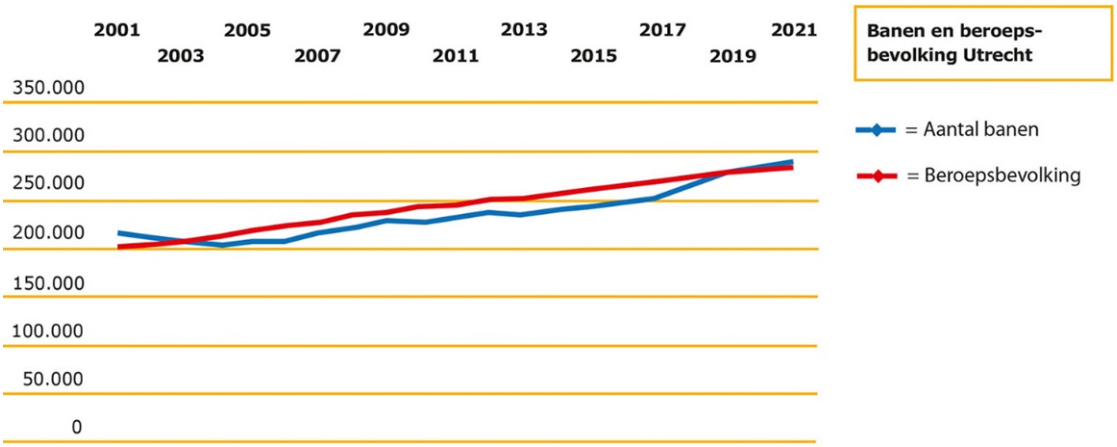


*Foto: onzelfstandige studenteneenheden Opaal**weg***

3.2 Werken

De opgave

Utrecht wil een toekomstbestendige economie met voldoende werkgelegenheid op alle niveaus. Op dit moment zijn er in Utrecht ongeveer 288.000 banen met als grootste sectoren de zakelijke dienstverlening en gezondheidszorg. Met onze inzet op 70.000 extra arbeidsplaatsen in 2040 willen we het aantal banen gelijk op laten lopen met de groei van de beroepsbevolking. Dit betekent dat ook werklocaties en bedrijfshuisvesting in de stad moeten meegroeien. In toenemende mate is het nu al voor ondernemers, bedrijven en organisaties moeilijk om een goede (en betaalbare) plek te vinden om zich te vestigen, om uit te breiden of om naartoe te verhuizen ten behoeve van andere ruimtelijke ontwikkelingen. Dit geldt ook voor het in onze stad laten landen van bedrijven en organisaties die van betekenis zijn voor de versterking van onze economische clusters. De beschikbaarheid in Utrecht van voldoende goed bereikbare werklocaties - en de betaalbaarheid ervan voor onder andere het MKB, maar ook startups en de creatieve sector - is daarom één van de grote thema's voor de komende jaren.



Bovenstaande grafiek laat zien dat de ontwikkeling van het aantal banen met moeite de beroepsbevolking kan bijhouden. De verwachting is dat met de huidige voorraad harde plannen en druk (plus bijgaande middelen) op het realiseren van woningen het aantal banen per hoofd van de bevolking het komend decennium zal afnemen.

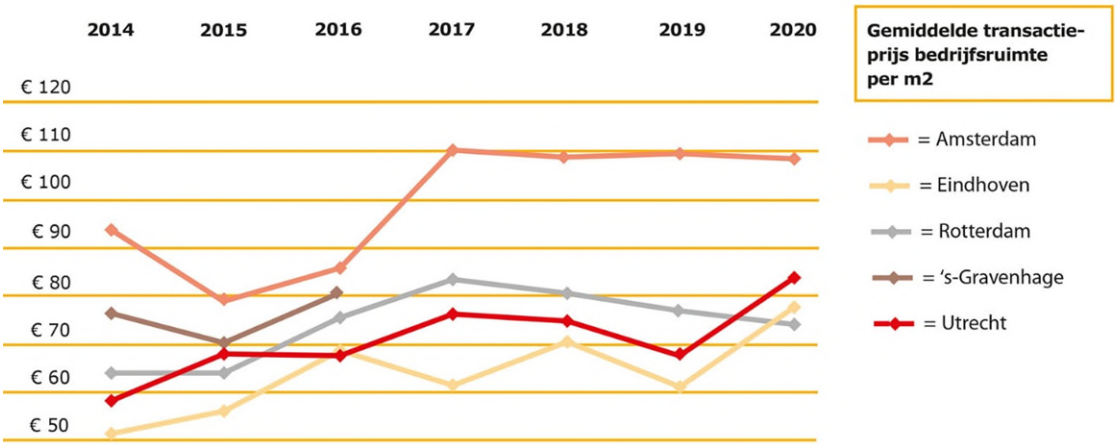
Kantoren (RSU2040: + 28.000 banen)

Met een percentage van 4.9% lag in 2020 het leegstandspercentage voor kantoren in Utrecht onder de frictieleegstand. Als korte termijneffect van Corona is de kantorenleegstand sinds 2020 licht toegenomen (uitgestelde besluiten). Deskundigen voorspellen dat de markt zich snel herstelt na de lockdown. Er is tot aan 2040 een netto toevoeging van ruim 500.000 m² bvo kantoren nodig om in de pas te lopen met de groei van de stad. Het werkelijk aantal te realiseren vierkante meters kantoor ligt veel hoger. Dit komt door transformatie van bestaande kantoren naar andere functies zoals wonen en het terugbouwen van kantoren op nieuw te ontwikkelen locaties die beter aansluiten bij de vraag uit de markt en aansluiten bij de ontwikkelvisie van de stad. De zogenaamde 'schuifruimte' die hiervoor nodig is, wordt op dit moment niet mogelijk gemaakt door vigerend beleid van de provincie. Dit blokkeert daarmee transformaties op de mindere locaties omdat de stad noodgedwongen moet vasthouden aan zijn kantoorvolume. Dit vormt op korte en middellange termijn een serieuze bedreiging voor diverse ruimtelijke ontwikkelingen zoals bijvoorbeeld de ambitie om de werkgelegenheid rond Galgenwaard fors te laten groeien.

Bedrijventerreinen (RSU2040: + 13.000 banen)

De groei van 13.000 banen op bedrijventerreinen willen we mogelijk maken met het uitgeven van nieuwe bedrijventerreinen (o.a. Strijkviertel) en het intensiveren van bestaande bedrijventerreinen. We zien dat dit een complexe opgave is. Voor Lage Weide geldt bijvoorbeeld dat verdere intensivering op dit moment

niet mogelijk is. Vanwege de bereikbaarheid van het gebied is in het bestemmingsplan een maximum opgenomen voor het aantal toe te voegen vierkante meters en deze grens is inmiddels bereikt. Ook een aantal andere bedrijventerreinen hebben te maken met beperkingen vanuit het vigerende bestemmingsplan. De beschikbare ruimte is schaars en prijzen stijgen als gevolg van marktdruk, met name door de grote vraag vanuit de logistieke sector. En juist in die logistieke sector is sprake van verregaande robotisering wat een autonome ontwikkeling naar minder arbeidsplaatsen op bedrijventerreinen betekent. De eerste initiatieven uit de markt die aansluiten bij de verdichtingsopgave op bestaande bedrijventerreinen laten ook zien hoe complex deze opgave is. Ook voor de gemeente die vanuit verschillende rollen en verantwoordelijkheden betrokken is. Denk aan stedenbouwkundige uitgangspunten (integrale visie), erfpacht, groen/water (geen bebouwing boven oever watergang) en mobiliteit (parkeren/ bereikbaarheid). Komen tot een gedragen integrale aanpak is urgent en noodzakelijk. Tot slot speelt bij de intensiveringsopgave het financieringsvraagstuk. Een eerste financiële verkenning (uitgevoerd door de Provincie in 2021) leert dat voor bedrijventerreinen als Lage Weide (tussen de 50 – 100 miljoen euro) en Oudenrijn (ca. 10 miljoen euro) grote investeringen nodig zijn. Samen met de Provincie zijn we met het Rijk in gesprek daaraan bij te dragen. Ook de gemeente zal dan (al dan niet via de Ontwikkelmaatschappij Utrecht) aan bij moeten dragen.



Bron: Bureau Stedelijke planning

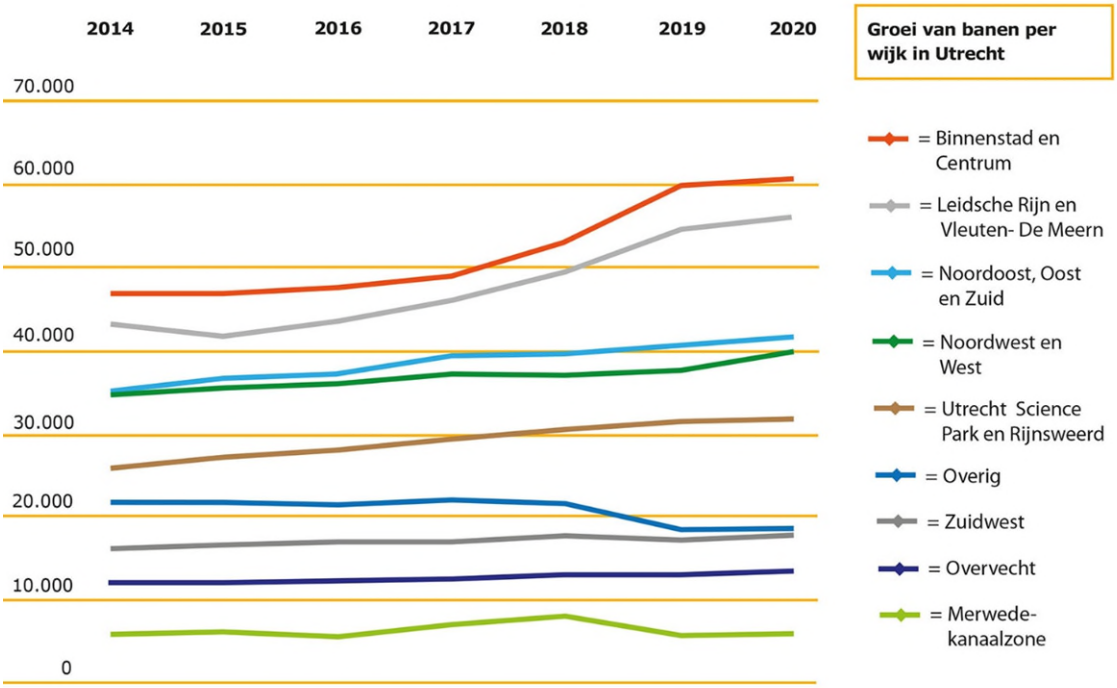
Deze grafiek laat zien dat de prijzen van bedrijfsruimten in Utrecht (oranje lijn) vanaf 2014 een stijging laten zien.

Wetenschap en USP-gerelateerde bedrijvigheid (RSU2040: + 4.000 banen)
Voor de groei van dit voor Utrecht belangrijke cluster zetten we in op het realiseren van tenminste 4.000 hoogwaardige en toekomstbestendige banen. Het gros van de 4.000 extra arbeidsplaatsen moet landen op het Utrecht Science Park (USP). Het aantal arbeidsplaatsen kan verder toenemen tot 8.000 indien substantiële investeringen plaatsvinden om de bereikbaarheid van het USP te verbeteren.

Retail (RSU2040: + 1.000 banen)
Met het sturen op de hoofdwinkelstructuur in Utrecht zetten we in op vitale compacte winkelgebieden die met het toevoegen van onder andere horeca, sport, cultuur en/of maatschappelijk functies moeten transformeren van pure aankoopplaatsen naar voorzieningenclusters met een verblijfsfunctie. Ook voor Utrechtse binnenstad zetten we in op deze transformatie van ***place to buy*** naar ***place to meet***. Dat is nodig omdat vanaf 2019 de leegstand in het kernwinkelgebied van de binnenstad een structurele vorm aanneemt. Door corona zijn de eerder zichtbare trends verder versneld, zoals een sterkere toename van online aankopen. Utrecht blijft qua detailhandel naar verwachting redelijk stabiel dankzij de forse bevolkingstoename.

Werken in de wijken (RSU2040: +24.000 banen)

De ruimtelijke opgave voor werken in de wijken is fors; het gaat om een netto toevoeging van zo'n 700.000 m² bvo werklocaties in de Utrechtse wijken[1]. Het aantal te realiseren vierkante meters werklocaties in wijken ligt echter hoger; we zien door de enorme druk op de woningmarkt een groot aantal werkpanden in de wijken transformeren naar woningen. De verwachting is niet dat deze druk in de komende jaren zal afnemen. Werkgelegenheid dat door transformaties verdwijnt, moet zoveel mogelijk in de eigen wijk worden gecompenseerd. Een nadere analyse moet worden gedaan, maar een voorzichtige inschatting is dat deze compensatie niet altijd wordt gevonden en dat we nog niet inlopen op de ambitie. Onder werken in de wijken vallen naast werken vanuit woningen en solitaire bedrijfspanden ook de werklocaties voor bijvoorbeeld de maatschappelijke sector, leisure en zorg. Voor zelfstandigen die 100% aan huis werken zijn woningen nodig die het werken goed ondersteunen. Niet alleen kantoorruimten maar bijvoorbeeld ook grotere garage- en opslagruimten voor technische beroepen. Voor mensen die in de directe omgeving van de woning een concentratiewerkplek zoeken, kan een wijk-flexcenter een ideale oplossing zijn. Flexibele concentratieruimte per dagdeel tegen laag tarief te huur. Een nieuwe kans voor oudere bestaande kantoren in woonwijken.



Deze grafiek laat de verschillen in baanontwikkeling per gebied zien. Waar sommige gebieden een sterke stijging laten zien, zijn er ook gebieden waar het aantal banen slechts beperkt toeneemt.

Werklocaties in lopende en toekomstige plannen

Uit een analyse van de harde plancapaciteit (particuliere initiatieven en gemeentelijke grondexploitaties) blijkt dat deze op dit moment ruim 400.000 m² bvo kantoren, 400.000 m² bvo overig werkprogramma en nog 34 hectare uitgeefbaar bedrijventerrein bevat. Dit werkprogramma vertegenwoordigt bij benadering 30.000-35.000 arbeidsplaatsen. Echter, er is hier niet altijd sprake van netto toevoeging. De doorlopende transformatie van werklocaties naar niet-werkfuncties als wonen is op dit moment nog niet volledig inzichtelijk. Bovendien betreffen het harde plannen in verschillende stadia van het planproces en leert de ervaring dat een deel van de plannen niet (volledig) wordt gerealiseerd, of pas later in de tijd. Overprogrammering is dus noodzakelijk. Daar staat tegenover dat er ook diverse (her)ontwikkelingen met werkprogramma op de drempel staan van het Utrechts Planproces (UPP) en dus nog niet in de cijfers terugkomen.

Er zijn in de stad diverse kantoorlocaties in ontwikkeling. Enerzijds nieuwbouw, zoals in het stationsgebied en anderzijds ter vervanging van verouderde kantoren. Voor het Jaarbeurspleingebouw is de aanbesteding gestart met een divers programma. Minimaal 10% van het totale kantorenprogramma is bestemd voor creatieve en innovatieve start ups met bijbehorend huurniveau. Andere plannen met substantiële aantallen werkfuncties zijn Galgenwaard en Papendorp Noord. In het USP is het nieuwe kantoor van het RIVM en CBG in aanbouw en wordt met de ontwikkeling van Plus Ulta Utrecht een gebouw ontwikkeld met kantoor- en laboratoriumruimte voor R&D start-ups en scale-ups. In Leidsche Rijn wordt onder andere bedrijventerrein Strijkviertel ontwikkeld: een groen, circulair, duurzaam bedrijventerrein van 19 hectare voor arbeidsintensieve kleine bedrijven die een substantiële bijdrage leveren aan de werkgelegenheidsopgave in de stad. De ambitie is om hier een dichtheid van 120 arbeidsplaatsen per hectare te realiseren. Andere bestaande bedrijventerreinen (o.a. Haarrijn) lopen snel vol en zijn bijna uitgegeven en de laatste kavels zijn in onderhandeling.
Verschillende retail-nieuwbouwontwikkelingen lopen (op stedelijk niveau bezien) op schema, onder andere de supermarktontwikkelingen bij Rijnsweerd, Jan van Galenstraat, Beurskwartier en de Mobiliteitshub Papendorp. Met het oog op het werken in wijken wordt in de nieuwe stadswijk Merwede (deelgebied 5 Merwedekanaalzone) ruim 100.000 m² aan voorzieningen (waaronder kantoorruimte, horeca, leisure en maatschappelijke voorzieningen) gerealiseerd waarbij ook bestaande gebouwen en functies worden ingepast. Er zijn echter ook bestaande wijken waar we zien dat door de enorme druk op de woningmarkt een groot aantal werkpanden in de wijken transformeren naar woningen. Een nadere analyse moet worden gemaakt, maar een voorzichtige inschatting is dat we nog niet inlopen ten opzichte van de ambitie. We zetten goede stappen om de werkgelegenheidsopgave voor de wijken beter in de projecten te laten landen.
Voor zowel de verdichting van Lage Weide inclusief het 4e kwadrant als de groei van USP (en Rijnsweerd) geldt dat investeringen in mobiliteit cruciaal zijn om dit mogelijk te maken. Op korte termijn gaat het dan bijvoorbeeld om de fietsverbinding Demkabrug. Voor de ontwikkeling van het 4e kwadrant Leidsche Rijn is een optimale (voet- fiets-)verbinding met station Leidsche Rijn essentieel. Ook bij de A12-zone en Koningsweg Lunetten/USP zijn substantiële investeringen in de mobiliteit essentieel voor een goede ontwikkeling van deze locaties.



Foto: Plot Jaarbeurspleingebouw

Tot slot, in de RSU 2040 is opgenomen in welke gebieden in de stad extra arbeidsplaatsen worden voorzien. Locaties als Lunetten Koningsweg, de A12-zone en 4e kwadrant Leidsche Rijn maken onderdeel uit van een aantal U Ned-gebiedsstudies voor de oost-, zuid- en westkant van Utrecht. Op sommige plekken, zoals kantorengebied Rijnsweerd en Papendorp, kiezen we ervoor om werklocaties juist meer te mengen, ook met wonen. Hier zal per saldo het aantal arbeidsplaatsen afnemen.

Liggen we op koers RSU 2040?

In de RSU is de ambitie van 70.000 extra arbeidsplaatsen in 2040 opgenomen. Uit de analyse van de harde plannen blijkt dat we met deze planvoorraad omgerekend 30.000-35.000 arbeidsplaatsen creëren. Het beoogde volume ‘werken in de wijken’ blijft achter en er is onvoldoende ruimte voor de kwalitatief brede vraag naar bedrijventerreinen. In de RSU is aangegeven waar aanvullende mogelijkheden liggen om arbeidsplaatsen toe te voegen. Die mogelijkheden kunnen niet zomaar worden benut. Intensivering van bedrijventerreinen is op korte termijn niet mogelijk door onze eigen regels en het ontbreken van financiële middelen. Het risico bestaat dat de ontwikkeling van werklocaties en voldoende bedrijfshuisvesting achterblijft bij de groei van de stad. Daarmee komt de betaalbaarheid ervan verder in het geding; prijzen stijgen door marktdruk. Voor bijvoorbeeld kleine ondernemers, circulaire economie, startups en creatieve bedrijvigheid is dit een groeiend probleem en daarmee ook voor het functioneren van onze stedelijke economie. Verder geeft het provinciale beleid ons te weinig ruimte om kantoren op incourante plekken te transformeren en deze kantoormeters op aantrekkelijke locaties – zoals knooppunten – te compenseren. Dit vormt op korte en middellange termijn een serieuze bedreiging voor diverse ruimtelijke ontwikkelingen. We zijn hierover (al lang) in gesprek met de Provincie.

Bovendien: de harde plannen bevinden zich in verschillende stadia van het planproces en de ervaring leert dat een deel van de plannen niet (volledig) wordt gerealiseerd, of pas later in de tijd. Dit maakt overprogrammering noodzakelijk. De totale opgave is niet alleen fors in aantal, maar ook complex. De beschikbare ruimte is beperkt en de markt is terughoudend met het toevoegen van werkprogramma bij (her)ontwikkelingen omdat het realiseren van woningen in veel situaties financieel aantrekkelijker is. Een sterke(re) sturing van de gemeente lijkt noodzakelijk om ambities RSU te verwezenlijken.



*Foto: Hof van Cartesius, broedplaats voor onderne**mers***

3.3 Duurzame mobiliteit

De opgave

Om Utrecht als groeiende stad gezond en bereikbaar te houden staan we voor twee grote opgaven:

- De transitie naar duurzame mobiliteit: schoon, stil, klimaatneutraal, veilig en voor iedereen.
- Zorgen dat de bereikbaarheid op orde blijft, met de 100.000 extra inwoners en 70.000 nieuwe banen die we tot 2040 verwachten. Dat vraagt ruimte-efficiënt vervoer: meer fiets, voetganger en openbaar vervoer. Als we de stad bereikbaar willen houden met zoveel meer mensen, hebben we voor deze drie een schaalsprong nodig en moeten we zaken als deelmobiliteit en verkeersmanagement invoeren.

Transitie naar duurzame mobiliteit

We geven voorrang aan schone manieren van vervoer die zo min mogelijk ruimte innemen. Lopen, fietsen en openbaar vervoer dus. Straten en stoepen moeten prettige plekken zijn om te verblijven en combineren we met ruimte voor groen en spelen. Zo maken we de lucht schoner en de straat rustiger en veiliger. De afgelopen jaren is te zien dat de inzet op actieve en schone vormen van mobiliteit succesvol is: het gebruik van fiets en ov in de stad groeit ten opzichte van het autogebruik. Hierdoor neemt ook de behoefte aan fietsparkeergelegenheid toe, met name in het centrum en de stedelijke knooppunten. We zetten deze ontwikkeling door, we stimuleren dit veranderende reisgedrag. Het is bovendien van belang om bereikbaarheid voor iedereen te realiseren: een inclusieve stad. Dat doen we door een goede en verkeersveilige inrichting van de openbare ruimte, waarbij het openbaar vervoer voor iedereen bereikbaar en toegankelijk is. Tenslotte omvat de transitie naar duurzame mobiliteit dat we inzetten op klimaatneutrale mobiliteit. De gemeente geeft zelf het goede voorbeeld: we verduurzamen het gemeentelijk wagenpark en de gemeentelijke vaartuigen.



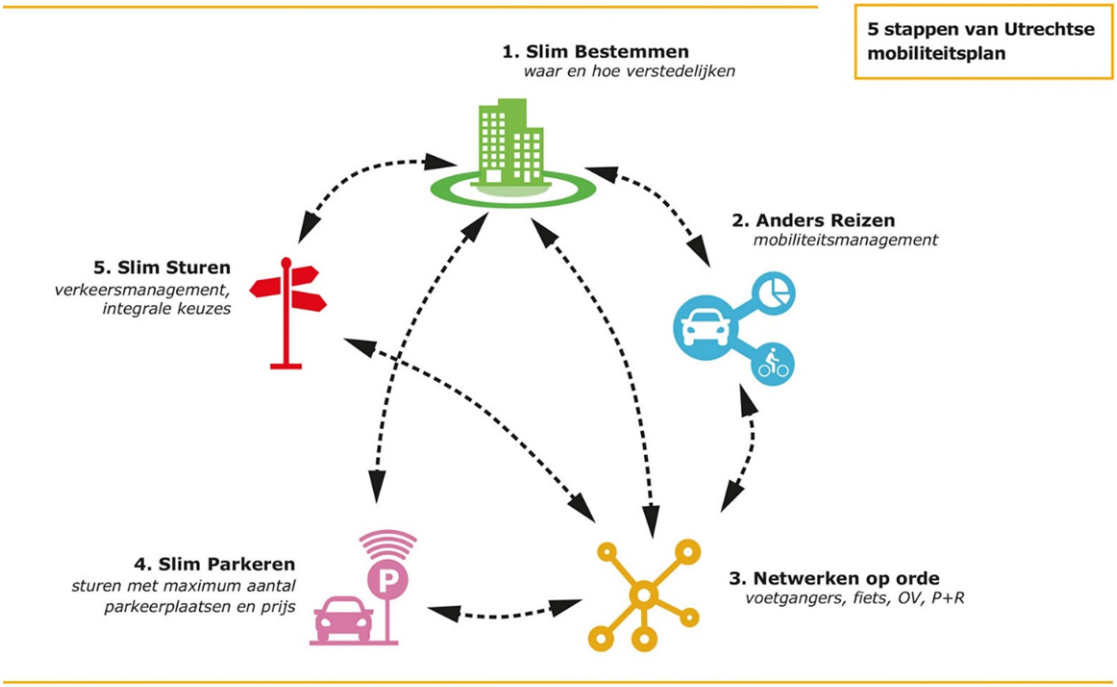
*Foto: Burgemeester Reigers**straat***

Bereikbaarheid blijvend op orde: schaalsprong voetganger, fiets en ov

Utrecht is op dit moment de snelst groeiende stad van Nederland. Utrecht kiest daarbij voor verdichting van de bestaande stad: de plekken die daarvoor geschikt zijn, zetten we in voor nieuwe woningen en werklocaties. Om tot 2040 60.000 woningen en 70.000 arbeidsplaatsen te realiseren zijn investeringen in

het mobiliteitsysteem randvoorwaardelijk. Op korte termijn realiseren we veel woningen in bijvoorbeeld de Merwedekanaalzone, Centrum (inclusief Stationsgebied) en Cartesiusdriehoek. Met het intensiveren van werklocaties zoals Lage Weide, Overvecht en USP/Rijnsweerd worden veel arbeidsplaatsen toegevoegd. We zien dat de ‘modal shift’ van auto naar wandelen, fietsen en openbaar vervoer van groot belang is om ruimte te creëren voor verdere groei. Een 'schaalsprong' in het voetpadennetwerk, fietsroutenetwerk en het openbaar vervoersysteem is hiervoor hard nodig. Deze omvorming van de stad vraagt grote investeringen in het mobiliteitssysteem, zoals nieuwe bruggen en tunnels om voor goede en vlotte verbindingen door de stad te zorgen en voldoende plek om de fiets te kunnen stallen. Maar ook ov-verbindingen, parkeerhubs, mobiliteitsknooppunten waar reizigers kunnen overstappen op openbaar vervoer of fiets. De oplossingen liggen niet alleen in de stad, maar ook in de regio. Niet-fysieke maatregelen als parkeerbeleid en gedragsbeïnvloeding gaan hand in hand met ingrepen in de infrastructuur én openbare ruimte. Voor de schaalsprongen zijn bijdragen vanuit de regio en het Rijk noodzakelijk.

Voor het aanpakken van deze opgaven moeten we keuzes maken. We gaan voor ‘de Utrechtse mobiliteitsaanpak’; vijf stappen die samenhangen, maar niet verplicht in deze volgorde. We zetten ze tegelijkertijd in om gezond stedelijk leven voor iedereen mogelijk te maken. Het mobiliteitsplan 2040 verduidelijkt deze stappen en is het uitgangspunt voor programma’s en projecten.



Met de Monitor Mobiliteitsplan houden we goed in de gaten hoe de mobiliteit zich ontwikkelt in de stad en wat de effectiviteit is van de genomen maatregelen zodat we tussentijds kunnen bijsturen. In de agenda mobiliteitsplan werken we een indicatieve fasering op hoofdlijnen uit. De agenda mobiliteitsplan is een instrument om te kunnen sturen op de langjarige koers en geeft richting aan de nog te programmeren maatregelen en projecten.

De mobiliteitstransitie in huidige en toekomstige plannen

Conform de RSU en het Mobiliteitsplan 2040 willen we de groei van de stad faciliteren met aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving. We geven voorrang aan lopen en fietsen en verbeteren de verkeerveiligheid. Dit doen we bijvoorbeeld met de herinrichting van de Nachtegaalstraat/Burgemeester Reigerstraat, Lombokplein en de Westelijke Stadsboulevard. Bij herinrichtingen verminderen het aantal autoparkeerplekken voor meer leefruimte, plek voor fietsparkeren en groen.

Verkeer ontwikkelt zich door aanbod van infrastructuur en de 'vraag' van mensen om zich te verplaatsen. Die vraag is geen vast gegeven, maar beïnvloeden we met beleid en regels, zoals parkeervoorzieningen en parkeerkosten, reiskostenvergoedingen, de fiscale voorzieningen voor de auto van de zaak, beprijzing van het openbaar vervoer tijdens de spits om de reizigers meer te spreiden en afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen over werk- en lestijden. Het autoverkeer sturen we zo dat het zoveel mogelijk de hoofdwegen gebruikt en de leefbaarheid op straat zo goed mogelijk is. Op langere termijn kunnen we met verkeersmanagement de verkeersruimte in de stad steeds beter benutten en vraag en aanbod bij elkaar brengen. Zo kunnen we bijvoorbeeld op drukke momenten bij de Jaarbeurs tijdelijk voorrang geven en bevorderen dat mensen bij voorkeur vervoer gebruiken dat schoon is en weinig ruimte gebruikt. Op dit moment voeren we verkeersmanagementsystemen daar in waar we wegen herinrichten. Pas als het verkeersmanagementsysteem in de hele stad is ingevoerd, kunnen we de verkeersruimte optimaal benutten en sturen op ‘gezond stedelijk leven’.



*Foto: Mali**eblad***

De meeste randvoorwaardelijke mobiliteitsinvesteringen voor de groei van de stad op korte termijn zijn in voorbereiding, zoals de Europalaan-Noord, mobiliteitshub Papendorp en de langzaam verkeer bruggen Merwedekanaalzone. De spooronderdoorgang Locomotiefstraat is in 2021 opgeleverd en we onderzoeken de spooronderdoorgang ter hoogte van de Boorstraat, de Nicolaas Beetsstraat en de verbreding van de Demkabrug. Verbeteringen aan het fijnmazige fietsnetwerk rondom de grote woningbouw- en werklocaties moeten we op korte termijn in voorbereiding nemen.
Om de woningbouw- en werklocaties middellange en lange termijn bereikbaar te houden werken we met Rijk, Provincie en andere gemeenten aan het mobiliteitssysteem van de toekomst. Met onze eigen inzet voor de uitvoering van de doelen van het Mobiliteitsplan in combinatie met de samenwerking met het Rijk en de regio brengen we de schaalsprong voor de voetganger, fiets en het openbaar vervoer stap voor stap tot uitvoering. Zo werken we in U Ned aan de uitvoering van de no-regretmaatregelen en het verkennen van nieuwe ov-verbindingen in de MIRT-verkenning ov en wonen.

Liggen we op koers RSU 2040?

Bovenstaande geeft aan dat mobiliteitstransitie een grote opgave is die tientallen jaren gaat kosten. We zijn op alle terreinen van mobiliteit hard aan de slag en maken goede vorderingen, getuige de

voortgangsrapportages over mobiliteit en verkeersveiligheid. We kunnen met de beschikbare middelen in het MPB de ambities voor 2040 van het mobiliteitsplan en de RSU niet tijdig realiseren. Dat betekent dat we moeten prioriteren. Zo zetten we eerst in op de belangrijkste bruggen en tunnels voor het fietsnetwerk, faseren de invoering van 30 km/uur als maximumsnelheid en focussen op de verbetering van de verkeersveiligheid op de plekken met de grootste risico's. We proberen de middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten door werk met werk te maken, bijvoorbeeld door onderhoudswerkzaamheden aan wegen en riolering te combineren met de herinrichting voor 30 km/uur en meer ruimte voor fiets en voetganger. De integrale aanpak leidt echter tot complexere projecten die meer tijd en geld kosten.

Voor de groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen in de stad zijn mobiliteitsinvesteringen randvoorwaardelijk. Om de groei mogelijk te maken zijn investeringen nodig bovenop de huidige middelen in het MPB. We zetten erop in om als regio met het Rijk tot afspraken te komen over de benodigde gezamenlijke investeringen.

De financiële actualisaties van het meerjarenprogramma bereikbaarheid (MPB) en de parkeerexploitatie lichten we toe in hoofdstuk 5.2.

3.4 Gezond leefklimaat met ruimte voor groen

De opgave

Utrecht wil een gezonde, duurzame en circulaire stad zijn waar mensen wonen, werken en verblijven in een gezond leefklimaat. Met de keuze voor binnenstedelijke verdichting vinden we een hoogwaardige, groene en toegankelijke openbare ruimte extra belangrijk. Deze moet dan ook meegroeien met de groei van de stad. We werken op verschillende terreinen aan een toekomstbestendige leefomgeving waar het goed toeven is in een gezonde en veilige openbare ruimte voor mens en dier. De leefomgeving wordt klimaatbestendig ingericht, zodat we wateroverlast, hittestress en verdroging voorkomen. Dit betekent dat de stad flink vergroend moet worden. Verder betekent dit dat de openbare ruimte voor iedereen toegankelijk moet zijn en iedereen in de directe woonomgeving elkaar gemakkelijk kan ontmoeten, kan sporten, spelen, bewegen en recreëren. In de RSU 2040 geven we aan twee hoofdstructuren voorop te stellen: de groenstructuur en de mobiliteitsinfrastructuur. Daarmee is het groen in de stad leidend voor het ordenen van de bestaande stad en van de nieuwe plekken in de stad. Tijdens de coronacrisis is eens te meer gebleken hoe belangrijk de directe leefomgeving voor mensen is. Om klimaatverandering tegen te gaan willen we in 2050 een stad zijn die volledig draait op hernieuwbare materialen en waar afval grondstof is.



*Foto: Groot Meesters**plein***

Het actief vergroenen van Utrecht is randvoorwaardelijk voor de grotere druk op de openbare ruimte én voor het inspelen op de klimaatveranderingen. Daarnaast levert het een bijdrage aan het herstel van de biodiversiteit. Een robuuste, groene openbare ruimte is essentieel voor het welbevinden en de gezondheid van onze inwoners, voor spelende kinderen, voor de waarde van vastgoed. Als we kijken naar de huidige staat van de openbare ruimte zien we dat het beeld sterk varieert per wijk. Van de totale oppervlakte van de gemeente Utrecht is 42% verhard, 37% groen en 21% water. De Binnenstad en Noordwest hebben zowel absoluut als per huishouden het ***minste*** groen. Vleuten-De Meern, Leidsche Rijn en Overvecht zijn de wijken met absoluut en per huishouden het ***meeste*** groen. Verschillen zien we ook in de tevredenheid over het groen en parken in de eigen buurt. Twee derde van de Utrechters is (zeer) tevreden over het groen en driekwart is tevreden over de parken in de buurt. In Noordwest geldt

dat slechts de helft van de inwoners tevreden is over het groen in tegenstelling tot de wijken Zuid, Oost en Overvecht (alle drie ongeveer driekwart tevreden). In de wijken Zuidwest en Binnenstad is maar de helft van de bewoners te spreken over de parken in eigen buurt (Utrecht Monitor, 2021). Hoewel er altijd verschillen tussen wijken zullen zijn, is het nodig meer evenwicht in de huidige situatie te brengen. Met name groenarme wijken, zoals de vooroorlogse wijken, moeten een been bijtrekken in de vergroeningsopgave, om klimaatbestendig te worden.

In de RSU 2040 hebben we als ambitie gesteld dat groen en verdichting gelijk opgaan. Bij de toename van 60.000 woningen betekent dit dat 440 hectare extra binnenstedelijk groen moet worden gerealiseerd. Om deze vergroening te bereiken is een trendbreuk nodig; dit noemen we de Groene Schaalsprong. De vergroening moet plaatsvinden op vijf niveaus: Groene straten, bestaand en nieuw (ca. 200 hectare groen), Groenblauwe routes (ca. 100 hectare groen), nieuwe parkgebieden in de stad (ca. 120 hectare groen), Groene scheggen die stad en landschap verbinden (ca. 30 hectare groen) en Groen om de stad (ca. 250 hectare nieuw recreatief groengebied in de directe omgeving van de stad). De nadere toelichting hierop is te vinden in de RSU2040. Uitgangspunt is dat we op stedelijk niveau streven naar 75 m² openbaar groen en 30 m² water per huishouden in de stad plus 40 m² groen om de stad. Op dit moment voldoen we hier net aan met 106 m² groen en water in de stad en 42 m² om de stad.
De opgave is echter niet alleen kwantitatief van aard maar juist ook kwalitatief. Zo zetten we naast uitbreiding van groen en water ook in op een kwaliteitsimpuls en op een betere toegankelijkheid van bestaand groen op verschillende plekken in de stad. Bijvoorbeeld in Overvecht door een groen lint aan te leggen, in Park Transwijk door deze voor meer mensen aantrekkelijk te maken en in Maarschalkerweerd door een voormalig tuinbouwgebied om te zetten in recreatief groen.

De ambities betekenen onder andere dat wij bij elke ruimtelijke ingreep de kans voor groen benutten. Dit komt onder andere naar voren in het principe ‘groen, tenzij’. Dit houdt in dat we in Utrecht straten, pleinen, binnenterreinen, daken en gevels groen inrichten, tenzij dat op een specifieke plek niet kan vanwege de vereiste functionaliteit. Of het nu gaat om onderhoud aan wegen, om aanleg van energieinfrastructuur, om vernieuwing van riolering of welke andere ingreep dan ook: telkens moeten we integraal in het project meenemen dat we de stad groener willen maken. Door werk met werk te maken kunnen we op die manier efficiënt de kwantiteit en kwaliteit van het groen in Utrecht verhogen. Ook gebiedsontwikkelingsprojecten dragen bij aan de groene schaalsprong en zijn klimaatbestendig.

Groen in lopende en toekomstige plannen

Uit de analyse van de harde plannen[3] blijkt dat er in de aankomende 10 jaren per jaar gemiddeld tussen de 6 en 7 hectare openbaar toegankelijk groen wordt toegevoegd. Als we kijken naar de netto toevoeging van water gaat het in totaal om enkele hectares. De vergroening gebeurt op verschillende plekken in de stad zoals de vergroening van straten en pleinen in rivierenwijk, de aanleg van (delen van) Rondje Stadseiland, integrale herinrichtingen van de openbare ruimte in Kanaleneiland maar ook door middel van gebiedsontwikkelingen zoals Cartesiusdriehoek waar minimaal 30% van de wijk groen wordt ingericht. Toch zien we dat de verdeling niet gelijk is over de wijken en dat groen niet voor iedereen toegankelijk is. Een aanzienlijk deel van het openbaar groen en water wordt aangelegd in de wijk Leidsche Rijn. Een wijk met nu al per huishouden het meeste groen en dat logischerwijs hoog scoort op tevredenheid van de buurtbewoners. Alleen met de lopende plannen redden we het niet. De RSU 2040 laat met de groene schaalsprong zien waar mogelijkheden liggen om in en om de stad substantieel extra te vergroenen, om het groen van een extra kwaliteitsimpuls te voorzien en/of het groen beter toegankelijk te maken. Het gaat bijvoorbeeld op korte termijn om Landschapspark Oud Zuilen (toegankelijk maken van 25 hectare openbaar groen), vervolgfasen van Parklandschap Maarschalkerweerd, Tuinen van Moreelse, Landschapspark Groot-Amelisweerd, het afmaken van groenblauw ronde stadseiland maar ook het substantieel investeren in het vergroenen van straten in groenarme wijken als Binnenstad, West, Noordwest en Noordoost en structureel investeren in integrale projecten zoals in Overvecht (Amazonekwartier en Taagdreef), West (Welgelegen) en Kanaleneiland.

Liggen we op koers richting RSU 2040?

[3] Voor de groenprojecten waarvoor nog geen volledige dekking is, is een inschatting gemaakt hoeveel netto openbaar toegankelijk groen wordt gerealiseerd met het huidige beschikbare budget.

We zien dat in alle gebieden de groenopgave met urgentie wordt opgepakt. Dit blijkt onder andere uit het 'groen tenzij' principe dat wij in projecten hanteren. Desondanks is er een trendbreuk nodig om de vergroeningsdoelstellingen van de RSU 2040 te halen. We zien dat de huidige harde plancapaciteit voor 'toevoeging groen' voor zowel de korte als de lange termijn niet omvangrijk genoeg is om mee te groeien met het aantal huishoudens. We verwachten tot 2030 ongeveer 30.000 woningen toe te voegen; dat vraagt volgens het uitgangspunt uit de RSU (75 m2 groen per huishouden in de stad) om 225 hectare extra groen in deze periode. Gelet op de ambitie om vergroening en verdichting gelijk op te laten gaan, is het huidige tempo dus onvoldoende en zijn aanvullende investeringen noodzakelijk.

Het Meerjaren Groenprogramma (MGP) – Ruimte voor Groen 2022-2026, als bijlage bij het MPR, geeft inzicht in het jaarlijks investerings-en uitvoeringsprogramma van de gemeente.



*Foto: Vergroening Maas**plein***

3.5 Energie

De opgave

In Parijs (2015) en in het nationaal Klimaatakkoord (2019) zijn afspraken gemaakt om de CO_2-uitstoot terug te dringen. De Europese doelstelling voor 2030 is alweer aangescherpt naar -55% in 2030. Het regeerakkoord gaat nog weer verder en mikt op -60%. De stad Utrecht wil daaraan bijdragen en zo snel mogelijk doch uiterlijk in 2050 klimaatneutraal zijn. Hiervoor moeten we onder andere het energieverbruik van woningen en gebouwen drastisch verlagen, de energie die gebruikt wordt duurzaam opwekken en de energie-infrastructuur aanpas-sen op gebruik van elektriciteit en warmtenetten in plaats van aardgas. De gemeente heeft hierin ook een belangrijke rol. Soms vanuit haar wettelijke taken als beheerder van de ruimtelijke ontwikkeling, maar soms ook als investeerder, garantieverlener, aanjager en subsidieverlener voor de onrendabele top bij innovaties etc. Om de energietransitie te versnellen zetten we in op drie pijlers.

1. Energie besparen: voor het besparen van energie zijn de gebouweigenaren aan zet. Denk aan isoleren en bijbehorende ventilatie, elektrisch koken en een andere warmtevoorziening voor warm water en verwarming. De gemeente is daarbij zelf aan zet voor al het gemeentelijk kernvastgoed (maatschappelijk vastgoed en kantoorgebouwen); de opgave is dat het deze in 2040 energieneutraal is.
2. Bronnen verduurzamen en duurzame opwekking: Voor de groei van de stad conform de ambities uit de RSU is minimaal 0,04 terrawattuur (TWh) elektriciteit nodig. Voor de verduurzaming van het energieverbruik van de bestaande stad (4 TWh elektriciteit, 8.5 PJ aardgas en 2 PJ warmte (afname)) is meer nodig, maar daarvoor hebben we nog geen concrete doelstellingen. Met Eneco is wel afgesproken dat in 2040 de warmte volledig gevoed wordt door duurzame bronnen. Op dit moment is dat circa 40% door de BioWarmteInstallatie (BWI) op Lage Weide. We hebben regionaal de opgave om in 2030 1,8 TWh aan wind- en zonne-energie op te wekken. Dat staat gelijk aan elektriciteitsverbruik van 540.000 huishoudens. Hiervoor hebben we in de Regionale Energiestrategie Regio U16 zoekgebieden en projecten vastgelegd. De Utrechtse inzet is gericht op 0,523 TWh aan projecten inclusief grootschalig zon op dak. We hebben hierbij de ambitie om geen enkel dak onbenut te laten. Op dit moment heeft bijna een kwart van de daken in Utrecht zonnepanelen.
3. Infrastructuur aanpassen: De opgave is dat alle gebouwen in 2050 zonder aardgas verwarmen en koken. Hiervoor moet het elektriciteitsnet en warmtenet(ten) uitgebreid en verzwaard worden en het gasnetwerk worden verwijderd. Dit is een grote opgave, want ongeveer 130.000 Utrechtse gebouwen zijn nu nog op aardgas aangesloten. In de transitievisie warmte staat hoe Utrecht op een haalbare en betaalbare manier overstapt naar een duurzame manier van verwarmen. Dit vraagt (soms forse) investeringen in het leidingwerk onder de grond én in de energiegebouwen. Boven de grond zijn warmteoverdrachtstations nodig en warmtebuffers (Eneco). Bij elektra zijn dat kleinere trafohuisjes, maar bijvoorbeeld ook middenspannings- en hoogspanningsstations. Uiterlijk in 2025 moeten we de locaties voor fysieke inpassing gevonden hebben, bij voorkeur zoeken we inpandige oplossingen. Daarnaast streven we ernaar om de bodem en het oppervlaktewater zo optimaal mogelijk te benutten voor de energietransitie. Op dit moment benutten we bijvoorbeeld circa 10% van de inzetbare capaciteit van de bodem voor bodemenergie (buffercapaciteit) maar winnen we nog geen warmte uit het oppervlaktewater.

We werken aan een Energievisie. Hierin komen doelstellingen te staan en een uitvoeringsstrategie voor de vertaling van deze doelstellingen naar omgevingsprogramma's met maatregelen en omgevingsplannen met regels. We verwachten de energievisie, na afronding van de plan-MER, eind 2022 aan te bieden aan de raad. Een aantal omgevingsprogramma's worden of zijn vastgesteld voorafgaand aan de Energievisie: transitievisie warmte, programma zon op dak en programma energiebesparing.

Energietransitie in lopende en toekomstige plannen

De komende jaren wordt fors geïnvesteerd in uitbreiding van het warmtenet door een warmtebedrijf en de aanleg van warmtekoudeopslag (WKO) door gebouweigenaren of warmtebedrijven. Dat geldt ook voor de uitbreiding/verzwaring van het elektriciteitsnet en de verwijdering van het gasnetwerk door Stedin. In

Overvecht zijn we als eerste begonnen met de grote stappen te zetten naar het aardgasvrij maken van de vier noordelijke woonbuurten. De vier zuidelijke buurten volgen nog voor 2030.

De ondergrondse ruimte is schaars en verdere uitbreiding moet in samenhang met andere functies en belangen bekeken worden. Hiervoor gaan we in 2022 een visie ondergrond opstellen en actief regie voeren op het gebruik van de ondergrond. Er liggen plannen voor het gebruik van warmte uit oppervlaktewater voor verschillende nieuwbouwprojecten, zoals Merwedekanaalzone deelgebied 5 en Beursgebied.

Voor de warmteopgave zetten partijen als Eneco en HDSR (waterschap) hun eigen bronnen of bronnen van derden in om de stadsverwarming te verduurzamen. Concrete voorbeelden zijn de investering in een BiomassaWarmteInstallatie (BWI, eigendom Eneco), of de bouw van een 27 megawatt warmtepomp naast de RWZI met rioolwater als duurzame bron voor het warmtenet in Utrecht en Nieuwegein (Eneco samen met HDSR). Eneco start ook met vier locaties in Utrecht (Overvecht, Rijnsweerd, Merwedekanaalzone/Kanaleneiland en Lage Weide) en één in Nieuwegein voor warmtebuffers. Deze buffers met een volume van zo'n 5000 m^3 water kunnen warmte opslaan uit het warmtenet zodat tijdens de dagpieken hieruit getapt kan worden. Deze buffers verhogen de systeemefficiëntie van het net waardoor ook duurzame bronnen beter ingepast kunnen worden. Daarnaast is er een plan om het Merwedekanaal en het Amsterdam-Rijnkanaal te gaan gebruiken als warmtebron (aquathermie, thermische energie uit oppervlaktewater) voor collectieve netten (HDSR, Rijkswaterstaat).

Voor de duurzame energieopwekking (zon en wind) zit er, aanvullend op de gerealiseerde 0,1 TWh zon op dak, op dit moment 0,0045 TWh in de harde plancapaciteit: zonneveld Meijewetering en zonnepanelen op de geluidwal langs de A12. Daarnaast verwachten we met de locaties Rijnenburg (0,05-0,24 TWh), Nedereindse Plas (maximaal 0,033 TWh) en Haarrijnseplas (0,004 TWh) op termijn maximaal 0,28 TWh duurzaam op te wekken. Voor de langere termijn zien we potentiële locaties in USP, Voordorpse Veld en Ockhuizen met een totale verwachte opbrengst van circa 0,07 TWh. Tot 2040 tellen deze plannen op tot maximaal 0,45 TWh inclusief een nog groeiend aandeel voor zon op het dak.



*Foto: Hogeweide (Leidsche **Rijn)***

Liggen we op koers richting RSU 2040?

Op dit moment is het niet goed mogelijk om aan te geven of we op koers liggen, omdat we geen complete set doelstellingen hebben voor middellange en langere termijn. Wel weten we dat er nog maar weinig woningen afgesloten zijn van het aardgas en er congestie is op de elektriciteitsinfrastructuur. 4% van ons elektriciteitsverbruik wordt duurzaam opgewekt met zonnepanelen op daken en 40% van het warmtenet is verduurzaamd door het gebruik van biomassa. Het energieverbruik daalt met ongeveer 1% per jaar.

In de Energievisie vertalen we op een structurele manier de ambities en doelen naar maatregelen en instrumenten, zodat duidelijker wordt welke maatregelen bijdragen aan welke doelstellingen. Met name voor de gebouwde omgeving en duurzame energieopwekking ligt er een belangrijke verantwoordelijkheid bij gemeenten. Een verantwoordelijkheid die gepaard gaat met nieuwe rollen en nieuwe bevoegdheden bij het maken van afwegingen in o.a. het ruimtelijk domein. Nieuw is dat de energietransitie een grotere claim doet op de ruimte dan de afgelopen decennia. Er zijn ook meer keuzes te maken in de energievoorziening en de sturing van besparing bij gebruikers. Het is daarom van belang dat energie een prominentere plek krijgt in het ruimtelijke beleid en aan de voorkant van planologische ontwikkeling.

Rond zoekgebieden voor duurzame opwekking van energie (wind en zon) lopen we in sommige gebieden tegen knelpunten aan. In Noordoost, Oost en Zuid en in het USP zien we dat veel grond in particulier eigendom is. Bovendien werpt het afwegingskader van de Provincie enkele beperkingen op. In West/Noordwest is Lage Weide een belangrijke zoeklocatie, maar de mogelijkheden voor gebiedsontwikkelingen worden daar sterk beperkt door het vastlopende mobiliteitsnet. Er zijn nieuwe en betere verbindingen nodig (ov en fiets) om verder ontwikkeling van het gebied mogelijk te maken.

3.6 Maatschappelijke voorzieningen

De opgave

Maatschappelijke voorzieningen zijn onmisbaar in een stad die staat voor ontwikkeling, beleving en ontmoeting. Het gaat onder meer om scholen, sportaccommodaties, buurtcentra, culturele voorzieningen en ook om speelruimte. Om te blijven voorzien in de behoefte moet het aanbod aan maatschappelijke voorzieningen meegroeien met de groei van de stad. Daarnaast hebben trends als vergrijzing en extra-muralisering gevolgen voor de behoefte aan bepaalde voorzieningen zoals ontmoetingsruimte.
Ons beleid is vastgelegd in het Koersdocument Leefbare Stad en Maatschappelijke Voorzieningen en in thematische huisvestingsnota's. In de RSU 2040 zijn de kwantitatieve normen die we hanteren vertaald naar de barcode op wijk- en stedelijk niveau. Die vertalen we naar een programmering die voor de komende jaren concreet is ingevuld en voor de langere termijn op hoofdlijnen.

Lopende en toekomstige plannen

Sport

De opgave voor sport t/m 2040 is berekend o.b.v. de bevolkingsprognoses (harde planvoorraad) en vraag/aanbod onderzoek van Mulier-instituut uit 2020. In 2022 vindt een actualisatie plaats. Voor uitbreiding van sportvelden wordt uitgegaan van een efficiënter gebruik van de huidige sportparken, maar daarnaast is ook uitbreiding van capaciteit nodig. De uitbreiding van sportvelden zoeken we zoveel mogelijk gekoppeld aan bestaande sportparken of door verplaatsing van (te) kleine sportparken naar nieuwe, grotere sportparken. Nieuwe sporthallen koppelen we aan nieuwe scholen voor voortgezet onderwijs. Bij uitbreidingsprojecten zien we dat de voorbereidende fase langer duurt door grotere uitdagingen bij de gebiedsontwikkelingen, integrale afweging van ambities en inbreiding.
Door de tegenvallende inwonersgroei hebben we ervoor gekozen de realisatie van sporthal Voordorp en het zwembad Maximapark door te schuiven naar 2026; respectievelijk twee en één jaar later dan gepland. Binnen de behoefteberekening is deze verschuiving te verantwoorden. Ook schuiven we het extra voetbalveld en twee hockeyvelden voor sportpark Nieuw Welgelegen door naar 2025. Deze stonden eerder gepland voor 2023. Voor Nieuw Welgelegen wordt op dit moment een variantenstudie uitgevoerd voor inpassing van deze velden. Hiervoor wordt nog ruimte gezocht en is waarschijnlijk herbestemming van grond nodig en/of een verplaatsing van functies. Daardoor is doorschuiven naar 2025 realistisch.

2022-2025

In 2022 wordt de sporthal Bontekoelaan opgeleverd (Zuidwest), samen met het Globe College. De sporthal Berlijnplein (Leidsche Rijn) wordt momenteel gerealiseerd in combinatie met Academie Tien (oplevering 2023). En sporthal Cartesiusdriehoek staat op de planning voor 2025. Vanaf 2023 start de voorbereiding voor de realisatie van vier sporthallen en voor het zwembad Maximapark. Voor 2024 is de omzetting van een natuurgrasveld naar kunstgras opgenomen voor sportpark Nieuw Welgelegen en de uitbreiding van 1 hockeyveld op Strijkviertel. In 2025 staat de uitbreiding van 1 hockeyveld op Strijkviertel, 2 hockeyvelden Nieuw Welgelegen, 1 voetbalveld en/of 1 hockeyveld Maarschalkerweerd geprogrammeerd. Genoemde locaties zijn echter allemaal nog onder voorbehoud van de uitkomsten van de locatiestudies Maarschalkerweerd Noord, Strijkviertel en Nieuw Welgelegen. Het is nog onduidelijk voor hoeveel velden er daadwerkelijk ruimte is in deze gebieden.

2026-2030

Vanaf 2025-2026 zijn minimaal een extra rugbyveld (locatiestudie Strijkviertel) en een extra korfbalveld (zoekgebied Hoograven) nodig. In 2026 breiden we uit met 1 voetbalveld en 1 hockeyveld (beide nog locatie te vinden). Tevens realiseren we dan de sporthallen Voordorp en Merwedekanaalzone. Er staat een zesde sporthal op de meerjarenplanning met als zoekgebied Overvecht, te combineren met een VO-school. Aanvullend kiezen we bij de nieuwe VO school in Vleuten De Meern eveneens voor uitbreiding met een sporthal. De voorlopige uitkomsten van het onderzoek naar het kengetal binnensport laten zien dat er behoefte is aan extra sporthallen in de stad.

2030-2040 en verder
Op basis van de Mulierrapportage 2019 (harde planvoorraad) is er nog minimaal een tekort van 6 hockeyvelden en 3 voetbalvelden. Hierbij wordt ervan uitgegaan dat de eerdergenoemde locatiestudies (Maarschalkerweerd Noord, Nieuw Welgelegen en Strijkviertel) voldoende velden opleveren. Mocht dit niet het geval zijn dan wordt het tekort groter. De eerste resultaten van de nieuwe behoefteberekening (Mulier 2022) laten ook zien dat er een tekort aan tennisbanen in de stad gaat ontstaan en dat het tekort aan andere sportvelden nog iets groter wordt dan in de prognoses van 2019. Hiervoor is nog een nadere analyse nodig. Aanvullend op de capaciteitsberekeningen van Mulier (gebaseerd op de harde planvooraad) zijn er nog een aantal zoekgebieden van in totaal 14 hectare aan sportvelden geformuleerd bij de te ontwikkelen stedelijke knooppunten. In deze periode zal ook bij de zwembaden Den Hommel en De Kwakel uitbreiding nodig zijn met elk 1 bad.

Onderwijs
In de periode tot en met 2026 realiseren we een aanzienlijke uitbreiding van zowel het primair als het voortgezet onderwijs. Er komen lagere scholen bij in de buurten Haarrijn, Leeuwesteijn en Groenewoud (Leidsche Rijn), in de Merwedekanaalzone, de Cartesiusdriehoek, het Beurskwartier en het Jaarbeurskwartier. Het voortgezet onderwijs breidt uit in de Merwedekanaalzone, in Leidsche Rijn, Overvecht, Vleuten de Meern en in het USP/Rijnsweerd (internationale school). Het meerjaren onderwijshuisvestingsplan wordt dit jaar geactualiseerd. Het geeft inzicht in de behoefte op de middellange - en lange termijn op basis van de meeste recente bevolkingsprognoses. De locaties van de tussen 2027 en 2040 nog te realiseren scholen zijn veelal nog niet bekend.

Welzijn
In de periode tot en met 2026 komen er nieuwe buurtcentra in de Merwedekanaalzone en in Overvecht. Bij de ontwikkeling van de Kruisvaartkade (Zuidwest) is een buurtkamer voorzien. Voor 2028 is een buurtkamer in het gebied Beurskwartier/Lombokplein gepland. Verdere programmering van buurtcentra en buurtkamers na 2026 is afhankelijk van omvang en tempo van nieuwe gebiedsontwikkelingen.
De buurtcentra en buurtkamers groeien mee volgens de in ons beleid vastgestelde normen per type wijk. Maatschappelijke trends als vergrijzing en extra-muralisering vragen in de toekomst wellicht om meer plekken voor ontmoeting en activiteiten binnen wooncomplexen. Niet alleen de gemeente kan daar een rol in spelen maar ook woningbouwcorporaties, zorgaanbieders en ontwikkelaars.

Cultuur
In de periode tot en met 2026 worden het jongerencultuurhuis Leidsche Rijn en het wijkcultuurhuis Merwedekanaalzone gerealiseerd. De stedelijke/bovenregionale culturele cross-overvoorziening voor podium- en beeldende kunst in het Jaarbeurspleingebouw staat geprogrammeerd voor 2027.
De ambitie is om tot 2040 25 culturele wijkvoorzieningen toe te voegen, verspreid over alle wijken. Het kan daarbij gaan om herontwikkeling van bestaand gemeentelijk maatschappelijk vastgoed en om nieuwbouw, bij voorkeur in combinatie met andere maatschappelijke functies, maar ook om het toevoegen van cultureel programma op bestaande locaties voor bijvoorbeeld welzijn of onderwijs.

Liggen we op koers richting RSU 2040?
We zien een aantal dilemma's en knelpunten optreden bij het realiseren van de opgave Maatschappelijke Voorzieningen. Die zijn zowel financieel als inhoudelijk van aard.

Meerkosten en inpassingskosten
Onze eigen ambities ten aanzien van met name duurzaamheid, de specifieke eisen die het bouwen in hoog stedelijk gebied met zich meebrengt, de snel oplopende inflatie en de stijgende bouwkosten door krapte op de markt leiden tot een stapeling van meerkosten aan de investeringskant. Dit doet zich overal in de stad voor, bij nieuwbouw binnen en buiten de ontwikkelgebieden en ook bij renovatie en eigenaarsonderhoud. De kostenstijging is het hoogst voor de nieuw te realiseren voorzieningen in hoog stedelijk gebied zoals de Merwedekanaalzone. Daar zien we bovendien dat de inpassingskosten zoals kosten voor infrastructuur voor verkeer en parkeren, bijvoorbeeld door het verdiept aanleggen van fietsparkeervoorzieningen, hoger zijn dan elders in de stad. Dit vraagt om aanpassing van de normbedragen voor maatschappelijke voorzieningen en een brede en slimme systematiek van bekostiging.

Daarnaast zien we de kosten aan de exploitatiekant oplopen door de stijgende energielasten. Dit drukt zowel op de exploitatielasten van het gemeentelijk maatschappelijk vastgoed als op de budgetten van gesubsidieerde maatschappelijke instellingen zoals buurtteams die veelal gebruik maken van particulier vastgoed en die te maken krijgen met sterke huurverhogingen.

Gebrek aan ruimte

Het meegroeien van de maatschappelijke voorzieningen betekent een aanzienlijk ruimtebeslag, terwijl de beschikbare ruimte beperkt is, mede als gevolg van de verdichting. Grote ruimtevragers zoals sportparken zijn de afgelopen jaren niet evenredig meegegroeid met de behoefte en niet opgenomen in hoogstedelijk ontwikkelgebied zoals de Merwedekanaalzone. Dit verhoogt de druk op de voorzieningen in de bestaande stad en het leidt tot een omvangrijke zoekopgave. Zoekgebieden aan de rand van de stad brengen dilemma's met zich mee. Als locaties te ver weg liggen of niet goed ontsloten zijn, beperkt dat de bruikbaarheid voor de jeugdsport, waar we juist vanuit onze ambitie op gezondheid en sociale cohesie in willen voorzien. Ook leidt het tot ongewenste automobiliteit. Een deel van de zoekgebieden is mogelijk niet bruikbaar vanwege beperkingen op het gebruik door het aanwezig erfgoed. Bovendien is een deel van de zoekgebieden ook in beeld voor andere opgaven.

Ook behoefte aan niet-gemeentelijke maatschappelijke voorzieningen

De groei van de stad vraagt ook om het meegroeien van maatschappelijke voorzieningen die de gemeente niet zelf ontwikkelt en/of financiert. Voorzieningen van groot maatschappelijk belang die wij niet financieren zijn onder andere gezondheidscentra, voorzieningen vanuit de wet langdurige zorg voor beschermd wonen voor mensen met een licht verstandelijke beperking en verpleeghuizen. Wij willen de behoefte hieraan scherper krijgen en bezien wat er nodig is om deze voorzieningen een plek te geven in de gebiedsontwikkelingen.

Nieuwe maatschappelijke behoefte

Corona heeft de behoefte aan openbare ruimte waarin inwoners kunnen sporten, spelen en bewegen nog meer dan daarvoor zichtbaar gemaakt. Incidenteel zijn daar middelen voor de korte termijn voor beschikbaar gesteld. In ontwikkelgebieden nemen we dit mee in de planontwikkeling.

4 Gezonde gebiedsontwikkeling

In dit hoofdstuk staat de opgave gezonde gebiedsontwikkeling centraal. Hierin schetsen we voor de gebieden in de stad de opgaven op het gebied van wonen, werken, duurzame mobiliteit, gezond leefklimaat met ruimte voor groen, energie en maatschappelijke voorzieningen. Daarbij laten we zien wat we daarvoor doen en of we op koers liggen. Hierbij onderscheiden we de volgende gebieden:

- Centrum (Stationsgebied/Binnenstad),
- Zuidwest inclusief Merwedekanaalzone,
- Leidsche Rijn en Vleuten – De Meern inclusief Rijnenburg,
- Utrecht Science Park (USP) en Rijnsweerd,
- Noordoost, Oost en Zuid,
- West en Noordwest,
- Overvecht.

Elk van deze gebieden in de stad heeft een ruimtelijk regisseur die verantwoordelijk is voor (omgevings)visies en ruimtelijke ontwikkelingsprojecten in het betreffende gebied. Hierbij gaat het zowel om de ontwikkeling van vastgoed als van openbare ruimte en om initiatieven van zowel gemeente als marktpartijen.

4.1 Centrum (Stationsgebied/ Binnenstad)

De opgave

Het Centrum is een economisch knooppunt lokaal, regionaal en nationaal, maar ook een huiskamer van en voor iedereen in de stad (en regio). De historische binnenstad vormt hierbij een samenhangend geheel met het Stationsgebied en het te ontwikkelen Beurskwartier (inclusief Jaarbeurs) en Lombokplein. Het Centrum biedt ruimte aan diversiteit van mensen en functies en is als geheel veelzijdig. Het is hierbij van belang dat we het niveau van maatschappelijke voorzieningen op peil houden. We stellen het ontmoeten en verblijven in de openbare ruimte centraal; dit vraagt om hoogwaardige verblijfsplekken. De komende jaren groeit de stad en daarmee neemt het gebruik van de binnenstad verder toe. De binnenstad van Utrecht is een plek waar alles samenkomt: wonen, werken, winkelen, studeren, uitgaan en ga zo maar door. Maar soms schuren die functies en zitten ze elkaar (deels) in de weg. Bijvoorbeeld op plekken waar wonen en uitgaan samenkomen. Voor de toekomst moeten er daarom keuzes gemaakt worden. Hiervoor hebben we de Omgevingsvisie Binnenstad opgesteld die de komende jaren stapsgewijs wordt uitgevoerd.

Centrum is de plek waar we de komende jaren onder andere een forse woonopgave zien met bijvoorbeeld plannen voor het Beurskwartier, Lombokplein en Kruisvaartkade. Behoud van diversiteit in het woonaanbod maar zeker ook het aanbod aan groen en voorzieningen dat hierin mee moet groeien zijn belangrijke aandachtspunten. Daarnaast ligt er de opgave voor het toevoegen van duizenden arbeidsplaatsen waarbij de focus in en rond het Stationsgebied ligt op kantoren. In de binnenstad zal de situatie ten aanzien van werken niet drastisch wijzigen, maar is wel extra aandacht nodig voor het ombouwen van het kernwinkelgebied van een plaats om te kopen naar een plaats om te zijn (Programma ‘Morgen Mooier Maken’). Verder stimuleren we wonen boven winkels om de levendigheid van de binnenstad te bevorderen. Het gebied leent zich niet voor grootschalige energieopwekking, maar toevoegen van zonnepanelen op daken en WKO-systemen moeten bijdragen aan de energieopgave. In Centrum zal door de schaarse ruimte de balans tussen de hoeveelheid groen en vastgoed (wonen/ werken) anders zijn dan in andere gebieden. Maar ook dit gebied willen we vergroenen en klimaatbestendig maken door bijvoorbeeld het opheffen van straatparkeren, het realiseren van groene daken en gevels en het verbeteren van bestaand groen. Door toenemende drukte is er behoefte aan meer ruimte voor de voetganger, een fijnmazig fietsnetwerk en (inpandige) fietsparkeerplaatsen. Het beslechten van barrières door spoor (bijvoorbeeld Fietstunnel Nicolaas Beeststraat), weg (bijvoorbeeld

Binnenstadsas) en water (bijvoorbeeld Weerdsluis) is hier onderdeel van. Grote structuuringrepen zoals de Merwede- en Papendorplijn moeten het Centrum op lange termijn met OV bereikbaar houden.



*Foto: Fietsenstalling House Mod**ernes***

Lopende en toekomstige plannen

Als we kijken naar de actuele harde plancapaciteit woningbouw voor het centrum zien wat dat met deze plannen ongeveer 4.800 woningen worden gerealiseerd. Dit gebeurt onder andere in Beurskwartier 1, Lombokplein, Wonderwoods en Kruisvaartkade. Hierin is nog geen rekening gehouden met Beurskwartier 2 t/m 4 (Masterplan Jaarbeurs) waarvoor we samen met Jaarbeurs zoeken naar mogelijkheden om de plannen voor een nieuw levendige en stedelijke wijk tot ontwikkeling te brengen.
In de lopende plannen (exclusief Jaarbeurs 2 t/m 4) zijn ongeveer 275.000 m² bvo aan werkfuncties opgenomen waarvan een belangrijk aandeel kantoren. Zo is de aanbesteding gestart voor het Jaarbeurspleingebouw met een divers programma. Hiervan is onder andere minimaal 10% van het totale kantorenprogramma bestemd voor creatieve en innovatieve start ups met bijbehorend huurniveau. In de grote ontwikkelingen nemen we ook maatschappelijke voorzieningen mee. Zoals een lagere school in het Beurskwartier, een middelbare in Beurskwartier 3, een kleinschalige variant op Place2BU in Lombokplein en een grote culturele voorziening (inclusief nachthoreca en rooftopbar) in het Jaarbeurspleingebouw. In het Beurskwartier onderzoeken we of we op een verantwoorde manier voor milieu en gezondheid een (nieuwe) WKO kunnen aanleggen.

Voor het verbeteren en vergoenen van de openbare ruimte tot hoogwaardige verblijfsplekken werken we aan het autoluw en zo mogelijk autovrij maken van de binnenstad. We kijken naar alternatieven in de vorm van deelauto's of andere parkeeroplossingen en bezien of en waar plekken gecompenseerd kunnen worden in garages, ook 'op afstand'. De parkeergarage Springweg zal in 2028 worden gesloopt, een besluit over de toekomst van Paardenveld zal komend jaar genomen moeten worden.
We voegen ook hectares groen toe in de grotere gebiedsontwikkelingen. Dit doen we bijvoorbeeld met de herinrichting van Lombokplein waar we ook de Leidse Rijn doortrekken. Ook in de ontwikkeling van Beurskwartier voegen we met twee parken groen toe aan het gebied. Op termijn voorzien we de vergroening van het centrum met de realisatie van de Visie Tuinen van Moreelse en een kwaliteitsslag in

Paardenveld en Wolvenplein en het singelpark “om de noord”. Hiervoor zijn aanvullende investeringen benodigd.

De druk op de openbare ruimte neemt toe, daarom is het voetgangersgebied onlangs uitgebreid. Om de verwachte groei van het fietsverkeer te accommoderen en fietsgebruik verder te stimuleren, is een uitbreiding en kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk en nog fors extra gebouwde fietsvoorzieningen nodig. We zijn gestart met de studie naar een fietsverbinding onder of over het spoor ter hoogte van de Nicolaas Beeststraat en ook de studie naar een brug bij de Weerdsluis loopt. De Mobiliteitshub XL die nodig is voor de ontwikkeling van Merwede, Beurskwartier, Papendorp en Groenewoud en op langere termijn ook Jaarbeurs is in voorbereiding. Omdat de investeringen in de schaalsprong OV veel voorbereidingstijd vragen, moeten we op korte termijn de voorbereidingen starten voor de Merwede- en Papendorplijn. Deze investeringen zijn randvoorwaardelijk voor de groei op lange termijn. De groei van de stad maakt het noodzakelijk na te denken over overbelasting van de binnenstadsas.

We zien voor de langere termijn wel aandachtspunten in het gebied. De plannen voor de herontwikkeling van de Jaarbeurs zijn, onder andere door Corona, in een nieuw daglicht gekomen en fors vertraagd. Met de Jaarbeurs zijn we momenteel in overleg over een nieuwe strategie.



Foto: Galaxytoren

Liggen we op koers richting RSU 2040?

In onderstaande tabel is per barcodethema in hoofdlijnen aangegeven in hoeverre we in dit gebied op koers liggen in relatie tot de RSU 2040. Daarbij geven we waar mogelijk een of meerdere voorbeelden van concrete projecten waarmee we stappen willen zetten ten aanzien van de gestelde ambities in de RSU. Ook geven we per barcodethema aan of we op dit moment kansen of bedreigingen zien om verdere invulling te geven aan onze ambities. Op basis van deze analyses per gebied concluderen we in hoofdstuk 2 in hoeverre we op stedelijk niveau op koers liggen.

Wonen	We realiseren met de harde plannen in het gebied een omvangrijke woningbouwopgave in verschillende (prijs)segmenten zoals in Beurskwartier 1, Lombokplein en Kruisvaartkade die in de komende jaren in uitvoering gaan. Aandachtspunt is deelgebied 3 Beurskwartier omdat deze ontwikkeling, onder andere door Corona, in een nieuw daglicht is gekomen en fors vertraagd. Met de Jaarbeurs zijn we momenteel in overleg over een nieuwe strategie.
Werken	We realiseren in het gebied een fors programma werkfuncties waarvan een belangrijk deel kantoren. Hierbij hebben we ook aandacht voor specifieke doelgroepen als creatieve en innovatieve start ups zoals blijkt uit de tender voor Jaarbeurspleingebouw. Voor de langere termijn zien we kansen voor de ontwikkeling van de Westflank in het Stationsgebied (boven busstation/busbuffer).
Groen	We willen onder andere met de gebiedsontwikkelingen in Centrum extra groen toevoegen zoals op het Lombokplein, Beurskwartier (twee parken) en de herinrichting van de Laan van puntenburg (eerste fase van Tuinen van Moreelse). Vergroening is met name ook noodzakelijk voor de groenarme binnenstad. Met de lopende projecten voegen we onvoldoende groen toe om onze groenambities te realiseren. Daarbij komt dat het vergroenen en verbeteren van de openbare ruimte veel tijd en geld vergt. Denk hierbij aan het compenseren van het verlies aan inkomsten van parkeren op straat en de kosten voor het herinrichten van deze plekken.
Mobiliteit	Op korte termijn zal de druk op de openbare ruimte blijven. Dit vraagt onder andere om aanvullende investeringen in fietsparkeren (Jaarbeurspleingebouw, Knoop en in vastgoed van Klépierre), het fietsnetwerk en het beslechten van barrières (zoals op termijn Nicolaas Beetstunnel en Binnenstadsas). Op korte termijn zijn besluiten nodig over onderdelen van de schaalsprong OV om de groei van de stad in de toekomst mogelijk te maken.
Energie	Wat betreft de energietransitie zijn doelen geformuleerd die voor de gehele stad gelden en in een aantal gevallen een gebiedsspecifieke doelstelling of actie kennen. De Energievisie (voorzien voor eind 2022) zal op deelgebieden en op specifieke locaties doelen en maatregelen verder uitwerken. Bij de uitwerking van de Transitievisie warmte zal ook de volgorde van de aanpak van de wijken in de wijkgerichte aanpak naar aardgasvrij concreet worden gemaakt. De consequenties van het verzwaren en flexibeler maken van de energie infrastructuur zal in de komende jaren in vrijwel alle wijken in de stad zichtbaar worden.
Maatschappelijke voorzieningen	In de grote ontwikkelingen worden ook de maatschappelijke voorzieningen opgenomen zoals een lagere school in Beurskwartier 1. De financiering van de culturele voorziening Jaarbeurspleingebouw is een aandachtspunt. Op langere termijn kijken we naar het realiseren van een middelbare school in Beurskwartier 3.

4.2 Zuidwest (inclusief Merwedekanaalzone)

De opgave

In de RSU 2040 is Zuidwest met daarin de Merwedekanaalzone (deelgebieden 4, 5 en 6) aangewezen als één van de belangrijke verdichtingslocaties om de groei van de stad binnenstedelijk op te vangen. In de Merwedekanaalzone komen maximaal 10.000 woningen en bijbehorende werkgelegenheid en voorzieningen, zoals scholen, (kleine) bedrijven, winkels, horeca en een gezondheidscentrum. Daarbij komt een hoogwaardige openbare ruimte met veel groen en mogelijkheden voor ontmoeting. In dit gebied gaan we uit van energieneutrale gebouwen in een zoveel mogelijk energieneutraal gebied. Dit betekent dat er in de Merwedekanaalzone genoeg hernieuwbare energie wordt opgewekt om (minimaal) te voorzien in de gebouwgebonden jaarlijkse energievraag. Op welke wijze we dit doen is vastgelegd in de Omgevingsvisies deel 1 en 2 en Stedenbouwkundig Plan Merwede. Daarnaast lopen momenteel gebiedsonderzoeken in het kader van Utrecht Nabij (U Ned); binnen het gebiedsonderzoek A12 wordt voor het nieuw te ontwikkelen stedelijk knooppunt A12 nader bekeken welke mogelijkheden er zijn voor verdere verstedelijking met een passende mobiliteitsinfrastructuur. Dit moet optimaal aansluiten bij de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone.

We zetten stevig in op het realiseren van woningen en werkgelegenheid in de Merwedekanaalzone; als tegenhanger moeten we daarom veel aandacht hebben voor kwalitatief groen en water. De openbare ruimte zal zo veel mogelijk bestaan uit toegankelijk kwalitatief groen en door het rondje Stadseiland en verbindingen naar Kanaleneiland en Transwijk ontstaan gemakkelijke en snelle wandel- en fietsroutes naar parken en plantsoenen in de directe omgeving. Het bouwen in hoge dichtheden kan alleen met een innovatieve mobiliteitsstrategie, waarmee we de druk op het omliggende wegennet hanteerbaar houden. Deze strategie bestaat uit een pakket met maatregelen zoals een fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk, hoogwaardig openbaar vervoer, deelmobiliteit en betaald parkeren in de omgeving en een lage parkeernorm. De automobiliteit is de beperkende factor voor de realisatie van het maximale programma in de Merwedekanaalzone. Zodoende is voor heel Zuidwest Utrecht een mobiliteitsaanpak (als onderdeel van het mobiliteitsplan 2040) uitgewerkt.

Naast de Merwedekanaalzone bestaat Zuidwest ook uit Kanaleneiland en Transwijk. Hiervoor wordt binnenkort de Omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk ter besluitvorming aan de gemeenteraad aangeboden. In samenhang met de plannen voor Merwedekanaalzone ontstaat daarmee een integrale visie op Zuidwest.
In Kanaleneiland en Transwijk ligt de opgave om ongeveer 2.000 woningen toe te voegen, met meer variatie in grootte, type en prijs. Ook in de komende twintig jaar blijven de wijken betaalbaar voor mensen met een laag en middeninkomen. Daarom is het streven het aandeel sociale huurwoningen te handhaven. Nieuwbouw, verbouw en renovatie maken het mogelijk nieuwe kwaliteit toe te voegen voor verschillende doelgroepen, met name voor ouderen. Met nieuwe woon-werk concepten komen de wijken tegemoet aan de veranderende behoeften van onder andere zzp-ers, kleine (creatieve) ondernemingen en thuiswerkers. Bij renovatie is een (bijna) energieneutrale flat het principe. Ook willen we platte daken benutten voor wateropvang, groen en/of voor energie. Voor Kanaleneiland en Transwijk lijkt lage temperatuur warmtenetten de meest logische vormen van verwarming als alternatief voor aardgas

De hoofdwinkelstructuur in Utrecht bestaat uit een variatie aan winkelgebieden verspreid over de stad. Winkelcentrum Nova en winkelcentrum Vasco da Gamalaan maken deel uit van de Utrechtse hoofdwinkelstructuur. In de loop der jaren hebben zich er meer functies omheen verzameld zoals maatschappelijke voorzieningen en horeca waardoor de aantrekkingskracht op wijkbewoners en werkenden in de wijk verder is versterkt. Er is extra behoefte aan sportvoorzieningen, recreatie en horeca.

Voor de openbare ruimte ligt er de opgave om te vergoenen, klimaatbestendig te maken en het verbeteren van bestaand groen. De aanpak hiervan zien we veelal in combinatie met onderhoudswerkzaamheden aan wegen en riolering, het aanpassen van de verkeersstructuur en verbetering van de verkeersveiligheid. Met het aanpassen van de verkeerstructuur door bijvoorbeeld doorgaande autoverbindingen te knippen en oost-west-georiënteerde langzaam verkeer verbindingen te

realiseren krijgen buurten een eigen identiteit. Voor de lange termijn is de ambitie om een hoogwaardige openbaar vervoer verbinding te realiseren via de Beneluxlaan-Noord over de Prins Clausbrug richting Papendorp. In dat geval wordt het zuidelijk deel van de Beneluxlaan vrij van tramrails. Mede door al deze ingrepen kan de Beneluxlaan veel groener en beter oversteekbaar worden.

Lopende en toekomstige plannen

Uit analyse van de actuele harde plancapaciteit woningbouw blijkt dat we in Zuidwest met de lopende plannen ongeveer 9.800 woningen realiseren. Voor een belangrijk deel gebeurt dit in de Merwedekanaalzone waar onder andere woningen worden gerealiseerd op het Defensieterrein (950), Eendrachtlaan 10 (ruim 200 woningen) en de nieuwe stadswijk Merwede (6.000 woningen). Daarnaast verrijzen er in de aankomende jaren woningen in Transwijk en Kanaleneiland op de Beneluxlaan 901 en Lomanlaan 103-105 maar ook in Dichterswijk (Heycopstraat) en Rivierenwijk (Reitdiepstraat). Boven op deze harde plannen zien we nog mogelijkheden in Merwedekanaalzone (als onderdeel van de 10.000 woningen in de omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2) en in Kanaleneiland en Transwijk (de concept omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk gaat uit van in totaal ongeveer 1.500-2.000 woningen).
Maar de opgave in Zuidwest is natuurlijk veel meer dan alleen woningbouw. Zo kijken we in Kanaleneiland-zuid waar een nieuw jongerencentrum kan worden ingepast en onderzoeken we de uitbreidingsmogelijkheden van Sportpark Nieuw Welgelegen in verband met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. In de nieuwe stadswijk Merwede (deelgebied 5 Merwedekanaalzone) zelf wordt, onder meer met het oog op het werken in wijken, ruim 100.000 m² aan voorzieningen (waaronder kantoorruimte, horeca, leisure en maatschappelijke voorzieningen) gerealiseerd waarbij ook bestaande gebouwen en functies worden ingepast. Voor de lange termijn onderzoeken we de mogelijkheden voor de A12-zone met ruimte voor kleinschalige en middelgrote bedrijvigheid, gemengd met andere stedelijke functies zoals woningen en voorzieningen.



*Foto: Merwedekanaalzone deelgeb**ied 4***

Om deze nieuwe woningen en werkplekken te ontsluiten zijn de randvoorwaardelijke mobiliteitsmaatregelen in voorbereiding, zoals de langzaam verkeer bruggen over het Merwedekanaal, de Europalaan-Noord inclusief Dynamisch Verkeersmanagement en de doorsteek voor de auto via

Papendorp. Ook de Mobiliteitshub XL die onder andere nodig is voor de ontwikkeling van Merwede is in voorbereiding. Voor de ontwikkelingen op lange termijn onderzoeken we in U-Ned de mogelijkheden voor verdere verstedelijking met een passende mobiliteitsinfrastructuur. De ontwikkeling van de Merwedekanaalzone vereist ook dat we in en om het gebied inzetten op het groen. Dit doen we bijvoorbeeld met de buurtgerichte aanpak in Dichterswijk en Rivierenwijk en het aanleggen van Rondje Stadseiland in deelgebied 4 en 5 in de Merwedekanaalzone. Op langere termijn volgt het deel ter hoogte van deelgebied 6. Daarnaast investeren we in de kwaliteit van Park Transwijk. In Kanaleneiland en Transwijk zetten we in op een integrale aanpak van de openbare ruimte. In combinatie met werkzaamheden aan de riolering, zoals nu concreet op de Bernadottelaan en Vasco da Gamalaan, geven we invulling aan de vergroeningsopgave en maken we de wijk klimaatbestendig.

Liggen we op koers richting RSU 2040?

In onderstaande tabel is per barcodethema in hoofdlijnen aangegeven in hoeverre we in dit gebied op koers liggen in relatie tot de RSU 2040. Daarbij geven we waar mogelijk een of meerdere voorbeelden van concrete projecten waarmee we stappen willen zetten ten aanzien van de gestelde ambities in de RSU. Ook geven we per barcodethema aan of we op dit moment kansen of bedreigingen zien om verdere invulling te geven aan onze ambities. Op basis van deze analyses per gebied concluderen we in hoofdstuk 2 in hoeverre we op stedelijk niveau op koers liggen.

Wonen	In de omgevingsvisies Merwedekanaalzone (MWKZ) en omgevingsvisie Kanaleneiland en Transwijk (KET) zijn, in lijn met de woonvisie, de specifieke richtingen voor dit gebied bepaald. De productie loopt op schema: in het gebied wordt volop gebouwd, zoals in Merwedekanaalzone deelgebied 4 en de Heycopstraat, en zijn veel projecten in voorbereiding. Aandachtspunt hierbij is wel dat de haalbaarheid van projecten, gezien de vele ambities waaronder betaalbaarheid, flink onder druk staan en er grote onzekerheid is over de oplopende bouwkosten. Een ander aandachtspunt voor de doorontwikkeling is dat we zicht moeten hebben op het kantelpunt voor de Merwedekanaalzone deelgebied 6. De milieueffectrapportage (MER) MWKZ stelt namelijk voorwaarden aan de doorgroei naar 10.000 woningen in de MWKZ. De mogelijkheid voor doorgroei zal moeten worden aangetoond met passende mobiliteitsmaatregelen. Zonder mobiliteitsoplossing komt de productie in de Merwedekanaalzone tot stilstand. De kansen voor het toevoegen van woningbouw op de lange termijn wordt onderzocht in de U Ned gebiedsonderzoeken.
Werken	In de omgevingsvisie MWKZ en omgevingsvisie KET zijn ook de specifieke richtingen m.b.t tot werken voor dit gebied bepaald. De programmering wordt meegenomen in de diverse planuitwerkingen. In Merwedekanaalzone deelgebied 5 wordt ruim 100.000 m² aan voorzieningen (waaronder kantoorruimte, horeca, leisure en maatschappelijke voorzieningen) gerealiseerd en in zowel dit deelgebied als deelgebied 6 zitten diverse scale-ups en broekplaatsen. Aandachtspunt in dit gebied is het (financieel) in verhouding met het toenemen van het aantal woningen we achterblijven in de groei van bedrijvigheid. Zodoende dat we in deelgebied 6 programmatisch ook nadrukkelijk naast wonen, werkgelegenheid onderzoeken. Een ander aandachtspunt is het blijven faciliteren van lokale bedrijvigheid in de wijk en het inpassen van broedplaatsen en creatieve bedrijvigheid. De kansen voor het toevoegen van werkfuncties op de lange termijn wordt onderzocht in de U Ned gebiedsonderzoeken.

Groen	In de omgevingsvisie MWKZ en omgevingsvisie KET hebben we enorme ambities gesteld om heel Zuidwest te vergroenen. De eerste inzet van de vergroening is al ingezet in Kanaleneiland Noord en in Dichterswijk lopen diverse initiatieven. In Kanaleneiland en Transwijk maken we de vergroening onderdeel van de integrale aanpak van de openbare ruimte. Daarnaast komen we met een plan van aanpak voor park Transwijk en een aanpak voor de vergroening Rivierenwijk en Dichterswijk. Bij het realiseren van fase 2 MWKZ komen middelen beschikbaar om Park Transwijk kwalitatief te verbeteren. Voor de ambitieuze groenopgave in het gebied zijn onvoldoende financiële middelen beschikbaar voor de aanpak openbare ruimte KET. Met het invoeren van betaald parkeren, is er mogelijk een kans om meer te vergroenen. Voor de lange termijn is de verbinding van het groen in de A12 zone op stedelijk niveau van belang.
Mobiliteit	In de studie Zuidwest staan diverse mobiliteitsmaatregelen genoemd. De meeste cruciale maatregelen kunnen worden gerealiseerd door de Woningbouwimpuls (WBI) subsidie en eerder beschikbaar gestelde middelen uit de Voorjaarsnota. De financiering van de HUB XL Papendorp is hierbij nog een aandachtspunt. Aandachtspunt voor de doorontwikkeling is dat we zicht moeten hebben op het kantelpunt voor de Merwedekanaalzone deelgebied 6. De milieueffectrapportage (MER) MWKZ stelt namelijk voorwaarden aan de doorgroei naar 10.000 woningen in de MWKZ. De mogelijkheid voor doorgroei zal moeten worden aangetoond met passende mobiliteitsmaatregelen. Zonder mobiliteitsoplossing komt de productie in de Merwedekanaalzone tot stilstand. De Merwedelijn (Wiel met spaken) is nu al wenselijk, maar wordt mogelijk bij de ontwikkeling van Merwedekanaalzone deelgebied 6 al noodzakelijk.
Energie	Wat betreft de energietransitie zijn doelen geformuleerd die voor de gehele stad gelden en in een aantal gevallen een gebiedsspecifieke doelstelling of actie kennen. De Energievisie (voorzien voor eind 2022) zal op deelgebieden en op specifieke locaties doelen en maatregelen verder uitwerken. Bij de uitwerking van de Transitievisie warmte zal ook de volgorde van de aanpak van de wijken in de wijkgerichte aanpak naar aardgasvrij concreet worden gemaakt. De consequenties van het verzwaren en flexibeler maken van de energie infrastructuur zal in de komende jaren in vrijwel alle wijken in de stad zichtbaar worden.
Maatschappelijke voorzieningen	In de omgevingsvisie MWKZ en omgevingsvisie OV KET zijn de specifieke richtingen voor dit gebied bepaald. Er zijn voldoende (maatschappelijke) voorzieningen in Zuidwest. Aandachtspunt is de werkelijke verplaatsing van de soft- en honkbal om extra sportvelden te realiseren en hier voldoende middelen voor beschikbaar te krijgen. Daarnaast bestaat de wens om horeca en een jongerenhuiskamer te realiseren in Kanaleneiland zuid.

4.3 Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern inclusief Rijnenburg

De opgave

In Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern blijven we de komende jaren volop werken aan de ontwikkeling van de stad. Het wordt een volwaardige en levensloopbestendige woonwijk voor alle leeftijden met gemengde centra die zijn gelegen nabij vervoersknooppunten. Het gebied biedt de mogelijkheid fors aan de stedelijke ambities bij te dragen, waaronder het toevoegen van veel aanbod op de Utrechtse woningmarkt zoals betaalbare en duurzame (huur)woningen, het realiseren van diverse voorzieningen en het creëren van meer werkgelegenheid. Specifiek is er aandacht voor het inpassen van huisvesting voor (kwetsbare) doelgroepen. Ruimte wordt geboden voor doorstroming in de woningmarkt, om de vergrijzing in Vleuten-De Meern op te kunnen vangen. Verder bestaat de opgave tot 2040 met name uit het toevoegen van meer dan 12.000 arbeidsplaatsen, begeleiden van de energietransitie en het bieden van ruimte voor duurzame energieopwekking in het gebied en de ontwikkeling van 100 hectare groen rondom de stad (Haarzuilens).

De strategische opgaven concentreren zich rond de in te passen HOV-verbinding vanuit Leidsche Rijn Centrum richting Papendorp-Westraven. Daarmee wordt Papendorp een belangrijke knoop in het Wiel met Spaken, zowel bij het Taatsenplein als bij de afrit A2/Marinus van Tyrusviaduct. Dat is de locatie waar we de kans zien om verschillende mobiliteitsaspecten te koppelen in een duurzame mobiliteitshub. Hier krijgt parkeren op afstand voor de hoog stedelijke gebieden (zoals Merwedekanaalzone en Beurskwartier) in de stad vorm.
De ambitie is om op termijn het stedelijke knooppunt in Leidsche Rijn Centrum op te waarderen, waardoor intercitytreinen het station kunnen aandoen. Daarnaast moeten de verbindingen voor fietsers en voetgangers van Leidsche Rijn Centrum naar het Werkspoorkwartier en Lage Weide worden verbeterd. Zo vergroten we ontwikkelkansen voor werkgelegenheid rond knooppunt NS-station Utrecht Leidsche Rijn.
Het terugbrengen van het autogebruik biedt op termijn fysieke ontwikkelkansen en mogelijkheden voor een kwaliteitsimpuls van de openbare ruimte.



*Foto: Plantsoen van Boed**apest***

Met de verdere groei van de wijk zal het aantal voorzieningen en sportlocaties moeten groeien. In Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern is door de snelle groei van het gebied sprake van een demografisch afwijkend beeld. Aanvullende speelplekken, jongerenplekken en activiteiten worden gerealiseerd voor de sterk groeiende groep van 12 tot en met 17-jarigen om deze maatschappelijke opgave aan te pakken. Twee derde deel van de Utrechts jongeren woont in Leidsche Rijn; het is daarom belangrijk dat er voldoende voorzieningen voor jeugd en jongeren beschikbaar zijn om te voorkomen dat door verveling de veiligheidssituatie in de wijk verslechtert.

Lopende en toekomstige plannen

In Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern dragen we de komende jaren sterk bij aan de woningbouwopgave van de stad. Als we kijken naar de actuele harde plancapaciteit woningbouw 2022-2040 voor dit gebied bevat deze ruim 11.000 (nog op te leveren) woningen. Een aansprekende woningbouwontwikkeling betreft de hoogbouwkavel in Leidsche Rijn Centrum. In de vorm van een soort verticaal dorp met drie hoge woontorens waarvan één met een maximale hoogte van 140 meter, worden maximaal 1.200 huur- en koopwoningen gerealiseerd. Op diverse andere bouwkavels in het gebied komen daarnaast nieuwe woningen in verscheidene woningtypes en categorieën in een stedelijk woonmilieu. De duurzame woonbuurten Leeuwesteyn, Terwijde en Haarzicht ronden we af. In Rijnvliet groeit de openbare ruimte door tot een eetbare woonbuurt. In Het Zand verrijzen diverse appartementencomplexen langs de Vleutensebaan en daarmee krijgt deze stedelijke as vorm. In de bestaande woonbuurten begeleiden we allerlei particuliere initiatieven.
We sturen maximaal op functiemenging en differentiatie in de gebieden. In Papendorp/Groenewoud voegen we ongeveer 3.500 woningen en meer dan 85.000 m² bvo werkfuncties en voorzieningen toe. Verdere intensivering moet ertoe leiden dat hier een dynamisch gebied ontstaat met wonen, werken en bijbehorende voorzieningen. Voor woonbuurt Haarrijn aan de Haarrijnseplas blijkt de stikstofproblematiek mee te vallen. We realiseren de ontwikkelmogelijkheden door het in procedure brengen van het bestemmingplan en het selecteren van een partij voor de zonne-energie eilanden in de Haarrijnseplas. Ook in Ockhuizen onderzoeken we de mogelijkheden voor realisatie van een zonneveld. Deze projecten dragen onder andere bij aan het Utrechtse aanbod in de Regionale Energie Strategie.
We ontwikkelen Rijnenburg om te beginnen als energielandschap en bieden daarbij ruimte voor bijvoorbeeld natuur, sport en recreatie. Begin 2022 is een eerste ontwerpstudie voor Rijnenbrug opgeleverd en aangeboden aan de gemeenteraad.

In de komende 10 jaar staat gronduitgifte ten behoeve van de bouw van bijna 100.000 m² bvo kantoren geprogrammeerd. En daarnaast is er ook nog de nodige programmering in horeca, leisure, hotel, commerciële- en maatschappelijke voorzieningen en creatieve bedrijvigheid. Dat is een forse inpassingsopgave. Voor de werkgelegenheid in Utrecht in Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern is er nog ruimte voor de realisatie van bijna 40 hectare bedrijventerrein. Met de ontwikkeling van de diverse werklocaties, waaronder het nieuwe circulaire bedrijventerrein Strijkviertel, dragen we bij aan meer toekomstgerichte arbeidsplaatsen in de stad.
Het knooppunt Leidsche Rijn Centrum zal zich de komende jaren verder ontwikkelen. Het zuidelijk deel van het naastgelegen bedrijventerrein heeft nog niet het niveau dat bij een dergelijk knooppunt verwacht mag worden en een upgrade wordt op korte termijn niet voorzien. Het kan kansrijk zijn wel te starten met een eerste fase; investeringen in dit vierde kwadrant van Leidsche Rijn Centrum geeft ook mogelijkheden voor betere fietsverbindingen tussen Zuilen, Lage Weide en Leidsche Rijn.

Om de groei van de stad in meerdere gebieden te faciliteren is in Leidsche Rijn de duurzame mobiliteitshub in voorbereiding zodat we in 2024 kunnen starten met de realisatie. Daarnaast ligt er een aandachtspunt bij het versterken van het fietsnetwerk door het realiseren van een fietsbrug aan de zuidzijde van de Meernbrug. In Leidsche Rijn is gestart met de pilot MaaS (Mobility as a Service). Met behulp van een app wordt gewerkt aan het verbeteren van het aanbod van vraaggestuurde mobiliteitsdiensten en reismogelijkheden voor bewoners, werknemers, scholieren en recreatief verkeer.

Vanuit de groenopgave wordt ingezet op doorontwikkeling van het Landinrichtingsplan Haarzuilens tot een Landinrichtingsgebied Haarzuilens (100 hectare groen, waaronder natuur, recreatie, landschap en cultuurhistorie). In het Máximapark is inmiddels het noordelijk deel van de Vikingrijn aangesloten op de watergang Hindersteinlaan. Hiermee ontstaat een directe waterverbinding vanuit Vleuten en Terwijde met

het park. De recreatieve mogelijkheden nemen daarmee toe. Het strand aan de Haarrijnseplas is versterkt met schaduwplekken, zonneheuvels, speelplekken en twee strandwachtersposten met toiletten.

De inpassing van diverse maatschappelijke voorzieningen, woon-zorgcomplexen, eerstelijns- zorgcentra, nieuwe basisscholen, gymzalen, twee middelbare scholen, een sporthal, een nieuw extra zwembad en uitbreiding van de sportvelden in diverse gebieden wordt door ons begeleid. Ook sturen we op mogelijkheden om het sportaanbod in het gebied te vergroten en aan te laten sluiten op de vraag. We onderzoeken tevens optimalisatiemogelijkheden voor sportpark Papendorp. We werken aan de ontwikkeling van de cultuurkavel Berlijnplein, het culturele hart van Leidsche Rijn met als thema 'De toekomst van de stad' aan.

Liggen we op koers richting RSU 2040?

In onderstaande tabel is per barcodethema in hoofdlijnen aangegeven in hoeverre we in dit gebied op koers liggen in relatie tot de RSU 2040. Daarbij geven we waar mogelijk een of meerdere voorbeelden van concrete projecten waarmee we stappen willen zetten ten aanzien van de gestelde ambities in de RSU. Ook geven we per barcodethema aan of we op dit moment kansen of bedreigingen zien om verdere invulling te geven aan onze ambities. Op basis van deze analyses per gebied concluderen we in hoofdstuk 2 in hoeverre we op stedelijk niveau op koers liggen.

Wonen	Er wordt in het gebied conform planning volop gebouwd en ook is veel in voorbereiding waarbij we meer sociaal- en middenprogramma toevoegen, zoals in Leidsche Rijn Centrum, Leeuwesteyn en Papendorp/Groenewoud. Daarbij hebben we in projecten aandacht voor ouderenhuisvesting en kwetsbare groepen. Voor de toekomst zien we kansen in het verdichten rondom de knooppunten en het creëren van ruimte voor bijzondere woonvormen.
Werken	Voor de ontwikkeling van werklocaties verlopen de gronduitgiften conform planning, zoals bedrijventerrein Haarrijn, De Wetering Zuid, Strijkviertel en de kantoren in Papendorp en Leidsche Rijn Centrum. Onlangs is kantoorgebouw Helix opgeleverd. Het gebied kent lage leegstandscijfers, op enkele incourante locaties na, zoals kantoren aan de Burgemeester Verderlaan en aan de Rijnzathe (bij bedrijventerrein Oudenrijn). We zullen op enig moment een keuze moeten maken om deze kantoren ofwel aantrekkelijker te maken zodat ze weer benut worden, ofwel te transformeren voor ander gebruik. Voor de langere termijn zien we kansen met de herontwikkeling van het Vierde Kwadrant van LRC (zuidzijde Lage Weide). Hiervoor zijn mobiliteitsinvesteringen noodzakelijk. Daarnaast moeten we een strategie ontwikkelen voor het intensiveren van bestaande bedrijventerreinen; kansen zijn er met name voor Oudenrijn.
Groen	Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern zijn groene wijken die voldoen aan de RSU-ambities met een robuust watersysteem. In het gebied zijn al verschillende groene verbindingen en ecologische zones aangelegd, parken en tuinen ontwikkeld, waaronder het Maximapark en de Stadstuin in Leidsche Rijn Centrum. Het groen groeit mee met de gebiedsontwikkeling. We werken aan het versterken van het groen om de stad en recreatie bijvoorbeeld bij de Nedereindse plas en Haarzuilens. We zien kansen voor een kwaliteitsimpuls en verdere vergroening van kantoorlocaties (Papendorp), aanleg van groene verbindingen in Strijkviertel en een groene scheg Maximapark-Rijnenburg.
Mobiliteit	In het gebied zijn robuuste fiets-, ov- en autonetwerken, maar er zijn nog kansen voor de voetganger en enkele aandachtspunten op het gebied van verkeersveiligheid. Voor de groei van de stad in verschillende gebieden werken we aan de realisatie van de Mobiliteitshub in Papendorp. Hiervoor is ook een nieuwe fietsverbinding over het Amsterdam-Rijnkanaal nodig. Op langere termijn voorzien we nieuwe fiets- en voetverbindingen tussen Nieuwegein, Leidsche Rijn, Lage Weide en Zuilen. Een grote opgave wordt de inpassing van de Papendorplijn, als onderdeel van het wiel met spaken.

Energie	Wat betreft de energietransitie zijn doelen geformuleerd die voor de gehele stad gelden en in een aantal gevallen een gebiedsspecifieke doelstelling of actie kennen. De Energievisie (voorzien voor eind 2022) zal op deelgebieden en op specifieke locaties doelen en maatregelen verder uitwerken. Voor dit gebied geldt dat we met de realisatie van Zonnepark Meijewetering en de geluidswal Veldhuizen hier stappen in zetten. Daarnaast komen er tenders voor zonne-eilanden Haarrijnse plas en Nedereindse Plas en zien we kansen in een tijdelijk Energielandschap Rijnenburg. Bij de uitwerking van de Transitievisie warmte zal ook de volgorde van de aanpak van de wijken in de wijkgerichte aanpak naar aardgasvrij concreet worden gemaakt. De consequenties van het verzwaren en flexibeler maken van de energieinfrastructuur zal in de komende jaren in vrijwel alle wijken in de stad zichtbaar worden.
Maatschappelijke voorzieningen	Het gebied heeft een passend voorzieningenniveau. Daarnaast worden er volop maatschappelijke voorzieningen gerealiseerd en voorbereid zoals Gezondheidscentrum Vleuten dorp, VO-school met sporthal Academie 10, cultuurcluster Berlijnplein en uitbreiding sportpark Rijnvliet/Strijkviertel. De frictie tussen vraag en aanbod monitoren we actief. We zien onder andere kansen voor nieuwe buurtcultuurcentra, een extra zwembad in de Noordpunt Máximapark en diverse scholen.

4.4 Utrecht Science Park (USP) en Rijnsweerd

De opgave

Het Utrecht Science Park is een dynamisch gebied waar gemiddeld dagelijks meer dan 70.000 mensen naar toe reizen om te leren, werken, onderzoeken, ontwikkelen en zorg te verlenen. Een gebied met een unieke concentratie van kennisinstellingen en bedrijven waar ontmoeten, samenwerken, kennis delen en innoveren centraal staan. Samen met het kantorengebied Rijnsweerd is het een van de belangrijkste werkgebieden voor de stad.

Het gebied kenmerkt zich niet alleen door deze concentratie van onderwijs, science en werk, maar ook het landschap in en rond het Utrecht Science Park is bijzonder. De landgoederen en de Nieuwe Hollandse Waterlinie zijn van grote natuurlijke, culturele en historische waarde voor de omgeving. Het Utrecht Science Park (USP) is voortdurend in ontwikkeling. De Universiteit Utrecht, het Universitair Medisch Centrum Utrecht, de gemeente en andere gebiedspartners hebben de opgave om het gebied vitaal en toekomstbestendig te maken. Dit hebben we gezamenlijk uitgewerkt in de concept omgevingsvisie USP 2040.

In de RSU is de ambitie opgenomen om tot 2030 in USP 1.200 woningen toe te voegen en in Rijnsweerd 1.600. In de tien jaren daarna zou de toename voor USP circa 2.800 woningen kunnen bedragen (in totaal wordt in de Omgevingsvisie uitgegaan van een toename van 4.000 tot 2040) en in Rijnsweerd circa 2.000 woningen. In het USP wonen vooral studenten en dat zal ook zo blijven; de gemeente heeft zich verbonden aan het Convenant Studentenhuisvesting, dat we samen met de Universiteit Utrecht hebben ondertekend. Wel komt er meer ruimte voor USP-gerelateerd wonen, dat wil zeggen: woningen voor mensen die hier tijdelijk studeren, die werken in het UMC-Utrecht of in bedrijven die gevestigd zijn in het USP. In Rijnsweerd zal een meer gemengd woonprogramma worden ontwikkeld. Hier komen sociale woningen (onder andere voor studentenhuisvesting), maar ook ruimte voor het middensegment en de vrije sector. Een omvangrijk project in dit kader is de doorontwikkeling van de Archimedeslaan.

USP is één van de grootste werklocaties van Utrecht, voor het grootste deel vormgegeven door het UMC-Utrecht, de Hogeschool Utrecht en de Universiteit Utrecht, maar ook door de vestiging van diverse bedrijven en instellingen die zich verbonden hebben aan health science en actief zijn op het gebied van innovatie, research en development.

De sectoren life science, health en duurzaamheid groeien snel. Hiervoor is aanvullende ruimte nodig op of direct rond het USP, maar ook in USP Bilthoven of op andere mogelijke satellietlocaties. Gezien de (aantrekkings-)kracht van het USP op het gebied van Life Science en Health, willen we meer ruimte maken voor de groei van bedrijven en werkgelegenheid in het USP.
De ambitie in de RSU is dat er tot 2040 4.000 extra banen bij komen die passen in het ecosysteem van het USP. Om deze groei mogelijk te maken zijn investeringen nodig in de infrastructuur en openbare ruimte. De benodigde maatregelen worden beschreven in de omgevingsvisie USP 2040.
Om als gebied verder te kunnen groeien, is de beoogde ‘modal shift’ noodzakelijk van auto naar fiets of openbaar vervoer. Daarvoor zijn investeringen nodig in het beter openbaar vervoer en in fietsverbindingen, gecombineerd met maatregelen op het gebied van parkeren (zoals parkeren op afstand).

De ambitie voor Kantorenpark Rijnsweerd is een transformatie van een monofunctioneel gebied naar een multifunctioneel gebied, waarin ruimte is voor werken en wonen. De ligging van Rijnsweerd, dicht bij het USP, maakt dat hier mooie kansen liggen om deze relatie te versterken. De ontwikkelingen aan de Archimedeslaan zijn een eerste stap, maar ook in Rijnsweerd-Noord is ruimte voor verdichting en/of transformatie. Deze ruimte kan ontstaan door anders om te gaan met de bestaande maaiveld parkeeroplossingen. Dat vraagt om samenwerking tussen de eigenaren en ook om investeringen in de infrastructuur.

Aan de oostkant van de stad ligt een forse groenopgave. Een deel daarvan heeft een sterke relatie met het USP. In de omgevingsvisie USP 2040 wordt stevig ingezet op het groenblauwe raamwerk. Het

raamwerk is de landschappelijke basis die de verschillende groene ruimtes van het USP met elkaar (ver) bindt en de verbindingen met, en ligging in, het landschap versterkt. Het biedt (in willekeurige volgorde) ruimte voor recreatie, biodiversiteit, natuur, duurzame landbouw, en energieopwekking. Rijnsweerd is minder groen, maar heeft eveneens potentie voor verdere vergroening, alhoewel daar nog weinig initiatieven lopen.

Het USP groeit en daarmee ook het aantal gebouwen dat energie nodig heeft. Om de impact op het energiesysteem te beperken wordt zoveel mogelijk energie bespaard door:

- Energie-neutrale nieuwbouw.
- Hoogwaardige isolatie bij renovatie van bestaande gebouwen.
- Uitbreiding en optimalisatie van WKO-bronnen.

In een energieneutraal USP is de vraag naar warmte, koude en elektriciteit opgewekt uit hernieuwbare bronnen. Universiteit Utrecht wil dat opwekking van duurzame energie zoveel mogelijk in het USP plaatsvindt. In dit kader worden de mogelijkheden voor windenergie en zonnevelden in het USP de komende jaren verder onderzocht.

Lopende en toekomstige plannen

Voor uitbreiding van de werkgelegenheid lopen op het USP de realisatie van het RIVM (i.c.m. het CBG) en de Accelerator (een multi-tenant gebouw voor Life Science en Health). Verwachte oplevering is in 2022. Een ander nieuw gebouw voor R&D-bedrijven is in ontwikkeling. Daarnaast is de Universiteit Utrecht bezig met uitvoering van haar Strategisch Huisvestingsplan, waardoor bestaande gebouwen worden getransformeerd en/of afgestoten, waardoor op termijn meer ruimte ontstaat voor nieuwe bedrijvigheid. Randvoorwaardelijk voor de uitbreiding van werkgelegenheid zijn infrastructurele ingrepen en investeringen in de openbare ruimte. In de omgevingsvisie USP 2040 worden deze randvoorwaarden beschreven.

De belangrijkste woningbouwprojecten op de korte termijn zijn de realisatie van een nieuwe studententoren, de High Five, met ruim 900 onzelfstandige en zelfstandige studentenwoningen (start bouw 2023) en in Rijnsweerd is de planuitwerking van de Archimedeslaan met 1.600 woningen. Aangetekend moet worden dat planvorming Archimedeslaan relatie heeft met de ontwikkelingen rondom de Ring Utrecht. In beide gebieden is ruimte voor extra wonen; dat vraagt echter om transformatie of sloop/nieuwbouw van bestaande gebouwen. Voor beide gebieden wordt dat de komende jaren verder uitgewerkt.

Ook het voorzieningenniveau wordt de komende jaren aangepakt. Het UMC-Utrecht is bezig met een grootschalige verbouwing, waaronder een nieuw ontvangstgebouw voor patiënten en bezoekers. Daarnaast verkent de Universiteit Utrecht de mogelijkheden voor de uitbreiding van sportvoorzieningen. De Internationale School (voor basis en voortgezet onderwijs) voorziet in een sterke behoefte aan onderwijs voor kinderen van 4-18 jaar, met een internationale achtergrond en draagt bij aan het internationale vestigingsklimaat.

Het groenblauwe netwerk in het USP biedt veel kansen. Zowel voor natuur en biodiversiteit, informele sport & recreatie, energieopwekking en klimaatadaptatie. Samen met de Universiteit Utrecht willen we hier verder invulling en uitvoering aangeven, om zo ook bij te dragen aan de doelstellingen in de RSU.

Liggen we op koers richting RSU 2040?

In onderstaande tabel is per barcodethema in hoofdlijnen aangegeven in hoeverre we in dit gebied op koers liggen in relatie tot de RSU 2040. Daarbij geven we waar mogelijk een of meerdere voorbeelden van concrete projecten waarmee we stappen willen zetten ten aanzien van de gestelde ambities in de RSU. Ook geven we per barcodethema aan of we op dit moment kansen of bedreigingen zien om verdere invulling te geven aan onze ambities. Op basis van deze analyses per gebied concluderen we in hoofdstuk 2 in hoeverre we op stedelijk niveau op koers liggen.

Wonen	De plannen (Archimedeslaan 16 en High Five) die bijdragen aan de beoogde woningbouwproductie tot 2030 zijn in voorbereiding. Aandachtspunt is dat de ontwikkeling van Archimedeslaan afhankelijk is van de planvorming Ring Utrecht. Voor de periode na 2030 zijn verschillende mogelijkheden maar deze moeten nog worden geconcretiseerd voor USP en Rijnsweerd (minimaal 2.000 woningen extra in beide gebieden).
Werken	Een aantal concrete projecten is in uitvoering of in voorbereiding (RIVM, multi-tenant gebouw Accelerator) waardoor op korte termijn het aantal arbeidsplaatsen verder zal groeien. Voor verdere uitbreiding zijn eerst maatregelen en ingrepen in de openbare ruimte nodig (o.a. weren doorgaand verkeer door herinrichting Leuvenlaan en Cambridgelaan en het bouwen van parkeerhubs). Pas daarna ontstaat ruimte voor de toevoeging van nieuwe bedrijvigheid op USP. Dit vereist dus ook mobiliteitsinvesteringen vanuit de gemeente.
Groen	Met het groenblauwe raamwerk in de Omgevingsvisie USP leggen we een stevige basis neer. Enerzijds loopt deze mee met de lopende projecten (zoals High Five, herontwikkeling noordzijde UMC-U, inclusief inpassing Ronald McDonaldhuis, en Archimedeslaan 16). Anderzijds is er een grotere opgave om het USP bijvoorbeeld meer te verbinden met de omliggende landschappen zoals Amelisweerd. Hiervoor sluiten we aan bij de regionale processen als groen groeit mee.
Mobiliteit	De partijen in Rijnsweerd en USP werken samen op het gebied van duurzame bereikbaarheid. Hiervoor is een routekaart afgesproken die gericht is op het beperken van automobiliteit en stimuleren van fiets en openbaar vervoer. Voor de doorontwikkeling van het USP zijn op korte termijn diverse ingrepen randvoorwaardelijk (zoals knips in Leuvenlaan en Cambridgelaan) en op de (middel)lange termijn de schaalsprong OV, waterlinielijn, en het verbeteren van de fietsinfrastructuur. Concretisering en financiering van deze maatregelen vraagt om verdere uitwerking.
Energie	Wat betreft de energietransitie zijn doelen geformuleerd die voor de gehele stad gelden en in een aantal gevallen een gebiedsspecifieke doelstelling of actie kennen. De Energievisie (voorzien voor eind 2022) zal op deelgebieden en op specifieke locaties doelen en maatregelen verder uitwerken. Bij de uitwerking van de Transitievisie warmte zal ook de volgorde van de aanpak van de wijken in de wijkgerichte aanpak naar aardgasvrij concreet worden gemaakt. De consequenties van het verzwaren en flexibeler maken van de energie infrastructuur zal in de komende jaren in vrijwel alle wijken in de stad zichtbaar worden. Als uitwerking van de omgevingsvisie USP onderzoeken we waar ruimte is voor de opwekking van wind en zonne-energie.
Maatschappelijke voorzieningen	Vanwege de aanwezige partijen zijn er veel voorzieningen in het gebied aanwezig die ook verder worden uitgebreid met bijvoorbeeld de vernieuwing UMCU (inclusief Ronald McDonaldhuis) en de nieuwbouw van de International School Utrecht (ISU). Daarnaast verkent de Universiteit de mogelijkheden voor verdere uitbreiding van studentensportvoorzieningen en een supermarkt. In Rijnsweerd wordt in het plan voor de Archimedeslaan 16 ook een gezondheidscentrum en een supermarkt opgenomen.

4.5 Noordoost, Oost en Zuid

De opgave

De opgave voor de wijken Noordoost, Oost en Zuid (NOOZ) is het toevoegen en versterken van aantrekkelijke, gemengde en toekomstbestendige woon-, werk- en leefgebieden. Hierbij hebben we aandacht voor een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte en het creëren van aantrekkelijke routes binnen de stad en naar het omliggende landschap, waarbij ontmoeten, bewegen en gezonde mobiliteit ons uitgangspunt is. We koesteren bestaande groenblauwe kwaliteiten zoals het Wilhelminapark, het Beatrixpark, de Kromme Rijn, Vaartsche Rijn en het Park Oosterspoorbaan. Daarnaast willen we op verschillende plekken de openbare ruimte een kwaliteitsimpuls geven en vergroenen zoals de ontwikkeling van het Lunettenpark en de sportcampus. De ambitie om de Hollandse Waterlinie 'beleefbaar' te maken en de samenhang te versterken kan samen op gaan met het versterken van het groene recreatieve netwerk aan de oostzijde van de stad.
Aan de randen van het gebied – met name op grondgebied van buurgemeenten in de Hollandse Waterlinie – liggen voor de oostkant de grootste kansen voor de groene schaalsprong en duurzame energieopwekking (Voordorpse polder). Doordat de Hollandse Waterlinies een Unesco-werelderfgoedstatus heeft en de grond deels in particulier eigendom is, maakt dat de ontwikkelopgave in dit gebied niet eenvoudig. Voor de wijk Noordoost wordt gekeken waar een verbeterslag mogelijk is; daar is relatief weinig groen.



*Foto: Fort Lun**etten***

Als het gaat om maatschappelijke voorzieningen is de grootste uitdaging om, conform de RSU, een groot aantal sportvelden te realiseren in het gebied. Er is onvoldoende ruimte om deze totale opgave op de bestaande sportparken te realiseren. Daarom willen we ook allianties met omliggende gemeenten onderzoeken. Al in de harde planvoorraad zien we een tekort aan sportvelden in dit gebied (Mulier 2019); het gaat dan om 2 voetbalvelden, 3 hockeyvelden, een korfbalveld en nog een onbekend aantal tennisbanen. De verwachting is dat dat tekort hoger gaat worden in de nieuwe behoefteberekeningen.

Als we kijken naar het beeld van de afgelopen jaren zien we dat de groei van het aantal arbeidsplaatsen in dit gebied voornamelijk in Oost is gerealiseerd en in beperkte mate in Noordoost en Zuid. Dit kan deels

worden verklaard door een aantal ontwikkelingen in een periode waarin nog werd ingezet op transformatie van leegstaande kantoorpanden, waar in 2019/2020 een rem op is gezet. In kleinere ontwikkelingen willen we dan ook inzetten op het versterken van het werken in de wijk. Voor de middellange en lange termijn laat de RSU zien dat de extra arbeidsplaatsen voor een groot deel moeten landen in het gebied rondom stadion Galgenwaard en bij knooppunt Lunetten Koningsweg.
Het gebied rondom stadion Galgenwaard willen we ontwikkelen en aantrekkelijker maken met o.a. een mix van functies en aantrekkelijke openbare ruimte en verblijfsplekken. Naast kansen voor extra werkgelegenheid biedt dit bovendien mogelijkheden voor extra woningen en voorzieningen. Investeringen in mobiliteit zijn hiervoor randvoorwaardelijk. Ook voor andere delen in het gebied zijn belangrijke mobiliteitsafwegingen te maken, zoals in de lopende studie Zuidpoort. Bovendien speelt de verbreding van de A27, waarvoor we met de regio werken aan een alternatief. In de wijken is behoefte aan de verbetering van bestaande loop- en fietsroutes en het beslechten van barrières zoals de Waterlinieweg. Voor de langere termijn worden de mogelijkheden onderzocht voor de opwaardering van het openbaar vervoer, zoals belangrijke delen van het ‘wiel met spaken’; de Waterlinielijn (bus of tram) en station Lunetten Koningsweg. Dit knooppunt kan uitgroeien tot een nieuw stadscentrum van Utrecht.

Lopende en toekomstige plannen

In dit gebied werken we aan relatief veel kleine ontwikkelingen. De actuele harde plancapaciteit woningbouw bevat op dit moment circa 3.500-4.000 woningen met een gedifferentieerd woningbouwprogramma. Voor de wijken Noordoost en Oost streven we naar een toename van sociale-/ en middenhuur woningen. Zo biedt nieuwbouw van De Kwekerij en de Opaalweg een thuis voor vele starters en studenten. Andere voorbeelden met woningen in deze segmenten zijn Nieuw Buurland (Lauwerecht 2 en 4), de herontwikkeling van het Pieter Baan Centrum en de Kögllaan 26. Met het realiseren van tijdelijke wooneenheden op het BEFU-terrein en de Pagelaan willen we op korte termijn extra woonruimte bieden in het sociale huursegment. Om op deze plekken permanente woningen te kunnen bouwen, zijn we afhankelijk van saneringsmaatregelen in verband met geluidsoverlast uit het tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. Daarnaast kan het alternatief voor de verbreding van de A27 een ander licht werpen op de plannen van het tracébesluit.

In het gebied stimuleren we gezonde mobiliteit door de aanleg van nieuwe en aantrekkelijke fietsverbindingen. We realiseren vanuit U Ned de fietsroute om de Zuid die Rijnsweerd verbindt met Hoograven-Lunetten. Ook is de voorbereiding van de realisatie van de nieuwe Mytylbrug over de Kromme Rijn gestart en worden de routes in het Lunettenpark verbeterd. We onderzoeken in verschillende ontwikkelingen zoals in de Vaartsche Rijn parkeergarage, bij het Rubenskwartier en in Maarschalkerweerd collectieve en meervoudig te gebruiken parkeervoorzieningen. Dit doen we o.a. om de parkeerdruk in de wijken te verminderen en de parkeereis niet op de openbare ruimte af te wentelen waardoor kansen voor vergroening ontstaan. Voor de groeiopgave op langere termijn is goede bereikbaarheid cruciaal. Hiervoor worden vanuit het programma U Ned maatregelen onderzocht zoals de Waterlinielijn en de opwaardering van station Lunetten.

Door het verbeteren van winkelcentra en winkelstrips zoals winkelcentrum de Gaard, Smaragdplein en de Van Galenstraat voegen we belangrijke wijk- en/of buurtvoorzieningen toe aan het gebied. Op Rotsoord ontwikkelen we met het project Helling 12-14 o.a. atelierwoningen voor kunstenaars en creatieve ondernemers. Het toevoegen van werkgelegenheid in deze wijken blijft belangrijk want op basis van de lopende plannen zien we dat het aantal werkfuncties maar langzaam toeneemt. In Oost zetten we op middellange en lange termijn grote stappen met de herontwikkeling van stadion Galgenwaard en het knooppunt Lunetten Koningsweg waar een mix van wonen, werken en voorzieningen wordt beoogd.

Voor het gebied Voordorpsepolder is de koers uitgezet en opdracht gegeven te onderzoeken onder welke voorwaarden het opwekken van duurzame energie via zonnevelden of windmolens in combinatie met 3,5 hectare sportvelden, natuur, recreatie en ecologie kan worden gerealiseerd. Een ontwerpend onderzoek moet antwoord geven op de vraag hoe de verschillende opgaven kunnen worden ingepast in de Hollandse Waterlinie ook gelet op Unesco werelderfgoedstatus. De uitkomsten zullen ook laten zien hoe we in dit gebied kunnen groeien in balans; ook andere barcode-functies moeten meegroeien.

Voor de oostkant ligt een fors aandeel van de opgave van de groene schaalsprong in het buitengebied, zoals in Amelisweerd of de waterliniescheg. Dit gebied valt niet in de directe beïnvloedingssfeer van de gemeente. Er wordt daarom aansluiting gezocht met het “groen groeit mee” pact van de regio. Doel is om o.a. groen en recreatiemogelijkheden toe te voegen en stad en landschap beter met elkaar te verbinden. Bij iedere ontwikkeling in Noordoost, Oost en Zuid wordt gestreefd naar het toevoegen van extra kwantitatief en kwalitatief groen. Door integraal en in samenhang met andere opgaves te werken en werk met werk mogelijk te maken, kunnen efficiencyvoordelen en groenkansen worden verzilverd. Zo krijgt het gebied Lauwerecht-Staatslieden meer groen en een extra kwaliteitsimpuls in de openbare ruimte. In Rotsoord zijn we gestart het met opnieuw inrichten en vergroenen van de openbare ruimte en loopt de voorbereiding voor de realisatie van de 1e fase van het ‘nieuwe’ Lunettenpark. Daarnaast versterken we de groene-blauwe structuren zoals langs de Kromme Rijn door het benutten van kansen bij de herontwikkelingen bij het Pieter Baan Centrum en de Mytylschool.

Tot slot worden voor de periode tot 2030 bij de sportparken in Maarschalkerweerd en in de wijk Zuid locatiestudies uitgevoerd voor de uitbreiding van sportvelden en een onderwijsvoorziening. In Noordoost is bij sportpark Voordorp een sporthal gepland. Het Parklandschap Maarschalkelweerd draagt niet alleen bij aan de groene schaalsprong maar ook aan extra ruimte voor sport en recreatie in onze verdichtende stad. Maatschappelijke voorzieningen voegen we verder toe met de uitbreiding en renovatie van diverse scholen: Bonifatiuscollege, Utrechts Stedelijk Gymnasium en de Mytylschool. Voor de verdere behoefte aan sportvelden zijn zoekgebieden (zoals Voordorpse polder) in beeld.

Liggen we op koers richting RSU 2040?

In onderstaande tabel is per barcodethema in hoofdlijnen aangegeven in hoeverre we in dit gebied op koers liggen in relatie tot de RSU 2040. Daarbij geven we waar mogelijk een of meerdere voorbeelden van concrete projecten waarmee we stappen willen zetten ten aanzien van de gestelde ambities in de RSU. Ook geven we per barcodethema aan of we op dit moment kansen of bedreigingen zien om verdere invulling te geven aan onze ambities. Op basis van deze analyses per gebied concluderen we in hoofdstuk 2 in hoeverre we op stedelijk niveau op koers liggen.

Wonen	Met de realisatie van de harde plancapaciteit liggen we tot 2030 op koers en realiseren we een divers woningbouwprogramma. Gelet op de zachte plancapaciteit zien we diverse ontwikkelingsmogelijkheden zoals in het Rubenskwartier, Herstructurering/herontwikkelingen in Lunetten en op lange termijn de nieuwe verstedelijkingsknoop Lunetten-Koningsweg.
Werken	Met de lopende projecten voegen we o.a. met het verbeteren van winkelcentra en winkelstrips in Noordoost en Zuid kleinschalige werkfuncties toe. Het toevoegen van werkgelegenheid in deze wijken blijft belangrijk want op basis van de lopende plannen zien we dat het aantal werkfuncties maar langzaam toeneemt. In Oost zetten we op middellange en lange termijn grote stappen met de herontwikkeling van stadion Galgenwaard en het knooppunt Lunetten Koningsweg waar een mix van wonen, werken en voorzieningen ontstaat. Deze plannen worden nog nader uitgewerkt.
Groen	Voor de korte termijn worden de groenkansen vooral verzilverd door in te spelen op initiatieven en ontwikkelkansen die zich aandienen. De opgave is echter veel groter dan we in de lopende projecten realiseren. Hiervoor werken we onder andere aan een groenkansenkaart waarmee we verwachten meer potentiële kansen voor vergroening te kunnen identificeren. Om de koers voor groen richting 2040 verder uit te lijnen moet de groenkansenkaart vervolgens worden uitgewerkt in een meerjaren uitvoeringsplan met de benodigde (financiële) condities. Mooie kansen in het kader van de groene schaalsprong zijn de herontwikkelingsmogelijkheden bij de Verlengde Hoogravenseweg e.o. (extra groen en sportfaciliteiten) en het ontwikkelen van Parklandschap Maarschalkerweerd. Voor het volledig ontwikkelen van het Parklandschap ontbreken echter de middelen.
Mobiliteit	In het gebied stimuleren we gezonde mobiliteit door de aanleg van nieuwe en aantrekkelijke fietsverbindingen. Voor de lange termijn zijn grote en complexe ingrepen nodig in het mobiliteitsnetwerk in het gebied. Daarvoor lopen verschillende onderzoeken (o.a. in MIRT en U Ned verband). De mobiliteitsvraagstukken vragen echter nog om keuzes en financiële middelen.

Energie	Wat betreft de energietransitie zijn doelen geformuleerd die voor de gehele stad gelden en in een aantal gevallen een gebiedsspecifieke doelstelling of actie kennen. De Energievisie (voorzien voor eind 2022) zal op deelgebieden en op specifieke locaties doelen en maatregelen verder uitwerken. Voor het gebied Voordorpse Polder wordt onderzocht onder welke voorwaarden (o.a. in relatie tot Unesco werelderfgoedstatus) duurzame energie via zonnevelden of windmolens in combinatie met 3,5 hectare sportvelden, natuur, recreatie en ecologie kan worden gerealiseerd. Bij de uitwerking van de Transitievisie warmte zal ook de volgorde van de aanpak van de wijken in de wijkgerichte aanpak naar aardgasvrij concreet worden gemaakt. De consequenties van het verzwaren en flexibeler maken van de energie infrastructuur zal in de komende jaren in vrijwel alle wijken in de stad zichtbaar worden.
Maatschappelijke voorzieningen	Er is in beeld hoe groot de behoefte is aan extra sportvoorzieningen en met Voordorpse polder, Maarschalkerweerd en in de wijk zuid, zijn de zoekgebieden bekend. Het is echter nog in onderzoek onder welke condities de sportgelegenheden gerealiseerd kunnen worden, en wat voor aanvullende middelen daarvoor nodig zijn. Ook voor extra onderwijsvoorzieningen is de behoefte bekend. Een deel daarvan wordt opgelost met projecten die al in uitvoering zijn (Bonifatiuscollege, Utrechts Stedelijk Gymnasium en de Mytylschool) en een overig deel is nog in onderzoek.



Foto: Pieter Baan Centrum

4.6 West en Noordwest

De opgave

In West en Noordwest ligt de opgave om het gebied te versterken tot een leefbare en een groene woon-, werk- en leefomgeving in het licht van de grote verdichtings- en mobiliteitsopgaven. De woonopgave in het gebied geven we voor een groot deel vorm met het realiseren van de twee grote ontwikkelgebieden Cartesiusdriehoek en de Tweede Daalsedijk (Wisselspoor). De ambitie om bijna 9.000 (toekomstbestendige) arbeidsplaatsen toe te voegen in het gebied moet voor een deel worden gerealiseerd door het bedrijventerreinen Lage Weide en Werkspoorkwartier te intensiveren. Aan de zuidkant van Lage Weide biedt het Vierde Kwadrant uitstekende mogelijkheden voor verdichting en daarmee het creëren van een fors aantal extra arbeidsplaatsen. De visie Werkspoorkwartier gaat uit van een verbreding van het profiel van creatieve en circulaire bedrijvigheid met groen, onderwijs, cultuur en sport. Hiermee biedt het gebied naast werkplekken ook voorzieningen voor de nieuwe bewoners van de naastgelegen Cartesiusdriehoek en Tweede Daalsedijk. Cruciaal voor de verdere ontwikkeling van het gebied en de bedrijventerreinen zijn de investeringen in bereikbaarheid. Lage Weide zit qua bereikbaarheid op slot; nieuwe ov- en fietsverbindingen, zoals de Demkabrug, zijn nodig om de verdere groei van het gebied te accommoderen. Niet alleen voor de verdere verdichting van de bedrijventerreinen, maar ook voor ambities op het gebied van groen en energie. In het kader van de energietransitie vormt Lage Weide een zoekgebied voor duurzame energieopwekking (wind en zon). Noordwest is één van de groenarmste wijken van Utrecht, hier ligt dan ook de opgave om de openbare ruimte te vergroenen en klimaatbestendig maken.

Lopende en toekomstige plannen

Met de bouw van 4.000 woningen in de Cartesiusdriehoek en de Tweede Daalsedijk (Wisselspoor) wordt op korte termijn een groot deel van de woningbouwambitie gerealiseerd. Er is een gemengd woonprogramma, maar doordat deze ontwikkelingen voor 2018 zijn gestart, voldoen deze niet volledig aan de ambities uit de Woonvisie ten aanzien van het sociale- en middensegment. Via nog lopende ontwikkelingen, zoals de Omloop en Laan van Chartroise, Zuilense Vecht, Ravellaan Noord, Oudenoord 330-370 en het Thomas à Kempisplantsoen zorgen we dat het aandeel woningen in beide segmenten toeneemt. Veel woningen en bedrijven liggen aan de Westelijke Stadsboulevard, die we willen ontlasten door fietsverbindingen aan te leggen tussen de twee wijken en het centrum, bijvoorbeeld via de spoorondertunneling ter hoogte van de Boorstraat. Daarnaast werken we komende jaren via een programmatische aanpak aan de twee historische invalsroutes naar de stad: de Amsterdamsestraatweg en de Kanaalstraat.



*Foto: Cartesiusdrie**hoek***

Bij de ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek is veel aandacht besteed aan voldoende groen. In de verschillende woningbouwprojecten grijpen we elke kans aan om de groenstructuur te verbeteren. Daarnaast zetten we in op groene verbindingen in de stad door de Fortlaan te verbinden met het Nifterlakepark en verder te werken aan het Rondje Stadseiland. De stedelijke ambities van een gezond leefklimaat komen ook terug in de verbetering van Sportpark Zuilense Vecht. Samen met de gemeente Stichtse Vecht werken we daar aan meer ruimte voor sport en groen. In de ontwikkeling wordt het oppervlaktewater benut voor de verwarming van woningen.
Een nieuwe kans voor extra groen en sportvelden dient zich aan: samen met ProRail wordt onderzocht of het mogelijk is om het huidige rangeerterrein (emplacement Cartesius) te overkluizen. Het is op voorhand duidelijk dat het om zeer forse investeringen gaat, waarvoor ProRail zich ook hard wil maken richting het Rijk. Daarnaast maken we plannen voor de inrichting van het Enecoterrein als park met veel groen en ruimte voor recreatie.

Het bedrijventerrein Lage Weide biedt veel mogelijkheden voor verdichting; ook voor dit gebied willen we een visie uitwerken en het werkprofiel verbreden. We zetten in op toename van toekomstbestendige werkgelegenheid. Voor de verbetering van de bereikbaarheid onderzoeken we de mogelijkheden om de Demkabrug te verbreden als onderdeel van de doorfietsroute Dom tot Dam. Samen met de bedrijven in het gebied zoeken we verder naar oplossingen in het gebruik van de fiets en openbaar vervoer. We verkennen nieuwe verbindingen, onder andere via de Verdiepingsstudie Leidsche Rijn Centrum, Zuilen en Overvecht.

Liggen we op koers richting RSU 2040?

In onderstaande tabel is per barcodethema in hoofdlijnen aangegeven in hoeverre we in dit gebied op koers liggen in relatie tot de RSU 2040. Daarbij geven we waar mogelijk een of meerdere voorbeelden van concrete projecten waarmee we stappen willen zetten ten aanzien van de gestelde ambities in de RSU. Ook geven we per barcodethema aan of we op dit moment kansen of bedreigingen zien om verdere invulling te geven aan onze ambities. Op basis van deze analyses per gebied concluderen we in hoofdstuk 2 in hoeverre we op stedelijk niveau op koers liggen.

Wonen	Met de ontwikkelingen Cartesiusdriehoek en Wisselspoor (beiden in uitvoering) voegen we in de aankomende jaren een groot aantal woningen toe. Omdat grote bouwlocaties niet meer voorhanden zijn zien we vooral kansen in de transformatie van vele kleine locaties. Bij het toevoegen van nieuwe plannen is bereikbaarheid een aandachtspunt.
Werken	Met het vaststellen van de omgevingsvisie Werkspoorkwartier is een kader geschapen om de verdichting daadwerkelijk in gang te zetten. Voor Lage Weide geldt op dit moment nagenoeg een bouwstop. Alleen bedrijven die nog geen gebruik gemaakt hebben van het recht op 10% uitbreiding hebben nog expansieruimte. Samen met de ondernemers van Lage Weide zullen we de komende jaren werken aan een gezamenlijke lange termijnvisie, zodat we met draagvlak van de ondernemers gericht aan de verdichtingsopgave kunnen werken. Voor het intensiveren van Lage Weide zijn mobiliteitsinvesteringen zoals de verbetering van de Demkabrug randvoorwaardelijk.
Groen	Dit gebied is een relatief stenige groenarme wijk en vraagt om vergroening. Op dit moment liggen we met de lopende plannen nog onvoldoende op koers om onze groenambities te realiseren. Wel voegen we veel toe in de ontwikkeling van Cartesiusdriehoek, met circa 30% groen. Er lijken verder kansen te liggen om nog meer groen te realiseren door een overkluizing van het rangeerterrein. We studeren hier samen met ProRail op. Daarnaast zijn we in onderhandeling met Eneco over het realiseren van het Enecopark.
Mobiliteit	Voor alle verdichtingsopgaven, zowel wonen als werken zijn mobiliteitsinvesteringen nodig. Denk hierbij aan de verbreding van de Demkabrug voor Lage Weide en een fietsverbinding Boorstraat voor de ontsluiting van Wisselspoor en Cartesiusdriehoek. Aandachtspunt is het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving, we zetten hier stappen in met herinrichtring van de Westelijke stadsboulevard, Kanaalstraat en de Amsterdamsestraatweg.
Energie	Wat betreft de energietransitie zijn doelen geformuleerd die voor de gehele stad gelden en in een aantal gevallen een gebiedsspecifieke doelstelling of actie kennen. De Energievisie (voorzien voor eind 2022) zal op deelgebieden en op specifieke locaties doelen en maatregelen verder uitwerken. Bij de uitwerking van de Transitievisie warmte zal ook de volgorde van de aanpak van de wijken in de wijkgerichte aanpak naar aardgasvrij concreet worden gemaakt. De consequenties van het verzwaren en flexibeler maken van de energie infrastructuur zal in de komende jaren in vrijwel alle wijken in de stad zichtbaar worden.
Maatschappelijke voorzieningen	Op het gebied van maatschappelijke voorzieningen ontwikkelt het gebied zich in balans en liggen er innovatieve ideeën op het gebied van de gezondheidszorg, met name in de preventieve sfeer. In de ontwikkeling van Cartesiusdriehoek zijn een basisschool en sporthal opgenomen. De mogelijke overkluizing van het rangeerterrein biedt kansen voor de realisatie van groen en sportvoorzieningen. Samen met Stichtse Vecht werken we aan het optimaliseren van de sportvelden Zuilense Vecht.

4.7 Overvecht

De opgave

De ambitie is om Overvecht door te ontwikkelen tot een met de stad verbonden wijk voor iedereen. Met behoud van de identiteit en kwaliteit van het groene karak-ter, een ruim aanbod van diverse woningtypologieën en een centrum met een eigen profiel dat ruimte biedt voor stedelijke voorzieningen. Waarbij we cultuur, sport en landschap als basis voor gezondheid in de wijk behouden én ontwikkelen. We willen dit realiseren door in de wijk te verdichten en functies te mengen. Het mengen van functies vergoot de sociale veiligheid. In Overvecht is de opgave om te komen tot meer woningdifferentiatie. Nu is 67% van de woningvoorraad een sociale huurwoning. We hebben de ambitie om meer woningen in het midden- en hogere segment toe te voegen. In de RSU is aangegeven dat we circa 6.800 woningen (harde en zachte plancapaciteit) willen toevoegen. Hierdoor maken we een wooncarrière binnen de wijk mogelijk en houden we sociaal kapitaal vast. Dit is een langjarige ontwikkeling; de prognose is dat met de huidige projecten rond 2025 het aandeel sociale huur naar ca 55% is teruggebracht. Daar hoort bij dat we ook de wijkeconomie willen versterken door meer levendigheid en werkfuncties in plinten. De ambitie is om 3.000 arbeidsplaatsen in de wijk te realiseren en bedrijventerrein Overvecht te intensiveren. Dit is nodig omdat Overvecht een van de wijken is in Utrecht waar in de afgelopen jaren het aantal arbeidsplaatsen het minste is gegroeid. We willen Overvecht Centrum en Overvecht Station ontwikkelen tot een stedelijk knooppunt. Waar mogelijk realiseren we sportvoorzieningen van grotere omvang bij elkaar of bundelen we voorzieningen.

Overvecht is een groene wijk maar de openbare inrichting is verouderd, de ambitie is om de kwaliteit van bestaand groen, verharding en inrichting te verbeteren, meer spreiding en variatie van groen en de parkranden te versterken. Ook is de wijk toe aan grootschalig onderhoud aan de riolering en wegen. Dit biedt kansen voor een integrale aanpak voor de transitie van de openbare ruimte: minder ruimte voor autoverkeer, meer ruimte voor verblijf, voetganger, fietser, OV en groen. Deze aanpak gaat hand in hand met de opgave Aardgasvrij.

Om Overvecht goed aan te sluiten bij de stad moeten we de barrières zoals Noordelijke Ring Utrecht, Amsterdam-Rijnkanaal, de Vecht en het spoor beter oversteekbaar maken. De opgave is het realiseren van fijnmazige verbindingen in combinatie met een groen-blauw netwerk.

Lopende en toekomstige plannen

Binnen de wijkaanpak Samen voor Overvecht werken we integraal vanuit vijf ambities die elkaar onderling versterken en vanuit het motto plek-kans-coalitie. Fysieke en economische maatregelen, sociale interventies, de energietransitie en de aanpak van veiligheid lopen samen op. Dit vraagt een lange adem. Om richting te geven aan de ruimtelijke ontwikkeling stellen we een Omgevingsprogramma Overvecht op, waarin zowel op wijk- als op buurtniveau inzicht ontstaat in de opgave en de benodigde maatregelen. Het Omgevingsprogramma wordt een uitwerking van de RSU 2040, de Woonvisie, het Ambitiedocument Samen voor Overvecht, het nieuwe mobiliteitsplan en ander beleid. Met het Omgevingsprogramma geven we richting aan initiatieven van de Werkplaats Overvecht en andere initiatiefnemers. In navolging op het Stadsakkoord Wonen is begin 2022 het Wijkakkoord Overvecht ondertekend. Hierin hebben we met een brede coalitie van partijen, waaronder met Werkplaats Overvecht, samenwerkingsafspraken gemaakt over de fysieke verbetering van de wijk.

Overvecht heeft met de Regiodeal vitale wijken een extra impuls gekregen waardoor de wijkaanpak Samen voor Overvecht versneld en versterkt wordt. We hopen dat dit tevens een vliegwiel is voor nog meer investeringen van marktpartijen. Via de Woningbouwimpuls is een Rijkssubsidie verkregen van 10 miljoen euro, waarmee we ruim 2.600 woningen toevoegen in Overvecht. Tegelijk werken we aan verbetering van de bestaande woningvoorraad en fysieke investeringen in de openbare ruimte t.b.v. wijkverbetering. Verspreid door Overvecht zijn meerdere projecten die de komende jaren uitgevoerd en afgerond gaan worden. We werken aan een gezamenlijke visie voor Overvecht Centrum. Met alle grondeigenaren, winkeleigenaren en omliggende partijen wordt verkend of een stedelijk raamwerk ontwikkeld kan worden en of dit een basis kan zijn voor een stapsgewijze herontwikkeling van Overvecht Centrum. Het eerste begin van een vernieuwing is gemaakt met de woningen aan de NPD strook die

komend jaar opgeleverd worden. Verder is de sloop-nieuwbouw van de Ivoordreef in voorbereiding, werkt Careyn Rosendael aan nieuwbouw van hun vastgoed en is het bestemmingsplan voor woningbouw aan de Jagerskade in voorbereiding. Tegelijk voeren de corporaties een groot aantal renovaties uit, wat ook sterk bijdraagt aan het verbeteren van de woningkwaliteit in de wijk. Samen met de corporaties sturen we op een betere spreiding van alle doelgroepen over de stad, in het bijzonder de doelgroepen met een urgentieverklaring. De ambitie is om Overvecht Centrum te ontwikkelen tot een stedelijk knooppunt en om Overvecht een meer integraal en verbonden wijk van de stad te laten zijn.

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

Zoals aangegeven willen we in Overvecht ongeveer 3.000 arbeidsplaatsen realiseren. We doen dit door onder andere te werken aan het bedrijventerrein Nieuw Overvecht op de voormalige autoboulevard. De visie – die samen met de ondernemersvereniging is opgesteld – moet nog worden geborgd binnen een Omgevingsplan. Verder zetten we in op meer kleinschalige bedrijvigheid verspreid over de wijk door in de woningbouwplannen werkfuncties mee te nemen. Zo biedt het plan voor de Camera Obscuradreef (de Mix) ruimte voor kleine bedrijfsruimten met een laag huurniveau en realiseren we aan de Jagerskade in de woongebouwen ook kleinschalige horeca en kantoorruimte.

Voor de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte bereiden we in combinatie met onderhoudswerkzaamheden aan de riolering en wegen de herinrichting van de Taagdreef e.o. en Amazonekwartier voor. Naast extra groen verbeteren we in deze projecten ook de verkeersveiligheid en maken we de straten klimaatbestendig. De komende jaren vervangen we stapsgewijs de riolering en gaan in Overvecht Noord de straten open vanwege de opgave Aardgasvrij. We zijn al ver met het aardgasvrij maken van de vier noordelijke woonbuurten. De vier zuidelijke buurten volgen nog voor 2030. Zo leveren we een bijdrage aan verkeers- en sociale veiligheid, vergroening, gezondheid en klimaatbestendigheid van de wijk. Verder wordt ook in het Noorderpark (in combinatie met sport) groen toegevoegd. Met Landschapspark Oud Zuilen in voorbereiding voorzien we voor de langere termijn een substantiële toevoeging van toegankelijk groen om de stad.

Liggen we op koers richting RSU 2040?

In onderstaande tabel is per barcodethema in hoofdlijnen aangegeven in hoeverre we in dit gebied op koers liggen in relatie tot de RSU 2040. Daarbij geven we waar mogelijk een of meerdere voorbeelden van concrete projecten waarmee we stappen willen zetten ten aanzien van de gestelde ambities in de RSU. Ook geven we per barcodethema aan of we op dit moment kansen of bedreigingen zien om verdere invulling te geven aan onze ambities. Op basis van deze analyses per gebied concluderen we in hoofdstuk 2 in hoeverre we op stedelijk niveau op koers liggen.

Wonen	We liggen met de woningbouwopgave in het gebied op koers. Recent zijn met de oplevering van De Buurt en The Cube bijna 1.000 woningen aan de voorraad toegevoegd. Volgend jaar start de bouw van de projecten Ivoordreef en De Mix waarbij De Mix ook bijdraagt aan menging van de woningsegmenten over de stad. Met de huidige projecten zien we dat, in lijn met de doelen uit de woonvisie, het aandeel sociale huur in de wijk wordt teruggebracht. Met de start van het opstellen van het Masterplan Overvecht Centrum zetten we een nieuwe stap om in de komende jaren veel woningen aan de voorraad toe te voegen. Aandachtspunt is dat voor verdere verdichting het verbeteren van de (kwaliteit van de) openbare ruimte & groen en mobiliteitsmaatregelen belangrijke voorwaarden zijn. Ten aanzien van de openbare ruimte gaan we een “Raamwerk openbare ruimte en groen” opstellen.

Werken	De ambitie is het creëren 3.000 arbeidsplaatsen. Met de lopende plannen worden onvoldoende arbeidsplaatsen gecreëerd. Daarom moeten we een strategie ontwikkelen voor het intensiveren van bestaande bedrijventerreinen zoals Nieuw Overvecht. Met de lopende initiatieven voegen we voornamelijk kleinschalige bedrijvigheid toe. Binnen de gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum komt op termijn ruimte voor nieuwe werkgelegenheid. Aanvullend kijken we samen met de woningcorporaties naar meer spreiding van werkruimtes door de wijk.
Groen	Overvecht is een groene wijk maar de openbare inrichting is verouderd en vraagt dus om een kwaliteitsverbetering. Hiervoor zijn de eerste integrale projecten zoals Taagdreef en Amazonekwartier in voorbereiding. Echter, toereikend budget voor de projecten en de volgende fases voor integrale herinrichtingen ontbreken. In het gebied zien we met Landschapspark Oud Zuilen kansen voor het toevoegen van substantieel groen voor de gehele stad. Voor de realisatie hiervan zijn aanvullende middelen vereist.
Mobiliteit	In Overvecht gaat de aanpak op het gebied van verkeersveiligheid en 30km/u in kleine stappen. Dit willen we zoveel mogelijk aanpakken door het uitvoeren van integrale projecten. Hiervoor zijn aanvullende middelen vereist. Doordat men op dit moment nog gratis kan parkeren, lukt het terugbrengen van het autogebruik beperkt. Hiervoor zijn verbetering in het fijnmazig fietsnetwerk en het ov-netwerk nodig ook gelet op de verdere verdichting van Overvecht.
Energie	Wat betreft de energietransitie zijn doelen geformuleerd die voor de gehele stad gelden en in een aantal gevallen een gebiedsspecifieke doelstelling of actie kennen. De Energievisie (voorzien voor eind 2022) zal op deelgebieden en op specifieke locaties doelen en maatregelen verder uitwerken. Overvecht is de eerste wijk die we aanpakken in de uitwerking van de Transitievisie warmte waarbij we met een wijkgerichte aanpak het gebied aardgasvrij maken. De grootschalige renovaties van de woningcorporaties kunnen goed bijdragen zoals de energieleverende flat van Portaal. De consequenties van het verzwaren en flexibeler maken van de energie infrastructuur zal in de komende jaren in vrijwel alle wijken in de stad zichtbaar worden.
Maatschappelijke voorzieningen	Voor de benodigde voorzieningen in de wijk stellen we een ontwikkelplan op voor enkele gemeentelijke locaties. Op termijn moet ook Overvecht Centrum een belangrijke plek worden voor het toevoegen van voorzieningen.

5 Actualisatie financieel beeld: investeringsimpuls RSU, meerjarenprogramma bereikbaarheid, grondexploitaties en Merwedekanaalzone

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

5.1 Actualisatie financiën investeringsimpuls RSU

5.1.1 Ontwikkeling van de reserve Investeringsimpuls RSU (exclusief middelen betaalbaar wonen)

Reserve Investeringsimpuls RSU		Bedragen in Euro's
Reserve 31 december 2020		**8.909.557**
Resultaatbestemming 2020: Onderbesteding	3.121.000	
Groeikader jaarsnede 2021	9.292.000	
Onttrekking 2021	-11..648.241	
Reserve 31 december 2021		**9.674.316**
Resultaatbestemming 2021: Onderbesteding	5.607.000	
Groeikader jaarsnede 2022	5.897.266	
Reserve 1 januari 2022		**21.178.582**

Reserve investerings-impuls RSU

De reservering betaalbaar wonen (onderdeel van reserve Investeringsimpuls RSU) wordt in paragraaf 5.1.2 toegelicht.

Toelichting verloop reserve Investeringsimpuls RSU

Resultaatbestemming 2020: onderbesteding

In 2020 was het saldo van de werkelijke kosten en opbrengsten 4,353 miljoen euro. Dat is 3,121 miljoen euro lager dan begroot. Deze onderbesteding maakt deel uit van het boekhoudkundig rekeningresultaat en wordt via de bestedings- en dekkingsvoorstellen (onderdeel techniek) toegevoegd aan de reserve RSU.

Groeikader jaarsnede 2021

Dit betreft de jaarsnede 2021 van bedragen die tot en met de Voorjaarsnota 2021 beschikbaar zijn gesteld voor de investeringsagenda: 9,292 miljoen euro

Onttrekking 2021

De BBV-regelgeving schrijft voor dat de werkelijke onttrekking aan de reserve Investeringsimpuls RSU gelijk moet zijn aan de begrote onttrekking. De onttrekking is gebaseerd op de begrote kosten en opbrengsten. In 2021 is een onttrekking begroot van 11,648 miljoen euro.

Resultaatbestemming 2021: onderbesteding
In 2021 was het saldo van de werkelijke kosten en opbrengsten 6,366 miljoen euro. Dat is 5,607 miljoen euro lager dan begroot. Voor het merendeel van de onderbesteding geldt dat de voorbereiding van de uitvoering van de geplande projecten is opgepakt, maar dat daadwerkelijke besteding van middelen in 2022 of verspreid over de komende jaren plaatsvindt. De onderbesteding maakt deel uit van het boekhoudkundig rekeningresultaat en wordt via de bestedings- en dekkingsvoorstellen (onderdeel techniek) toegevoegd aan de reserve RSU.

Groeikader jaarsnede 2022
Dit betreft de jaarsnede 2022 van bedragen (inclusief indexatie) die tot en met de Voorjaarsnota 2021 beschikbaar zijn gesteld voor de investeringsagenda: 5,897 miljoen euro.

Aankoopbudget ten behoeve van groen & sport
In de Voorjaarsnota 2021 is 3 miljoen euro beschikbaar gesteld om aangekochte grond om te kunnen zetten naar de bestemming groen of sport. Met dit bedrag kan de waardedaling van de grond en de inrichting worden bekostigd.

Voor de locatie Verlengde Hoogravenseweg 203 en 223 e.o. onderzoeken wij in samenhang met een andere locatie in Zuid herontwikkelingsmogelijkheden die bijdragen aan de ambities om een groene schaalsprong te maken in combinatie met extra sportfaciliteiten om zo de omvang en de kwaliteit van het groen en sport gelijke tred te laten houden met de verdichting van de stad. Verder is er overeenstemming over de aankoop van grond nabij Offerhausweg, die bij kan dragen aan de vergroening van de stad. Bij beide ontwikkelingen betrekken wij de inzet van het aankoopbudget groen & sport.

Herprogrammering
Conform het raadsvoorstel Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2; Aanvulling plan MER; nieuwe wandel- en fietsbruggen zetten wij de resterende middelen voor woonboten en bruggen (0,6 miljoen euro) en de opwaardering van de wandelbrug over het Merwedekanaal langs de A12 (1,350 miljoen euro) (uit de Voorjaarsnota 2018) in voor de dekking van de gemeentelijke (publieke) bijdrage aan de bovenwijkse investeringen in de Merwedekanaalzone.

De projecten OR Rode Driehoek Zuilen in Noordwest en OR Bangkokdreef in Overvecht zijn afgerond. We stellen voor de resterende beschikbare middelen (0,05 miljoen euro) toe te voegen aan de knelpuntenvoorziening.

Tenslotte stellen wij voor de resterende beschikbare middelen in het Ruimte voor Initiatief project Voedseltuin in Overvecht te herprogrammeren binnen het beschikbare budget voor Ruimte voor Initiatief (0,03 miljoen euro).

5.1.2 Ontwikkeling van de reserve Investeringsimpuls RSU, onderdeel middelen betaalbaar wonen

Middelen betaalbaar wonen	Bedragen in Euro's	
Saldo 1 januari 2021		**13.083.000**
Storting Voorjaarsnota 2021	7.000.000	
Saldo 31 december 2021		**20.083.000**
Beschikbaar gesteld voor plan Zuilense Vecht (raadsbesluit 20 mei 2021)	1.700.000	
Bestemd voor Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn (Voorjaarsnota 2021)	5.500.000	
Beschikbaar op 1 januari 2022		**12.883.000**
Bestemmen voor Overvecht Centrum (cofinanciering WBI)	4.010.000	
Beschikbaar voor aanvullende voorstellen		**8.873.000**

Middelen betaalbaar wonen

Op 31 december 2021 bedraagt het saldo voor betaalbaar wonen 20,083 miljoen euro. In 2021 heeft de raad besloten om hiervan 1,7 miljoen euro beschikbaar te stellen voor het plan Zuilense Vecht en 5,5

miljoen euro te bestemmen voor de investeringsopgave Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn. Op 1 januari 2022 is dus nog 12,883 miljoen euro beschikbaar voor betaalbaar wonen.

Wij stellen voor om 4,01 miljoen euro te bestemmen voor Overvecht Centrum. Met dit bedrag vullen wij de cofinanciering voor de bijdrage uit de Woningbouwimpuls aan tot het benodigde bedrag.

Na aftrek van de gereserveerde bedragen resteert 8,873 miljoen euro voor aanvullende voorstellen voor de besteding van de middelen voor betaalbaar wonen. In de resultaatbestemming 2021 stellen wij voor om de opbrengst 2021 van de Conversieregeling Erfpacht 2017 van 2,480 miljoen toe te voegen aan de middelen voor betaalbaar wonen. Daarmee stijgt het bedrag dat beschikbaar is voor aanvullende voorstellen betaalbaar wonen naar 11,353 miljoen euro.

De lijst met voorstellen voor de besteding van deze middelen is geactualiseerd en is een bijlage ‘Overzicht voorstellen betaalbaar wonen (opbrengsten conversieregeling 2017)’ bij het MPR 2022. Dit betreft een overzicht van geïnventariseerde projecten dat geldt als richtinggevend kader voor de besteding van de netto-opbrengsten. Conform motie 2021/ 197 kunnen de middelen ook worden ingezet voor het realiseren van extra onzelfstandige studenteneenheden. Op dit moment zijn er nog geen concrete voorstellen opgenomen in de bijlage. Daar waar mogelijkheden zich in de toekomst voor doen voor het realiseren van extra onzelfstandige studenteneenheden worden deze toegevoegd aan het overzicht met voorstellen. De daadwerkelijk te leveren bijdrages worden bij de besluitvorming over de financiële kaders van de projecten aan de raad voorgelegd.

5.1.3 Voorziening meerwaarde prestatieafspraken woningcorporaties

Voorziening meerwaarde prestatieafspraken woningcorporaties	Bedragen in Euro's	
Voorziening 1 januari 2021		**20.739.882**
Dotatie 2021	4.962.015	
Onttrekkingen 2021	-3.490.000	
Voorziening 31 december 2021		**22.212.897**

Voorziening meerwaarde prestatieafspraken woningcorporaties

Toelichting voorziening meerwaarde prestatieafspraken woningcorporaties

In de prestatieafspraken met woningcorporaties en huurdersorganisaties is vastgelegd dat 2/3e van de meerwaardeafdracht bij bestemmingswijzigingen van sociale huurwoningen beschikbaar komt voor de reserve Investeringsimpuls RSU. Deze meerwaardeafdrachten worden gestort in de voorziening ‘Meerwaarde prestatieafspraken woningcorporaties’. In 2021 hebben de STUW-corporaties in totaal voor ruim 7,4 miljoen euro aan economische meerwaarde afgedragen aan de gemeente, waarvan 2/3e volgens de afspraak is toegevoegd aan de voorziening. Dat komt neer op een totaalbedrag van 4,962 miljoen euro.

In 2021 zijn onttrekkingen gedaan voor een project aan de Apollo-, Centaurus- en Atlasdreef (2,8 miljoen euro), voor een project in Hoge Weide (0,55 miljoen euro) en voor het project Poortrijk in Leeuwesteyn (0,14 miljoen euro) conform besluitvorming MPR 2021.

Bestedingsvoorstel meerwaardeafdracht woningcorporaties

Het proces om met de woningcorporaties en huurdersorganisaties tot een bestedingsvoorstel voor aanwending van de meerwaarde afdracht over 2021 van 4,962 miljoen euro te komen, heeft langer geduurd dan verwacht. Daarom stellen wij voor om na installatie van een nieuw college alsnog met woningcorporaties en huurdersorganisaties tot een dergelijk bestedingsvoorstel te komen en dit voorstel bij de Programmabegroting 2023 voor te leggen aan de raad.

5.2 Actualisatie meerjarenprogramma bereikbaarheid (MPB)

Inleiding

Jaarlijks wordt het meerjarenprogramma bereikbaarheid (MPB) geactualiseerd. Projecten lopen meerjarig en leggen beslag op de middelen in de komende jaren. Bij de actualisatie van het MPB worden de verwachte uitgaven van de projecten over de komen jaren bijgesteld (kasritme). Daarnaast wordt bepaald welke financiële ruimte er beschikbaar is gekomen als gevolg van bijvoorbeeld afgesloten projecten bij de jaarverantwoording en bijdragen van derden. In dit hoofdstuk lichten we toe welke middelen beschikbaar zijn voor herprogrammering, hoe deze worden ingezet en wat de actualisatie betekent voor het financiële beeld van het programma bereikbaarheid.

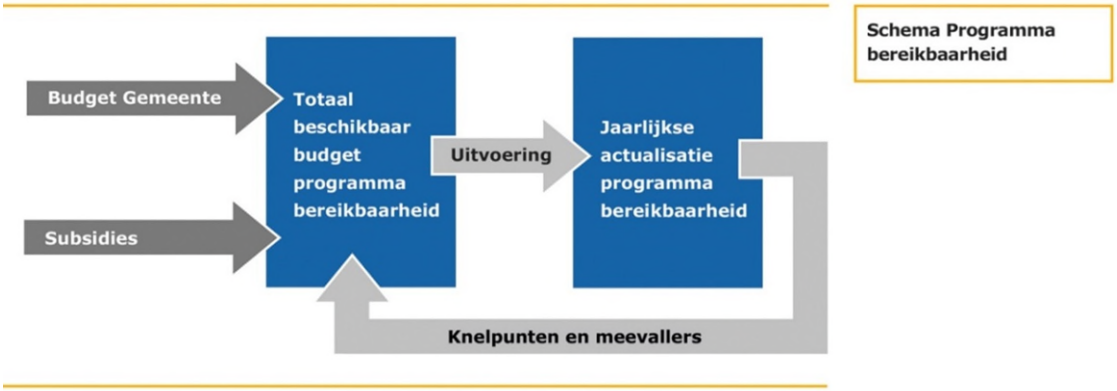
In dit MPR zijn als gevolg van de gemeenteraadsverkiezingen, onderwerpen opgenomen waarover besluitvorming niet kan wachten tot het najaar. Het betreft besluitvorming t.a.v. lopende projecten, waarover afspraken zijn gemaakt met derden, het oplossen van acute (personele) knelpunten of waarbij het gaat om een technische financiële actualisatie. Daarnaast programmeren we enkele aanvullende wenselijke investeringen op lopende ontwikkelingen die we graag zouden willen regelen om voortgang te behouden. Door de investeringen nu te programmeren houden we hier al rekening mee in het financiële beeld. Bij de integrale afweging bij de programmabegroting zal de definitieve keuze worden gemaakt over de inzet van deze middelen ten behoeve van deze projecten.
De nota Beheer Openbare Ruimte (BOR) die in 2021 is vastgesteld, leidt gemeente breed tot een verlenging van de termijn waarover wordt afgeschreven. Binnen het MPB leidt dit voor projecten waarover we afschrijven zonder kapitaallastenreserve, tot lagere afschrijvingslasten per jaarsnede (de afschrijvingslasten lopen uiteraard wel langer door). De financiële ruimte die hierdoor ontstaat benutten we voor oplossen van personele knelpunten. Meer toelichting over de consequenties nota BOR hebben we opgenomen in dit hoofdstuk onder ‘Budget beschikbaar voor herprogrammering’.

We zien dat de inflatie uitzonderlijk hoog is onder andere door sterk stijgende bouwkosten, een krappe arbeidsmarkt en logistieke problemen. Ook is het op dit moment nog moeilijk te voorspellen wat de huidige internationale maatschappelijke onrust voor effecten zal hebben. In de reserve houden wij daarom ruimte om urgente knelpunten op lopende projecten ten gevolge van deze ontwikkelingen gedurende het jaar op te kunnen vangen. Daarbij streven we ernaar om een buffer van circa 10% van het jaarlijkse gemeentelijke budget aan te houden.

Financiële systeem

Jaarlijks wordt een bedrag vanuit gemeentelijke middelen toegevoegd aan het meerjaren investeringsprogramma bereikbaarheid. Daarnaast wordt een deel van de investeringen gedekt vanuit gelden van derden (met name subsidies). Met dit beschikbare meerjarige investeringsbudget programmeren we projecten over de jaarschijven. Deze jaarschijven worden opgenomen in de begroting. Binnen het meerjarenprogramma bereikbaarheid is een reserve ingesteld waardoor de fasering van de uitgaven in een jaar niet gelijk hoeven te lopen met de beschikbare budgetten in een bepaald jaar. De verschillen worden verrekend met de reserve en deze reserve mag niet onder nul uitkomen. Daarmee wijkt deze financiële systematiek voor het investeringsprogramma bereikbaarheid af van de reguliere systematiek van jaarlijks in de begroting terugkerende budgetten en bestedingen.
De financiële voordelen uit afgesloten projecten worden ingezet binnen het programma waarmee o.a. tegenvallers op lopende projecten kunnen worden opgevangen.

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



Financiële context

Voor de realisatie van de ambities van het mobiliteitsplan 2040 en de RSU zetten we de komende paar jaar belangrijke stappen met de reeds geprogrammeerde en geplande projecten.
In het mobiliteitsplan 2040 is een fasering in drie tijdsblokken beschreven. In de agenda mobiliteitsplan werken we een indicatieve fasering op hoofdlijnen uit. De agenda mobiliteitsplan is een instrument om te kunnen sturen op de langjarige koers en geeft richting aan de nog te programmeren maatregelen en projecten.
Het huidige financiële beeld laat zien dat het MPB tot 2027 bijna volledig geprogrammeerd met projecten of bestemd is voor specifieke doeleinden, zoals bijvoorbeeld de systeemsprong mobiliteit, schaalsprong fiets, aanpak 30 km-uur en verkeersveiligheid.

Voor een financieel overzicht van alle projecten die binnen het programma bereikbaarheid worden uitgevoerd verwijzen wij naar de vertrouwelijke bijlage ‘Financieel overzicht meerjarenprogramma bereikbaarheid’.

5.2.1 Budget beschikbaar voor herprogrammering

In het MPB 2022 is in totaal 23,238 miljoen euro beschikbaar voor herprogrammering. Dit bedrag is beschikbaar gekomen door:

Budget beschikbaar voor herprogrammering

Omschrijving	2022	2023	2024	2025	Totaal t/m 2041
Voor- en nadelen op af te sluiten projecten	4.855.000	0	0	0	**4.855.000**
Loon en prijscompensatie	510.000	10.000	10.000	510.000	**9.200.000**
Vrijval gemeentelijke inzet busbaan Dichterswijk	341.000	341.000	938.949	938.949	**8.283.000**
Fietsverbinding Opaalweg - Waterlinieweg	150.000	150.000	0	0	**300.000**
Doorfietsroute IJsselstein (Socrateslaan)	0	600.000	0	0	**600.000**
Totaal herprogrammeren	**5.856.000**	**1.101.000**	**948.949**	**1.448.949**	**23.238.000**

Hieronder lichten we de beschikbare budgetten toe:

<u>Voor- en nadelen op af te sluiten projecten</u>
Bij de jaarrekening 2021 worden onderstaande projecten afgesloten wat per saldo leidt tot een eenmalige vrijval van 4,855 miljoen euro. Voor meer toelichting over de vrijval per project verwijzen wij naar de jaarrekening 2021, naar de paragraaf “af te sluiten investeringen”.

Projecten	Bedragen in Euro's	Gemeente Utrecht aandeel beschikbaar voor herprogrammering
Allonge Uithoflijn	3.355.000	
Expeditiebrug Jaarbeurs	353.000	
Randstadspoor	9.000	
Herinrichting Wilhelminalaan	44.000	
Oosterspoorbaan	48.000	
Lange Nieuwstraat	581.000	
RSS overige stations	266.000	
Busbaan Transwijk (Z80)	199.000	
Totaal beschikbaar voor herprogrammering	**4.855.000**	

Inzet budget loon- en prijscompensatie

De middelen voor loon- en prijscompensatie worden jaarlijks toegekend en het bedrag voor 2022 bedraagt 0,510 miljoen euro structureel. Primair gebruiken we de bedragen voor loon- en prijscompensatie om knelpunten op bestaande projecten, o.a. in verband met indexatie, op te lossen. Het uitgangspunt is dat de budgetten voor de investeringen taakstellend zijn maar voor lang lopende projecten kan gelden dat sterk gestegen prijzen niet kunnen worden opgevangen binnen het oorspronkelijke budget en de (risico)reserveringen voor o.a. prijsstijgingen. Bij een volgende fase van een project (bijvoorbeeld van schetsontwerp naar voorlopig ontwerp) beoordelen we of ophoging van het budget in verband met prijsstijging noodzakelijk is.
Het niet bestede deel voegen we toe aan het “Investeringsbudget Mobiliteitsplan t/m 2040” zodat het beschikbaar blijft voor toekomstige investeringen. Hierdoor voorkomen we dat we steeds minder kunnen doen voor hetzelfde budget.

Binnen de bouwwereld zien we twee majeure knelpunten:
- Beschikbaarheid van (bouw)materialen en personeel,
- Sterke prijsstijgingen.

Deze ontwikkelingen hebben, bij ongewijzigd beleid, een impact op de kosten van een project of contract. Hierdoor zal de spanning op de beschikbare steeds budgetten groter worden. Zie de uitgebreidere toelichting hierover in de 1e bestuursrapportage en de raadsbrief Stand van zaken (bouw)kostenstijging.
In de reserve houden wij ruimte om urgente knelpunten op lopende projecten ten gevolge van deze prijsstijgingen gedurende het jaar op te kunnen vangen. Daarbij streven we ernaar om een buffer van circa 10% van het jaarlijkse gemeentelijke budget aan te houden. Wanneer dit niet toereikend is zullen we bijsturen door middel van versoberen, prioriteren, uitstellen (of stopzetten) van een project. Bij een volgende integrale afweging zal dan opnieuw een prioritering gemaakt moeten worden tussen directe noodzaak en ambities.

Maliebaan ten laste van loon- en prijscompensatie

Conform het raadsbesluit Maliebaan d.d. 3 februari 2022 verhogen we het krediet voor de Maliebaan met 1 miljoen euro ten laste van het budget voor loon- en prijscompensatie. Dit programmeren we in de jaarschijven 2023 en 2024.
Bij de raadsbehandeling van het IPVE/FO Herinrichting Maliebaan van 3 maart 2022 hebben wij toegezegd (22/T20) een eerste schetsontwerp te maken voor de Snellenlaan en bij de MPR in kaart te brengen wat de kosten zouden zijn van de nadere uitwerking en de daadwerkelijke uitvoering. Een eerste, grove verkenning van dit vraagstuk laat het volgende zien. Een goede aansluiting van de Maliebaan (na de herinrichting zoals in het FO geschetst) op de Snellenlaan zal ongeveer 1,3 tussen de 1 en 2 miljoen euro zal gaan kosten. Dat betreft dan het plangebied waar op dit moment een rotonde ligt. De Snellenlaan zelf, ten noorden van de rotonde tot aan de Biltstraat, is recent heringericht. Deze aanvullende investering is niet verwerkt in de MPB.

Busbaan Dichterswijk

De HOV Leidsche Rijn bestaat uit de volgende onderdelen:
- Busbaan Rijnvliet (Z50)
- Busbaan Leidsche Rijn Centrum (N40)
- Busbaan Leidsche Rijn Centrum (N50)

- Busbaan Transwijk (Z80)
- Busbaan Dichterswijk/Van Zijstweg (Z90)

Voor deze projecten heeft de provincie in 2013 een beschikking verleend waarbij de gemeente een verplichte cofinanciering levert van 5%, en een aanvullende beschikking ten behoeve van de onderdoorgangen van de Z80 waarvoor geen cofinanciering is vereist. De eerst 4 projecten zijn afgesloten bij de jaarrekening 2021. Het resterende deel van de provinciale subsidie zetten we in voor de Busbaan Dichterswijk (o.a. voor de noodzakelijke vervanging van het brugdek van de Nelson Mandela brug). De verwachting is dat de gemeentelijke bijdrage aan dit project 8,283 miljoen euro lager wordt, waardoor een deel van de kapitaallasten voor de busbaan Dichterswijk kan vrijvallen.



*Foto: Fietsonderdoorgang van Zijs**tweg***

Fietsverbinding Opaalweg – Waterlinieweg

Naar aanleiding van de motie van 'Herstel Fietsroute Opaalweg – Waterlinieweg' hebben wij de haalbaarheid en wenselijkheid onderzocht. Op basis hiervan concluderen wij dat aanleg van de fietsverbinding Opaalweg – Waterlinieweg niet wenselijk is en het hiervoor gereserveerde budget kan vrijvallen. De aantasting van natuurwaarde is onevenredig groot, terwijl voor de fietsverbinding in de directe omgeving alternatieven voorhanden zijn (raadsbrief 8 maart 2022).

Samenwerkingsovereenkomst Doorfietsroute IJsselstein (Socrateslaan)

Voor de doorfietsroute IJsselstein (Socrateslaan) is in de samenwerkingsovereenkomst een bedrag van 1,134 miljoen euro vanuit de provincie beschikbaar. Samen met de geprogrammeerde gemeentelijke middelen bedraagt het beschikbare budget voor Socrateslaan 6,1 miljoen euro. De actuele kostenraming van dit project bedraagt 5,5 miljoen euro. Daarmee komt 0,6 miljoen euro beschikbaar voor herprogrammering.

Waarderen, Activeren en Afschrijvingen van Vaste Activa (WAAVA)

In 2021 is de Nota Beheer Openbare Ruimte (BOR) vastgesteld. Hierin is een aantal wijzigingen opgenomen die gemeentebrede consequenties hebben. In de nieuwe concept nota WAAVA (waarderen, activeren en afschrijven van vaste activa) zijn de wijzigingen verwerkt. Deze nieuwe nota is nog niet

vastgesteld door de Raad, maar deze wijzigingen gelden door de vastgestelde Nota BOR wel al, en worden daarom in dit MPB al verwerkt. De wijzigingen hebben betrekking op:

1. De verlaging van de activeringsgrens van investeringen met maatschappelijk nut van 5 miljoen euro naar 0,1 miljoen euro; In de investeringsstaat nemen we alleen nog activeringswaardige investeringen op.
2. Verlengen van de afschrijvingstermijn van 15 jaar naar 40 jaar en voor bruggen naar 50 jaar; Op korte termijn ontstaat ruimte in het investeringsbudget doordat de kapitaallasten voor investeringen waarover we afschrijven zonder kapitaallastenreserve per jaarsnede lager worden. De afschrijvingen lopen wel langer door. Ook worden de rentekosten hoger doordat de investeringskosten langer lopen. Dit geldt overigens alleen voor nieuwe projecten. Voor lopende projecten worden de hogere interne rentekosten als gevolg van de verlenging van de afschrijvingstermijnen, gecompenseerd.

Zie bijlage ***'toelichting effect nota WAAVA op MPB'*** voor een uitgebreidere toelichting.

5.2.2 Inpassing van knelpunten en wensen en overige actualisatie

Zoals toegelicht wordt jaarlijks bij de actualisatie, de beschikbare financiële ruimte ingezet voor nieuwe of lopende projecten ((her)programmering) en wordt de uitvoeringsplanning van lopende en nieuwe projecten over de jaren bepaald en eventueel bijgesteld (kasritme). Dit jaar lossen we met de beschikbare middelen knelpunten binnen lopende projecten op en organiseren we de dekking voor het voortzetten van werkzaamheden. Daarnaast programmeren we enkele aanvullende wenselijke investeringen waarover de besluitvorming zal plaatsvinden bij de integrale afweging. In verband met de coalitieonderhandelingen verschuift de programmering van nieuwe projecten naar het najaar 2022. In de actualisatie is het volgende verwerkt:

a. Herprogrammering knelpunten en voortzetten werkzaamheden
b. Aanvullende wenselijke investeringen voor 2023
c. Bijdrage mobiliteitshub XL
d. Inpassing kasritme/jaarlijkse uitvoeringsplanning
e. Budgettair neutrale aanpassingen

De mutaties worden hieronder toegelicht.

a. Herprogrammering knelpunten en voortzetten werkzaamheden

We lossen voor een bedrag van 7,546 miljoen euro knelpunten op lopende projecten. Ook organiseren we dekking voor werkzaamheden waarvan structurele middelen vanaf komend jaar lager zijn of incidenteel waren geregeld en anders zouden leiden tot onnodige belemmering in de continuering van de uitvoering.

Inpassing knelpunten lopende projecten

Projectbudgetten zijn taakstellend. Op basis van een (globale) verkenning wordt het projectenbudget bepaald. Tijdens de verschillende fases van het project kan blijken dat bijstelling noodzakelijk is bijvoorbeeld doordat een project langer loopt dan vooraf is voorzien waardoor projectkosten hoger zijn of waardoor prijsstijgingen hoger zijn dan voorzien. Daarnaast kunnen extra noodzakelijke onderzoeken of scopewijziging (o.a. als gevolg van participatie/consultatie) leiden tot hogere kosten.
We streven ernaar om zoveel mogelijk kansen op werk-met-werk te benutten, waardoor er ook bijdragen vanuit andere programma's ingezet kunnen worden. Ook kijken we naar de mogelijkheden voor besparingen/optimalisaties.
Voor de volgende lopende projecten stellen we voor het projectbudget in dit MPB op te hogen:

Projecten	Bedragen in Euro's
Amsterdamsestraatweg	700.000
Doorfietsroute Amersfoort	1.136.000
Weerdsingel Oostzijde	150.000
Mytylbrug	200.000
Nieuwe fietsroute Platolaan - USP	700.000
Europalaan Noord	1.667.000
Uitbreiding voetgangersgebied	70.000
indexatie No-regret maatregelen	923.000
Anders reizen	2.000.000
Totaal knelpunten	**7.546.000**

Inpassen knelpunten lopende investeringen

Amsterdamsestraatweg; 0,7 miljoen euro
Het IPvE/FO is vastgesteld door het college. Het totaal benodigde budget bedraagt 9,8 miljoen euro. Hierover bent u geïnformeerd met de raadsbrief van 10 maart 2022. Op basis van consultatie zijn aanvullende maatregelen opgenomen en wordt het project uitgebreid met het plein aan de Herenweg. Het resterende benodigde budget bedraagt 0,7 miljoen euro. De herinrichting van de Amsterdamsestraatweg is een project waarover wordt afgeschreven zonder kapitaallasten reserve. De extra kapitaallasten kunnen worden opgevangen binnen het structurele budget voor loon-en prijscompensatie 2022.

Doorfietsroute Amersfoort:1,136 miljoen euro
Op basis van de meest recente kostenraming bedraagt het verwachte tekort op het project in totaal 1,136 miljoen euro op de totale projectkosten van 3,953 miljoen euro. Het tekort is onder meer ontstaan doordat de scope van het project sinds de start verbreed is naar een integrale aanpak (i.c.m. riolering en vergroening) van de betreffende straten wat heeft geleid tot een langere voorbereidingstijd en daarbij behorende hogere voorbereidingskosten. Bovendien zijn bij de oorspronkelijke raming van de Provincie – die ten grondslag heeft gelegen aan de subsidieverlening - onjuiste aannames gedaan in onze ogen. Daardoor kwam deze raming te laag uit en daarmee ook het verleende subsidiebedrag. Wij gaan hierover in gesprek met de Provincie en dat zal mogelijk leiden tot een verhoging van het subsidiebedrag vanuit de Provincie. Tenslotte is indexatie tot en met 2024 nu verwerkt in de raming. Vooruitlopend op de uitkomst van het gesprek met de Provincie programmeren we nu het gehele tekort in het MPB om te voorkomen dat er verdere vertraging bij de uitvoering van het project ontstaat. Daarmee kan het concept IPVE/FO vrijgegeven worden ter consultatie in de buurt en na toekenning van de extra dekking in het MPB het definitieve IPVE/FO worden vastgesteld door het college.

Weerdsingel Oostzijde: 0,15 miljoen euro
Het participatieproces voorafgaand aan de het vrijgeven van het IPvE/FO voor consultatie is uitgebreid met een verdiepingsslag. Met een bewonersdelegatie verkennen we de herinrichting van de Weerdsingel Oostzijde. Dit leidt tot een langere doorlooptijd van het project en daarmee hogere kosten van de planvoorbereiding. Het IPvE/FO willen we in de loop van 2022 ter besluitvorming aanbieden. Op basis van de voorlopige kostenraming voorzien we een tekort van 0,15 miljoen euro op het totaal beschikbare budget van 3,250 miljoen euro.

Mytylbrug; 0,2 miljoen euro
Voor dit project is een startdocument in voorbereiding. Daarbij is de oorspronkelijke raming ook tegen het licht gehouden en moeten we constateren dat enkele uitgangspunten gewijzigd zijn en de plankosten en indexering onvoldoende zijn opgenomen. Dat is inmiddels wel aangepast, maar dit leidt wel tot een tekort ten opzichte van de oorspronkelijke raming (1 miljoen euro). Het IPvE/FO willen we in de loop van 2022 ter besluitvorming aanbieden. Op basis van voorlopige kostenraming voorzien we een tekort van 0,2 miljoen euro.

Nieuwe fietsroute Platolaan – USP: 0,7 miljoen euro
Zoals toegelicht in de raadsbrief (21 februari 2022) komt de raming van het uitgewerkte ontwerp hoger uit dan de eerdere globale kostenindicaties uit de variantenstudie, waarop het beschikbaar gestelde budget

van 1,3 miljoen euro is gebaseerd. Dit komt onder andere door de extra onderzoeken, boombeschermende maatregelen, aanpassingen aan de VRI-installaties en de aanleg van het kruispunt Padualaan. Het nieuwe ontwerp is geoptimaliseerd om het tekort te beperken, maar zonder te veel op de ruimtelijke kwaliteit in te leveren. Het benodigde aanvullende budget komt daarmee uit op 0,7 miljoen euro.

Europalaan Noord; 1,667 miljoen euro
De kostenraming van het project Europalaan Noord hebben we geactualiseerd en dit leidt tot een bijstelling van het benodigde budget met 1,667 miljoen euro tot 7,667 miljoen euro. De plankosten zijn hoger dan oorspronkelijk begroot en ook door de benodigde verlegging van kabels en leidingen en de stortkosten van vrijkomende (vervuilde) grond sluit de raming niet meer aan op de eerdere raming. Ten gevolge van deze extra kosten stijgen ook de posten bijkomende kosten en de risicoreservering aangezien dit percentages van de bouw- en investeringskosten zijn.

Uitbreiding voetgangersgebied: 70.000 euro
Het voetgangersgebied is uitgebreid en hiervoor zijn basismaatregelen (verkeersbesluiten, bebording en communicatie) uitgevoerd. Voor de permanente inrichting zijn nog een aantal maatregelen nodig, zoals herschikking invalidenparkeerplaatsen, kleine fysieke aanpassing en monitoring. Hiervoor programmeren we 70.000 euro.

Indexatie no regret-maatregelen: 0,923 miljoen euro
In de bestuursovereenkomst ‘no regret-maatregelen' zijn afspraken gemaakt over de beschikbare budgetten. Iedere partij draagt 15 miljoen euro bij (prijspeil 2018) en zorgt voor indexering op het niveau van 2021. In het MPR 2021 hebben we de resterende bijdrage voor de 15 miljoen euro geprogrammeerd. De indexering van de bijdrage op het niveau van 2021 moeten we in lijn met de afspraken nog regelen. Het gaat om een bedrag van 0,923 miljoen euro.

Voortzetten werkzaamheden
Anders reizen (verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement) 1,930 miljoen euro (en 70.000 euro in 2022)
In het coalitieakkoord Ruimte voor iedereen uit 2018 zijn er voor het voorzetten van de koers Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen middelen beschikbaar gesteld in de jaren 2020 t/m 2022 voor de deelopgaven Verkeersmanagement, Mobiliteitsmanagement, Deelmobiliteit en Smart Mobility. Doordat deze middelen niet doorlopen in 2023 betekent dit dat activiteiten niet kunnen worden gecontinueerd terwijl deze noodzakelijk zijn om de groeiende stad op korte en lange termijn leefbaar, aantrekkelijk en duurzaam bereikbaar te houden. De keuze om te continueren kunnen we niet uitstellen tot het najaar want zal invloed hebben op keuzes en werkzaamheden voor 2022. Wel stellen we nu voor het budget alleen voor 2023 te regelen want structurele dekking maakt onderdeel uit van de integrale afweging.
Deze activiteiten hebben betrekking op:

- Slim sturen; door inzet van dynamisch verkeersmanagement en iVRI’s doorstroming verbeteren, prioriteit geven aan fiets en voetganger en drukte en knelpunten in de stad voorkomen
- Anders Reizen; geen toename van autoverkeer en stimuleren van reizen op een ander tijdstip en met een schoner alternatief o.a. door inzet op deelmobiliteit en innovaties (smart mobility) te integreren in herinrichtingsprojecten en gebiedsontwikkelingen.

Om werkzaamheden te continueren op bovenstaande terreinen en de basis op orde te houden is in 2023 1,930 miljoen euro nodig. Hiermee kunnen bestaande werkzaamheden worden gecontinueerd voor deelmobiliteit die gericht zijn op het reguleren van de openbare ruimte zoals het uitvoeren en beheren vergunningstelsel deeltweewielers, ontwikkeling van het model autodelen, activiteiten voor dashboarding en monitoring. Kunnen we tegemoet blijven komen aan toegezegde/verplichte co-financieringsafspraken voor regionaal multimodaal verkeersmanagement en Slimme Kruisingen (iVRI's) en kunnen we prijsstijgingen voor onder andere bewegwijzeringen opvangen. Ook kunnen we bestaande activiteiten voortkomend uit de korte termijn aanpak Goederenvervoer, die in juli 2022 afloopt, voorzetten. Deze activiteiten richten zich op bundeling van efficiënte logistieke bevoorrading en inzet van schone lichte

voertuigen. Het betreffen allemaal reeds ingezette werkzaamheden die vragen om blijvende inzet en nodig zijn om grip en sturing te houden op verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, deelmobiliteit en goederenvervoer.

Dekking personeel en organisatie

Omschrijving	2022	2023 en verder
Dekking personeel en organisatie	**550.000**	**1.400.000***

** Bedragen in Euro's per jaar.*

Dekking personeel en organisatie

De opgaven vragen de komende jaren ook om een doorontwikkeling van de organisatie, zowel kwantitatief als kwalitatief. In de huidige organisatie balanceren we op de rand van wat we kunnen leveren, met als gevolg dat mensen soms over hun grenzen gaan. Het is tijd om deze fragiele balans te verstevigen. We zullen hiervoor extra kennis en strategische capaciteit in huis moeten halen. Tegelijk zullen we ook kwalitatief moeten ontwikkelen. Dat betekent onder meer dat we steeds meer zullen gaan samenwerken, onder meer op de terreinen verstedelijking, stedenbouw, groen en sociale aspecten. Op de korte termijn kunnen we de benodigde ontwikkelingen realiseren door de keuze te maken te investeren in structureel budget voor aanvullende personele capaciteit. Dit is voor onder andere verkeersveiligheid, fiets en voetganger, anders reizen, parkeren en minder hinder. Hiervoor is in totaal circa 1,4 miljoen euro structureel benodigd (waarvan 0,3 miljoen in verband met het vervallen van incidenteel budget voor beleidscapaciteit met ingang van 2023). Met deze capaciteit kunnen we zorgen voor een goede uitvoering. We dekken dit uit het MPB en dit betekent dat we minder kunnen besteden aan de investeringen in mobiliteit. Om te kunnen investeren in personeel moeten we nu een structurele keuze maken en ook structureel budget regelen.
Zoals gemeld in de inleiding biedt de nieuwe termijn van afschrijvingen de mogelijkheid om de dekking voor personeel en organisatie structureel op te lossen binnen het MPB.

b. Aanvullende wenselijke investeringen voor 2023

In dit MPB doen we een voorstel voor enkele aanvullende investeringen. De reden dat wij deze nu voorstellen te programmeren is omdat ze een uitwerking zijn van reeds vastgesteld beleid en/of reeds in voorbereiding zijn en/of zicht op dekking noodzakelijk is om verdere afspraken met andere partijen te maken. Door de investeringen nu te programmeren houden we hier al rekening mee in het financiële beeld. Bij de integrale afweging bij de programmabegroting zal de definitieve keuze worden gemaakt over de inzet van deze middelen ten behoeve van deze projecten.

Het betreffen de volgende aanvullende investeringen:

Aanvullende wenselijke investeringen voor 2023	Bedragen in Euro's
Verkeersveilige inrichting Herculeslaan	650.000
Regionale fietsroutes	800.000
Ontwerpfase Boorstraat	750.000
Alternatieve fietsroute langs binnenstad	100.000
Bernsteinkade	100.000
Totaal aanvullende investeringen	**2.400.000**

Aanvullende wenselijke investeringen

Verkeersveilige inrichting Herculeslaan

Op het kruispunt van de Herculeslaan met de Weg tot de Wetenschap zijn herinrichtingsmaatregelen in voorbereiding. Deze herinrichting, waarvoor een eerste schetsontwerp gemaakt is, volgt uit een analyse binnen het lopende project ov-doorstroming waarvoor in 2021 vijf knelpuntenlocaties zijn geprioriteerd. Naast het verbeteren van de doorstroming van het openbaar vervoer, willen we met de herinrichting verbeteringen voor de verkeersveiligheid van voetganger en fietsers meenemen en aanpassingen doen aan oversteekbaarheid en toegankelijkheid van de openbare ruimte voor mindervaliden. Voor de planvorming is in totaal 0,11 miljoen euro beschikbaar vanuit de provinciale subsidie en het programma

Verkeersveiligheid. Voor de integrale uitvoering van de herinrichting is aanvullend 0,65 miljoen euro nodig.

Regionale fietsroutes (Gageldijk, Houten, Hilversum)
In 2023 voert stadsbedrijven onderhoudswerkzaamheden uit op de Gageldijk, de werkzaamheden worden nu voorbereid. In lijn met de aangenomen motie 187 ‘Fiets ‘m erlangs’ willen we in combinatie met deze werkzaamheden de Gageldijk inrichten tot een fietsstraat. De herinrichting van de Gageldijk is kansrijk voor 50% subsidie vanuit de provincie. De subsidieaanvraag is inmiddels ingediend, aankomende zomer verwachten we de beschikking. Daarnaast is er gemeentelijke inzet nodig om de regionale fietsroutes naar Houten en Hilversum een stap dichterbij te brengen. Voor de gemeentelijke bijdrage aan de regionale fietsroutes programmeren we 0,8 miljoen euro.

Ontwerpfase fietsverbinding Boorstraat
Op dit moment voeren we samen met ProRail een variantenstudie uit naar een fietsverbinding bij de Boorstraat. De dekking voor deze studie is bij de vaststelling van de voorjaarsnota 2021 beschikbaar gesteld. Voor de uitwerking van de voorkeursvariant tot een ontwerp (0,750 miljoen euro) ontbreekt de dekking. Op basis van het ontwerp en kostenraming kunnen we ook met Rijk en Provincie in overleg over een bijdrage voor de realisatie.

Stimuleren alternatieve fietsroutes langs de binnenstad
Tijdens de herinrichting van de Voorstraat - Wittevrouwenstraat en als maatregelen gedurende de corona-pandemie hebben we, om de druk op de binnenstadsas te verlagen, het fietsverkeer gespreid met behulp van alternatieve routes door en langs het centrum. Nu corona minder effect heeft op het dagelijks leven zien we de druk op de fietsroutes toenemen en is het noodzakelijk om fietsers te blijven wijzen op de alternatieve routes. Hiervoor programmeren we 0,1 miljoen euro.

Bernsteinkade
Naar aanleiding van meldingen bewoners over onduidelijke verkeerssituatie werken we aan een plan voor het vergroenen en verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid van de Bernsteinkade. In het voortraject hebben wij de meldingen onvoldoende afgehandeld, waardoor wij nu actie moeten ondernemen op dit dossier. Op korte termijn wordt een keuze gemaakt over het verkeersregime. De aanpassing is te groot om te dekken uit het beschikbare budget voor aanpassingen in de wijk. Voor de realisatie is 0,1 miljoen euro nodig.

c. Bijdrage mobiliteitshub XL
De mobiliteitshub XL speelt een belangrijke rol bij de uitwerking van het Mobiliteitsplan 2040. Deze voorziening is randvoorwaardelijk voor de grote ontwikkelgebieden in Zuidwest Utrecht. In het MPB programmeren we een bijdrage van 2,8 miljoen euro aan de stichtingskosten in de vorm van kapitaallasten. Deze bijdrage is afhankelijk van besluitvorming over de andere benodigde investeringsmiddelen voor de mobiliteitshub XL.

d. Inpassing kasritme NRU
In dit MPB wijzigen we het kasritme van de gemeentelijke bijdrage aan het voorbereidingskrediet voor de Noordelijke Randweg Utrecht. We halen onze bijdrage naar voren in verband met een andere verdeling van de voorbereidingskosten zoals is gemeld in de voortgangsrapportage.
Het nieuwe kabinet beschouwt momenteel een breder geheel aan mobiliteitsoplossingen rond Utrecht. Hierdoor zal realisatie van een eventuele reconstructie van de NRU later plaatsvinden dan waar in het verleden rekening mee is gehouden. Onderhoud aan het asfalt is gepland voor 2023. Daarbij wordt bekeken of met no regret-maatregelen met name de leefbaarheid voor omwonenden vergroot kan worden. Hiervoor is reeds een onderzoek gestart zoals gemeld in de raadsbrief van 23 februari 2022. De aanwending van het voorbereidingskrediet ten behoeve van het onderzoek naar de mogelijke verbetermaatregelen die uit de quick scan zijn gekomen (no-regret maatregelen) leggen we bij de besluitvorming over het MPR aan de raad voor. We streven ernaar om in het najaar de resultaten van het onderzoek met I&W en de provincie Utrecht te bespreken. In het geval we spoor 1 niet gaan continueren

en andere maatregelen gaan nemen, dan leggen we een voorstel voor alternatieve aanwending van het NRU (spoor1-)budget aan uw raad voor. In 2022 lopen daarnaast ook de reguliere projectkosten door.

e. Technische verwerking van bijdragen derden en besluitvorming Voorjaarsnota 2021

In de actualisatie van het MPB worden de bijdragen van derden en de besluitvorming over de voorjaarsnota 2021 verwerkt. Dit zijn technische mutaties waarmee projectbudgetten worden verhoogd en middelen aan het programma worden toegevoegd. We stellen voor onderstaande budgetten te programmeren en toe te voegen aan onderstaande projecten:

Projecten	Bedragen in Euro's
Schaalsprong fiets	946.000
Snelfietsroute Amersfoort	976.000
Socrateslaan	1.134.000
OV doorstroming	103.000
Moldaudreef	246.000
Aanpassingen provinciale bijdrage No regret	167.791
Fietsenrekken bij bushaltes	376.000
Busbaan Dichterwijk	13.644.000
Anders Reizen	229.000
Verkeersveiligheid	147.000
Elektrisch vervoer	80.000
Totaal	**18.049.191**

Mutaties door bijdragen derden

Schaalsprong fiets

Binnen het budget voor de schaalsprong fiets is in totaal 0,946 miljoen euro subsidie toegekend voor de volgende projecten:

- 0,219 voor de doorfietsroute richting Woerden. We passen drie kruisingen aan naar snelfietsroute-kwaliteit, namelijk het kruispunt Zandweg-Europaweg, fietspadenkruispunt De Meernbrug-Kennedylaan en kruispunt Pijperlaan. Daarnaast verruimen we de bocht bij het Rhijnoordviaduct.
- 0,237 miljoen euro voor het inrichten van de Bastionweg als '30 km-zone' en fietsstraat in rood asfalt, inclusief een knip/aansluiting bij de Einthovendreef. De totale kostenraming van het project bedraagt 0,474 miljoen euro. Het restant wordt bijgedragen vanuit het actieplan verkeersveiligheid. Uitvoering vindt in 2022 plaats.
- 0,49 miljoen euro voor de inrichting van de Mereveldseweg.

Samenwerkingsovereenkomst doorfietsroute Amersfoort

De provinciale subsidie SOK doorfietsroute Amersfoort is voor het aanleggen en aanpassen van fietspaden.

Samenwerkingsovereenkomst Doorfietsroute IJsselstein (Socrateslaan)

Voor de doorfietsroute Socrateslaan is in de samenwerkingsovereenkomst een bedrag van 1,134 miljoen euro vanuit de provincie beschikbaar. Samen met de geprogrammeerde gemeentelijke middelen bedraagt het beschikbare budget voor Socrateslaan 6,1 miljoen euro. De actuele kostenraming van dit project bedraagt 5,5 miljoen euro. Het gemeentelijke budget dat hierdoor vrijvalt (0,6 miljoen euro) is opgenomen onder 2 ‘budget beschikbaar voor herprogrammering'.

OV-doorstroming

Bovenop het in het MPB2021 opgenomen bedrag draagt de provincie 0,218 miljoen euro extra bij aan maatregelen die de doorstroming van OV bevorderen. De totale provinciale bijdrage komt hiermee op een bedrag van 2,124 miljoen euro.

Moldaudreef
Vanuit de stimuleringsmaatregel verkeersveiligheid bij de provincie ontvangen we een bedrag van 0,4 miljoen euro voor diverse projecten. Een bedrag van 0,246 miljoen euro is bestemd voor de Moldaudreef. Wij stellen voor deze subsidie toe te voegen aan het project Moldaudreef.

Aanpassing provinciale bijdragen No regret-maatregelen
In de definitieve bestuursovereenkomst die we met de provincie Utrecht en regiogemeenten hebben afgesloten zijn provinciale bijdragen voor No regret iets gewijzigd ten opzichte van de bedragen die we in herprogrammering bij het MPB 2021 hadden opgenomen. Om weer aan te sluiten bij de beschikkingen die we van de provincie hebben ontvangen, nemen we onderstaande herprogrammering mee in het MPB 2022.

Aanpassing proviciale bijdragen No-regret

Detaillering provinciale bijdragen No-regret	Bedrag oud	Bedrag nieuw	Verschil
Fietsmaatregelen Utrecht USP (doorfietsroute Veenendaal)	379.000	410.000	**31.000**
Fietsmaatregelen Om de Zuid - fietsroute richting Lunetten	1.380.588	1.027.379	**-353.209**
HOV-MWKZ/ Europalaan Zuid	7.160.000	7.400.000	**240.000**
OV-verbinding Overvecht USP	6.350.000	6.600.000	**250.000**
Totaal provinciale bijdrage No-regret	**15.269.588**	**15.437.379**	**167.791**

Fietsenrekken bij bushaltes
De provincie heeft voor de tweede tranche van het realiseren van fietsenrekken bij bushaltes vanaf 2022 een bedrag beschikbaar gesteld van 0,376 miljoen euro. Voor dit bedrag moeten de komende twee jaar 402 fietsparkeerplekken bij 25 bushaltes worden gerealiseerd en een overkapping bij de halte De Meern Oost.

Busbaan Dichterswijk
Het resterende deel van de provinciale subsidie (13,644 miljoen euro) voor HOV Leidsche Rijn zetten we in voor de Busbaan Dichterswijk (o.a. voor de noodzakelijke vervanging van het brugdek van de Nelson Mandela brug). De geactualiseerde kostenraming komt op 41,698 miljoen euro, waardoor er per saldo 8,283 miljoen euro gemeentelijk budget vrij valt (zie ook de toelichting bij beschikbare middelen voor herprogrammering).

Anders Reizen
Het Europese subsidieproject Distributed Intelligence and Technology for Traffic and Mobility (DIT4TraM) 0,229 miljoen euro. Het doel van het project is het ontwikkelen, implementeren en testen van een generiek systeem (o.a. machine learning) toepasbaar op het niveau van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en deelmobiliteit die op alle stedelijke schaalniveaus kunnen worden ingezet.

Verkeersveiligheid
In totaal wordt 0,22 miljoen euro toegekend voor het uitvoeren van verkeersveilige aanpassingen op 11 locaties. Voor de 8 projecten die vanuit het actieplan verkeersveiligheid worden uitgevoerd wordt de subsidie voor een bedrag van 0,147 miljoen euro toegevoegd aan de beschikbare middelen van het actieplan verkeersveiligheid.

Elektrisch Vervoer
Binnen het project Elektrisch Vervoer zijn afspraken gemaakt met de andere G4 steden om binnen diverse deelprojecten een bijdrage te leveren op de (beleids)inzet die vanuit de gemeente Utrecht plaatsvindt. De totale bijdrage van de andere G4 gemeenten bedraagt 0,08 miljoen euro.

Verwerken van besluitvorming VJN 2021 (vanaf jaarschijf 2022)
Bij de Voorjaarsnota 2021 is besloten om onderstaande bedragen toe te voegen aan het meerjarenprogramma bereikbaarheid.

Besluitvorming VJN 2021 vanaf jaarschijf 2022

Projecten	2021	2022	2023	2024
Doorsteek Papendorp (Churchilllaan-Mercatorlaan-Papendorpseweg)		370.000	1.110.000	2.220.000
Dynamisch verkeersmanagement (DVM) noordelijke Europalaan			2.626.000	
Schaalsprong Fiets (incl. 9 nieuwe bruggen en tunnels) onderzoek Boorstraat 0,5 mln.		500.000		
Inpandige fietsenstalling stationsgebied (afh. tender IBP-gebouw en knoop)	4.200.000			
Totaal	**4.200.000**	**870.000**	**3.736.000**	**2.220.000**

5.2.3 Financieel beeld programma bereikbaarheid t/m 2041

Met de actualisatie van het MPB geven we jaarlijks een inzicht in het beschikbare budget binnen het meerjarenprogramma bereikbaarheid voor de komende 20 jaar. Dit betreft het budget voor reeds geprogrammeerde investeringen, de gemeentelijke bijdrage voor de systeemsprong, het overige investeringsbudget en de gelabelde 'budgetten voor specifieke maatregelen'.

Financieel beeld programma bereikbaarheid t/m 2041

Beschikbare middelen t/m 2041	Gemeentelijke bijdrage	Gemeentelijke bijdrage systeemsprong	Bijdragen derden	Totaal *(in euro's)*
Geprogrammeerde en lopende projecten	266.449.000	0	264.178.000	530.627.000
Voorgenomen investeringen	148.928.000	151.100.000	0	300.028.000
Totaal geprogrammeerdere projecten	**415.377.000**	**151.100.000**	**264.178.000**	**830.655.000**

De investeringsbedragen zijn de totaal beschikbare bedragen voor de investeringen, inclusief het al bestede deel in afgelopen jaren. Bij het afsluiten van het project worden de investeringen van deze lijst gehaald. Zie d***e*** vertrouwelijke bijlage “Financieel overzicht meerjarenprogramma bereikbaarheid“.
De stand van de reserve tot 2042 loopt op tot een bedrag van 148,9 miljoen euro. Dit is het nog niet geprogrammeerde en gelabelde investeringsbudget Mobiliteitsplan.

Tot en met 2041 sparen we voor de systeemsprong een bedrag van 151,1 miljoen euro. In het kader van U-Ned leveren we vanuit dit budget een bijdrage van 112,5 miljoen euro aan de BO-MIRT verkenning en daarnaast reserveren we binnen dit budget de resterende middelen als eerste stap in de regionale cofinanciering voor de systeemsprong OV.

In onderstaande tabel is de ontwikkeling van de reserve voor de komende 10 jaar opgenomen. De jaarlijkse toevoeging betreft de budgetten die beschikbaar zijn vanuit de gemeentelijke begroting voor investeringen binnen het programma bereikbaarheid. De jaarlijkse onttrekking betreft de netto verwachte uitgaven (dus alleen de gemeentelijke budgetten) op basis van de uitvoeringsplanning van projecten voor komende jaren inclusief de herprogrammering 2022. Hierbij zijn alle mutaties zoals in dit hoofdstuk toegelicht verwerkt. Dit leidt tot het volgende beeld van de verwachte jaarlijkse uitgaven bereikbaarheid en de stand van de reserve.

Stand van de reserve bereikbaarheid

Jaren	Beginstand reserve	Jaarlijkse toevoeging	Jaarlijkse onttrekkingen	Lagere kap. lasten door verlengen afschrijvingstermijn	Inpassing knel-punten MPB 2022	Eindstand reserve
2022	24.481.000	21.172.000	24.227.000	-776.000	540.000	**21.662.000**
2023	21.662.000	26.084.000	31.774.000	-1.046.000	6.096.000	**10.922.000**
2024	10.922.000	26.566.000	27.159.000	-1.733.000	5.199.000	**6.863.000**
2025	6.863.000	28.072.000	23.754.000	-2.525.000	1.539.000	**12.167.000**
2026	12.167.000	28.134.000	38.696.000	-2.973.000	1.537.000	**3.042.000**
2027	3.042.000	28.196.000	30.419.000	-2.929.000	1.536.000	**2.212.000**
2028	2.212.000	28.258.000	28.593.000	-2.885.000	1.535,000	**3.228.000**
2029	3.228.000	28.320.000	27.147.000	-2.842.000	1.533.000	**5.708.000**
2030	5.708.000	28.382.000	26.442.000	-2.798.000	1.532.000	**8.914.000**
2031	8.914.000	27.444.000	20.146.000	-2.757.000	1.531.000	**17.438.000**
2032	17.438.000	27.506.000	17.720.000	-2.813.000	1.530.000	**28.507.000**

Op basis van de jaarafsluiting 2021, na verwerking van de bestedings- en dekkingsvoorstellen, is de beginstand van de reserve bereikbaarheid 24,481 miljoen euro per 1 januari 2022. Dat is 8,810 miljoen euro hoger dan begroot in het MPB 2021. Het verschil betreft een storting van 4,2 miljoen euro voor inpandige fietsenstallingen in het stationsgebied (toegekend de voorjaarsnota 2021), de resultaten op projecten en de afwijkingen in het kasritme.

5.3 Actualisatie Parkeerexploitatie

Inleiding

In de gemeente Utrecht is gekozen voor groei binnen de bestaande stad, met de ambitie om de groeiende stad gezond, aantrekkelijk en bereikbaar te houden voor iedereen. Een goed georganiseerde stedelijke mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om deze ambities waar te maken. Het parkeerbeleid voor fietsen en auto's is als onderdeel van het mobiliteitsbeleid, een belangrijk instrument dat we kunnen inzetten om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Dit doen we o.a. door de parkeerdruk te reguleren, alternatieven voor straatparkeren te bieden en voldoende ruimte te geven aan fietsparkeren.

De ontwikkelingen rondom het parkeren leiden tot een toename van zowel de parkeerbaten als -lasten. Door onder andere te investeren in het fietsparkeren en voorzieningen die het parkeren op afstand mogelijk maken verwachten we dat de netto-opbrengst uit de parkeerexploitatie per saldo af zal nemen.

Op de korte termijn zien we de volgende ontwikkelingen die invloed zullen hebben op de baten en lasten van de parkeerexploitatie.

- In de zoektocht naar een definitieve locatie fietsdepot verkennen we de huidige locatie van het museumdepot op het bedrijventerrein Cartesius als mogelijke locatie voor een fietsdepot. Het museumdepot voldoet aan de minimale eisen en zal naar verwachting in 2024/2025 beschikbaar zijn.
- Op Utrecht Centraal voorzien we voor 2030 een tekort van circa 9.100 inpandige fietsparkeerplekken. Ook voor Vaartsche Rijn, Lunetten en Zuilen is uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken nodig. Samen met de provincie en het Rijk worden kansrijke locaties onderzocht.
- In de binnenstad is de laatste jaren capaciteit toegevoegd, daarmee is het tekort aan fietsparkeerplekken nog niet opgelost. In de module fietsparkeren hebben we de strategie geschetst waarbij we inzetten op fietsenrekken op straat en inpandige fietsparkeervoorzieningen.
- In de nieuwbouwontwikkelingen van Leidsche Rijn en Merwede worden openbare stallingen gebouwd.
- Met de NS zijn er afspraken gemaakt over de exploitatie van de stationsstallingen Utrecht CS tot eind 2022. Met het Rijk, NS en provincie zijn we in gesprek over structurele afspraken over de exploitatie van de stationsstallingen Utrecht CS.
- Voor het parkeren op afstand voor bewoners van de Jaarbeurskwartier en Merwedekanaalzone zal er in Papendorp een Mobilititeitshub XL met een capaciteit van max 2.000 parkeerplaatsen gevestigd worden. De verwachting is dat deze voorziening niet kostprijs dekkend kan worden geëxploiteerd.
- Door onder andere gebiedsontwikkeling is uitbreiding van betaald parkeergebieden noodzakelijk. Onderdeel van de integrale afweging is om bij gebiedsuitbreidingen betaald parkeren bij de opbrengsten rekening te houden met een lager bedrag omdat aan de andere kant ook betaald parkeerplekken worden opgeheven.
- Voor de openbare parkeergarages en P+R voorzieningen zijn we een onderzoek gestart naar de staat van de panden en het verwachte onderhoud. De resultaten worden eind 2022 verwacht en gaan als basis dienen voor onze meerjaren onderhoudsplanning parkeervastgoed.

Actualisatie meerjaren parkeerbegroting

De parkeerexploitatie is meerjarig geactualiseerd. In de actualisatie is zijn de besluiten verwerkt die reeds zijn geëffectueerd, zoals de uitbreiding betaald parkeren 2021 en de exploitatie van de stationsstallingen Utrecht CS. Het (structurele) effect van de coronacrisis op toekomstig werkgedrag van mensen is een onzekerheid die nog niet is verwerkt in deze meerjaren actualisatie. De lagere baten als gevolg van de coronamaatregelen in de eerste maanden van 2022 worden waarschijnlijk gecompenseerd door het Rijk.

Meerjarenraming uitvoering maatregelen auto- en fietsparkeren

	Realisatie 2021*	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Baten						
Uitvoeren maatregelen autoparkeren	44.017	52.396	52.534	52.727	52.727	53.369
Uitvoeren maatregelen fietsparkeren	1.211	1.377	1.377	1.377	1.377	1.377
Totaal baten	**45.228**	**53.773**	**53.911**	**54.104**	**54.104**	**54.746**
Lasten						
Uitvoeren maatregelen autoparkeren	18.673	21.090	20.219	20.712	20.888	20.091
Uitvoeren maatregelen fietsparkeren	9.673	9.820	9.551	9.621	9.621	10.341
Totaal lasten	**28.346**	**30.910**	**29.770**	**30.333**	**30.509**	**30.432**
Saldo baten en lasten	**16.882**	**22.863**	**24.141**	**23.771**	**23.595**	**24.314**
Mutatie reserve/ voorziening						
Toevoeging reserves	0	0	314	0	0	0
Onttrekking reserves	384	1.658	293	77	551	66
Saldo na mutaties reserves	**17.266**	**24.521**	**24.120**	**23.848**	**24.146**	**24.380**

Bedragen in Euro's x 1000.
** Wijkt af van de reguliere begroting i.v.m. de inkomstenderving door coronamaatregelen*

Toelichting mutaties parkeerexploitatie

In de onderstaande tabel 'mutaties auto- en fietsparkeren' zijn de aanpassingen verwerkt die we hebben opgenomen in de geactualiseerde parkeerexploitatie.

Mutaties parkeerexploitaties

	2022	2023	2024	2025	2026
Mutaties autoparkeren	**-40**	**270**	**220**	**220**	**220**
Uitbreiding betaald parkeren 2021	681	681	681	681	681
Naheffingen	485	485	485	485	485
Parkeerplaatsgelden	30	30	30	30	30
Opheffen parkeerplaatsen	-35	-105	-175	-175	-175
Digitale parkeerondergrond	-60	-60	-60	-60	-60
Uitbreiding personeel VGU en Ruimte	-721	-721	-721	-721	-721
Groenvoorziening P+R Papendorp	-20	-20	-20	-20	-20
Participatieproces Schepenbuurt en Cartesiusweg	0	-20	0	0	0
Overige incidentele kosten	-400	0	0	0	0
Mutaties fietsparkeren	**-260**	**-150**	**-220**	**-220**	**-220**
Uitbreiding capaciteit fietsklemmen	-150	-80	-10	-10	-10
Uitbreiding en vervanging fietstrommels	-115	-75	-15	-15	-15
Lagere huurlasten fietsdepot	50	50	50	50	50
Uitbreiding beheer-uren piektijden Vredenburg	-45	-45	-45	-45	-45
Fietsenstalling Stadhuis LRC	0	0	-200	-200	-200
Dekking en besteding	**-300**	**120**	0	0	0
Onttrekking parkeerreserve	-300	0	0	0	0
Storting parkeerreserve	0	120	0	0	0
Saldo baten & lasten parkeerexploitatie	**0**	**120**	**0**	**0**	**0**

Bedragen in Euro's x 1000.

1. Mutaties autoparkeren

- In 2021 is het parkeerareaal uitgebreid met een aantal betaald parkeergebieden. Het surplus van de ingevoerde gebieden bedraagt 0,681 miljoen euro.
- Door verdere optimalisatie van de inzet van scanauto's worden er meer controles uitgevoerd. Per saldo leidt dit tot meer naheffingsaanslagen (0,485 miljoen euro). Daarnaast leiden de parkeerplaatsgelden tot hogere baten (per saldo 0,03 miljoen euro). Parkeerplaatsgelden worden

betaald wanneer er in een betaald parkeergebied werkzaamheden zijn waarbij er gebruik wordt gemaakt van een betaald parkeervak.

- In dit MPR is er ruimte gevonden om parkeerplekken in betaald parkeergebied binnenstad op te heffen: 10 plekken in 2022 oplopend naar 50 plekken ultimo 2023 (structureel 0,175 miljoen euro minder inkomsten). Met het verminderen van deze parkeerplaatsen komt er meer ruimte voor ontmoeten, lopen, verblijven en fietsen in de binnenstad. Met de raadsbrief van 16 juni 2020 bent u geïnformeerd over hoe wij aan het voornemen uit het coalitieakkoord 2018 van ‘autoluwe binnenstad’ invulling zouden geven; namelijk middels het stapsgewijs opheffen van de plekken en bij de momenten in de P&C-cyclus bekijken welke financiële ruimte hiervoor is. Door de coronacrisis en de gevolgen hiervan voor de parkeeropbrengsten was er eerder geen mogelijkheid om hier invulling aan te geven.
- We hebben een digitale parkeerondergrond ontwikkeld die continue inzicht geeft in de parkeercapaciteit van de stad. Met het bepalen van de parkeerdruk is het mogelijk te sturen en te adviseren bij de herverdeling en sanering van parkeervoorzieningen. Daarnaast maakt de parkeerondergrond het mogelijk om efficiënter te handhaven omdat onderscheid gemaakt kan worden tussen niet betalers en foutparkeerders in de openbare ruimte.
- Nieuwe en complexe beheer- en ontwikkelvraagstukken nemen bij zowel auto- als fietsparkeren toe. Deze toename heeft onder andere te maken met het uitbreiden betaald parkeren, toenemende vraagstukken omtrent het parkeren bij gebiedsontwikkelingen en het parkeren op afstand, de afronding en implementatie van de parkeermodules en de expertise ten aanzien van het parkeervastgoed waarbij het doel is om deze expertise en kennis binnen de gemeente Utrecht te houden. Om aan de groeiende vraag te voldoen is uitbreiding van de ambtelijke organisatie parkeren bij de organisatieonderdelen Ruimte en VGU noodzakelijk en om te kunnen investeren in personeel moeten we nu een structurele keuze maken en de dekking hiervoor regelen.
- Bij P+R Papendorp vallen de beheerkosten groenonderhoud hoger uit.
- In de Schepenbuurt en Cartesiusweg wordt betaald parkeren zonder draagvlakmeting ingevoerd. Uit het participatieproces met bewoners, die door reviewpanels zijn vertegenwoordigd, blijkt de wens om (incidenteel in 2023) de opbrengst van betaald parkeren ten goede te laten komen aan initiatieven van bewoners van de Schepenbuurt en Cartesiusweg die bijdragen aan de leefbaarheid van de wijk (0,02 miljoen euro).
- De overige incidentele kosten autoparkeren worden gemaakt in het kader van het verbeteren van de bewegwijzering en beschikbaarheid parkeergarages (0,3 miljoen euro), het aanleggen van een netwerkverbinding parkeergarage Croeselaan (0,05 miljoen euro) en leidt de hoge luchtvochtigheid en lekkages in de parkeergarage Berlijnplein tot hogere exploitatielasten (0,05 miljoen euro).

2. Mutaties fietsparkeren

- De uitbreiding capaciteit fietsklemmen is deels het gevolg van prijsstijgingen van materialen en werk, maar voor het grootste deel gevolg van de toename van aanvragen door inwoners. Of de toename het gevolg is van de coronapandemie en meer thuiswerk of dat er sprake is van een inhaaleffect is nog niet bekend.
- De uitbreiding fietstrommels leidt tot structurele hogere lasten (0,015 miljoen euro). In 2022 en 2023 zullen de huidige fietstrommels worden vervangen. Dit leidt tot incidentele hogere lasten in 2022 (0,1 miljoen euro) en in 2023 (0,06 miljoen euro).
- De exploitatielasten van het tijdelijke fietsdepot in Overvecht zijn lager dan in de parkeerbegroting is verwerkt (0,05 miljoen euro)**.**
- Fietsenstalling Vredenburg draait zodanig goed dat er op meer momenten een dubbele bezetting nodig is om mensen in – en uit te checken.
- In Leidsche Rijn zijn twee stallingen in ontwikkeling die naar verwachting in 2024/2025 voor het publiek worden geopend. Het gaat om de stalling Berlijnplein onder het cultuurcluster en de stalling Stadstuin onder het plantsoen van Boedapest. Voor de jaarlijkse exploitatielasten fietsenstaling Stadstuin is 0,2 miljoen euro geprogrammeerd.



Foto: Fietsenstalling House Modernes

Toelichting parkeerreserve en onderhoudsvoorziening

Parkeerreserve

In het MPR 2021 zijn de verwachte aanloopverliezen van de parkeergarage Croeselaan geactualiseerd naar aanleiding van een onderzoek en meerjarig in de parkeerbegroting verwerkt. De aanloopverliezen van parkeergarage Berlijnplein zijn nog gebaseerd op de oorspronkelijke businesscase. Vooralsnog is er geen aanleiding om de aanloopverliezen van beide parkeergarages te herzien, door corona en tijdelijke sluiting van parkeergarage Berlijnplein ontbreekt hiervoor de informatie.
In het huidige MPR verwachten we in 2022 0,3 miljoen euro aanvullend te onttrekken om de kosten van de bewegwijzering en beschikbaarheid parkeergarages te verbeteren te dekken. In 2023 verwachten we eenmalig het surplus van de parkeerinkomsten 2023 te storten (0,120 miljoen euro).

Verloopoverzicht Parkeerreserve

	2022	2023	2024	2025	2026
Stand per 1 januari	**4.362**	**3.273**	**3.100**	**3.074**	**2.834**
Onttrekkingen					
- Aanloopverlies Croeselaan	-505	-293	-26	-240	0
- Aanloopverlies Berlijnplein	-284	0	0	0	0
- Bewegwijzering en beschikbaarheid parkeergarages	-300	0	0	0	0
Storting	-	120	0	0	0
Stand per 31 december	**3.273**	**3.100**	**3.074**	**2.834**	**2.834**

Bedragen in Euro's x 1000.

Onderhoudsvoorziening

De onderhoudsvoorziening is ingesteld om de schommelingen van het meerjarig groot onderhoud aan parkeergarages, transferia en stallingsvoorzieningen op te kunnen vangen. Tot en met 2021 betrof het een onderhoudsreserve. Bij de jaarverantwoording 2021 is dit gecorrigeerd naar een voorziening. Het

saldo (1,108 miljoen euro) van de onderhoudsreserve zal in 2022 gestort worden in de onderhoudsvoorziening, vervolgens zal de onderhoudsreserve opgeheven worden.

Verloopoverzicht onderhoudsvoorziening

	2022	2023	2024	2025	2026
Stand per 1 januari	**114**	**653**	**847**	**796**	**485**
Storting saldo onderhoudsreserve	1.108				
Mutatie voorziening (MJOP)	-569	194	-51	-311	-66
Stand per 31 december	**653**	**847**	**796**	**485**	**419**

Bedragen in Euro's x 1000.

5.4 Financieel beeld gebiedsopgaven

Inleiding
In deze paragraaf wordt het financiële beeld geschetst van alle grondexploitaties. Jaarlijks worden de grondexploitaties geactualiseerd. Grondexploitaties lopen meerjarig en bij de actualisatie worden de verwachte lasten en baten over de komende jaren bijgesteld. Voor een gedetailleerde toelichting op het resultaat 2021 verwijzen wij naar de Jaarstukken 2021.

Deze paragraaf start met de toelichting op parameters en uitgangspunten bij de actualisatie (5.4.1). Daarna volgt het financieel beeld van de grondexploitaties (5.4.2), behalve de grondexploitaties Leidsche Rijn en Stationsgebied en de gebiedsontwikkeling Merwedekanaalzone. De toelichting op deze grondexploitaties volgt in de aparte paragrafen 5.4.3 en 5.4.4. De totale ontwikkeling van de Merwedekanaalzone wordt beschreven in paragraaf 5.4.5. De paragraaf sluit af met de toelichting op het verloop van de reserve grondexploitaties (5.4.6).

5.4.1 Parameters en uitgangspunten bij de actualisatie van grondexploitatieprojecten

Het nog te realiseren deel van de grondexploitaties wordt doorgerekend op basis van een veelheid van aannames. Deze paragraaf geeft een toelichting op de belangrijkste kosten- en opbrengstenparameters en de hierbij gehanteerde uitgangspunten. De mogelijke beweging rond deze parameters is vertrekpunt voor de risico's zoals die zijn beschreven in dit hoofdstuk voor de onderdelen binnenstedelijke grondexploitaties, Leidsche Rijn en Stationsgebied. Bij de actualisatie 2022 zijn de parameters voor de komende jaren beperkt gewijzigd ten opzichte van vorig jaar.

Parameters 2022 actualisatie grond-exploitatieprojecten

Parameters 2022	Waarde	Looptijd
Rente	1,34%	gehele looptijd
Disconteringsvoet	1,34%	gehele looptijd
Opbrengstenstijging	1%	10 jaar, daarna 0%
- m.u.v. vrije sector	2%, 1%	1 jaar 2% (2022) daarna 1% voor 9 jaar, daarna 0%
- m.u.v. bedrijfskavels	0%	gehele looptijd
- m.u.v. kantoren	0%	gehele looptijd
- m.u.v. detailhandel en horeca	0%	gehele looptijd
Kostenstijging	3%, 2%	1 jaar 3% (2022) daarna 2% gehele looptijd
- m.u.v. verwervingskosten	n.v.t.	Project specifiek bepalen

Prijspeil 1-1-2022

Plankosten en bouw- en woonrijp maak kosten
Gezien de huidige ontwikkelingen in de markt, met name de hogere bouw- en personeelskosten, is in 2021 gekozen om het op prijspeil brengen van de bedragen in de grondexploitaties eenmalig te verhogen met 5% voor het bouw- en woonrijp maken en 4% voor de plankosten. Dit geldt alleen voor de kostenposten waar afgelopen jaar geen nieuwe kostenraming is opgesteld. Normaliter brengen we de bedragen op prijspeil met de percentages die vorig jaar zijn vastgesteld, tenzij er gemotiveerde redenen zijn om af te wijken. Deze maatregel zorgt ervoor dat de omvang van de kosten in de grondexploitaties zijn toegenomen.

Sociale grondprijzen
Zoals elk jaar sluiten de sociale grondprijzen binnen de grondexploitaties aan op de grondprijzenbrief 2022. Normaliter worden de nieuwe grondprijzen voor sociaal geïndexeerd met een gemiddelde van de CPI-index en de BdB-index. Vanwege de hoge inflatie over 2021 komt dit percentage boven de 5% uit. Ondanks de gestegen bouwkosten is het niet wenselijk om de grondprijzen voor sociaal te indexeren met 5%. Daarom is het voorstel gedaan om aan te sluiten op de index van de huren en worden de grondprijzen sociaal geïndexeerd met 1,48%.

Afwijkingen op bovenstaande parameters
Niet elke grondexploitatie wordt geïndexeerd conform bovenstaande parameters. Bovenstaand gaat het om een gemeentebrede set aan parameters, die voor bepaalde projecten mogelijk niet wenselijk zijn. Daarom wordt de ruimte geboden om af te wijken. Binnen de grondexploitaties Merwedekanaalzone deelgebied 5 OPG en Busstalling, Zuilense Vecht en Beurskwartier is gemotiveerd afgeweken van deze parameters. Dit is terug te lezen in de geheime bijlage.

Discontovoet
De discontovoet is dit jaar bijgesteld van 1,65% naar 1,34%. De discontovoet is hierdoor gelijk aan de rekenrente, die ook is verlaagd van 1,65% naar 1,34%.

Toegerekende rente 2021
De werkelijke rente in 2021 bedroeg 1,37% en is over 2021 ook daadwerkelijk toegerekend op basis van het onderhandenwerksaldo per grondexploitatie per 1 januari.

Indexering kosten
Standaard is een jaarlijkse indexatie van de kosten 2%. Vanwege onzekerheden als gevolg van de huidige marktontwikkelingen is over 2022 een hogere kostenstijging gehanteerd.
Voor de kostensoort “verwerving” is in tegenstelling tot voorgaande jaren geen algemene indexering meer voorgeschreven.

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

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

Grondprijzen
In de grondexploitatie wordt de grondprijs die volgt uit een contractpositie opgenomen. Daar waar (nog) geen contractpositie aanwezig is, wordt de bandbreedte van de Grondprijzenbrief 2022 aangehouden. In 2020 en 2021 zijn alle uitgiften minimaal binnen de bandbreedte van de grondprijzenbrief gerealiseerd.

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

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

Vennootschapsbelasting positie grondexploitatieprojecten gemeente Utrecht
Per 1 januari 2016 is de belastingplicht ingevoerd voor ondernemingen van overheden voor de vennootschapsbelasting.

Met uitoefening van het vigerende grondbeleid, beweegt de gemeente Utrecht zich zeer beperkt op een concurrerende markt. Slechts in de combinatie van een falende markt en een gemeentelijke ambitie dan

wel stedelijke urgentie wordt actief grondbeleid als instrument ingezet. Het aantal grondexploitatieprojecten neemt sinds 2012 af en de nog wat langer doorlopende grote gemeentelijke gebiedsontwikkelingen Leidsche Rijn en Stationsgebied zijn na correctie op inzet van rijkssubsidie en gemeentelijke bijdragen verlieslatend.
Zowel bezien op totaalniveau als op de aparte onderdelen Leidsche Rijn, Stationsgebied zijn de grondexploitatieprojecten structureel fiscaal verlieslatend. Daarmee lijkt aan een eerste vereiste van ondernemerschap, namelijk winstgevendheid, al niet voldaan te kunnen worden. Bij de actualisatie van de grondexploitatieprojecten wordt dan ook geen rekening gehouden met Vpb-druk op de grondexploitatieprojecten.

Tussentijdse winstneming

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

Gerealiseerde kosten X Gerealiseerde opbrengsten = …%
Totale kosten Totale opbrengsten

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

Risicomanagement

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

5.4.2 Financieel beeld grondexploitatieprojecten

Actuele stand grondexploitaties

Naast de reeds lopende grondexploitaties zijn in 2021 drie grondexploitaties geopend, namelijk Zuilense Vecht, Beurskwartier en Merwedekanaalzone deelgebied 5 OPG en Busstalling. Begin 2022 is de grondexploitatie Befu-terrein afgesloten. Gelijktijdig is de nieuwe grondexploitatie Befu geopend. Verder worden de kosten voor de herinrichting van het parkeerterrein uit de grondexploitatie Overvecht Centrum gehaald. Deze mutaties zijn daarom ook onderdeel van het saldo MPR 2022.
Daarmee kent de gemeente Utrecht 14 grondexploitaties. Naast de in 2021 en 2022 geopende exploitaties zijn dit Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein, NPD-strook, Nieuwe Zandpad, Oudenrijn-West, Centrumplan Vleuten, Hart van De Meern, Opaalweg/Amethistweg, Isotopenweg, Leidsche Rijn en Stationsgebied. De toelichting in deze paragraaf gaat in op deze grondexploitaties, met uitzondering van Leidsche Rijn en Stationsgebied, die volgen in 5.4.3 en 5.4.4.

Posten Grondexploitaties	Saldi in Euro's
Saldo MPR 2021	**-17.640.000**
Geopende grondexploitaties	21.760.000
Mutatie 2021 en 2022	9.940.000
Afgesloten grondexploitaties	1.220.000
Saldo MPR 2022 voor winstneming	15.280.000
Winstneming	-2.680.000
Saldo MPR 2022	**12.600.000**

Actuele stand grondexploitaties

Het saldo op netto contante waarde (NCW) van de grondexploitaties vorig jaar bedraagt 17,6 miljoen euro negatief (prijspeil 2021). Dit saldo is in 2021 en 2022 verbeterd naar 15,3 miljoen euro positief vóór tussentijdse winstnemingen. Dit wordt veroorzaakt door de geopende grondexploitaties, de mutaties binnen de grondexploitaties en het afsluiten van één grondexploitatie. Na de tussentijdse winstneming komt het saldo MPR 2022 uit op 12,6 miljoen euro positief.

Toelichting bij mutaties

In deze paragraaf lichten wij de belangrijkste mutaties op het geprognosticeerd resultaat op lopende grondexploitaties toe. Ook wordt kort stil gestaan bij de geopende grondexploitaties. Voor het actuele financieel beeld van alle grondexploitaties: zie de geheime bijlage.

Algemeen

De mutaties zijn een optelsom van mee- en tegenvallers. Dit jaar geeft de som van de mutaties een positief beeld. Een groot deel van de mutaties is te verklaren uit de aanpassing van de rente/disconteringsvoet. Door deze aanpassing verbetert het saldo van de grondexploitaties met 1,5 miljoen euro. Een andere grote positieve mutatie komt voort uit de afgesloten grondexploitatie Befu-terrein, deze grondexploitatie is bij afsluiting met 1,8 miljoen euro verbeterd.

Zuilense Vecht

Op 20 mei 2021 heeft de raad ingestemd met het vaststellen van het IPvE, SPvE en het openen van de grondexploitatie Zuilense Vecht. Zuilense Vecht is een gezamenlijke ontwikkeling met gemeente Stichtse Vecht. Zuilense Vecht zorgt voor een open, groene recreatieve (en sportieve) verbinding tussen de bestaande wijken Zuilen en OpBuuren. De sportparken worden compacter, toekomstig bestendiger en breder toegankelijk. Daarnaast worden 200 tot 300 woningen toegevoegd met 35% sociaal en 25% middelduur programma.

Met een geprognotiseerd eindresultaat van 2,3 miljoen euro betreft het bij opening een positieve grondexploitatie. Hier tegenover staat een bedrag is aangewezen als uitvoeringskrediet van 2,3 miljoen euro voor het nieuwe sportpark, dat wordt gedekt uit de reserve grondexploitaties.

Bij de actualisatie 2021 is het saldo op netto contante waarde van de grondexploitatie nagenoeg gelijk gebleven. Wel zijn zowel aan de kostenkant als aan de opbrengstenkant wijzigingen doorgevoerd. Deze wijzigingen hebben betrekking op de stijgende kosten op het bouw- en woonrijp maken en op toenemende eisen met betrekking tot duurzaamheidsaspecten. De grondopbrengsten zijn gestegen als gevolg van de sterk stijgende v.o.n.-prijzen.

Beurskwartier

Op 25 november 2021 heeft de raad ingestemd met het openen van de grondexploitatie Beurskwartier. Beurskwartier is een gemengde hoogstedelijke ontwikkeling op loopafstand van het Centraal Station. Beurskwartier wordt een autovrije wijk waar de nadruk wordt gelegd op lopen, fietsen en OV. Naar verwachting worden hier de komende jaren circa 3.000 woningen, 50.000 m² bvo kantoor en de nodige commerciële en niet-commerciële voorzieningen gerealiseerd.

De grondexploitatie had bij opening een beperkt positief saldo. Bij actualisatie naar prijspeil 1-1-2022 is het financiële kader intact gebleven. Op dit moment wordt het stedenbouwkundig plan opgesteld. Dit SP

en de bijbehorende volledig geactualiseerde grondexploitatie worden naar verwachting in de loop van 2022 ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorgelegd.

Befu-terrein
Op 3 februari 2022 heeft de raad ingestemd met het afsluiten van de grondexploitatie Befu-terrein en een nieuwe grondexploitatie Befu te openen. Hiermee worden de voorgenomen woningbouwplannen voor permanent wonen later in de tijd geplaatst en komt er een ontwikkeling van tijdelijk wonen (ca. 150 tot 250 wooneenheden voor max. 10 jaar) op het terrein. Hierbij is ingestemd met de overschrijding van de 10-jaarstermijn voor grondexploitatie Befu en is de einddatum van de grondexploitatie 31-12-2036.
De boekwaarde van de afgesloten grondexploitatie Befu-terrein is ten laste gekomen van de voorziening negatieve grondexploitaties. Het geprognosticeerd eindresultaat (bij opening 2,2 miljoen euro negatief) van de nieuwe grondexploitatie Befu wordt gedekt uit de resterende financiële ruimte voor dit plangebied in de voorziening negatieve grondexploitaties.

Merwedekanaalzone deelgebied 5 OPG en busstalling
Op 7 oktober 2021 heeft de raad ingestemd met het Stedenbouwkundig Plan Merwede en het openen van de grondexploitatie voor deelgebied 5. Merwede wordt een nagenoeg autovrije, groene en duurzame stadswijk. Het SP voorziet in een woningbouwprogramma van 6.000 woningen en 100.000m2 voorzieningen. De grondexploitatie maakt net als deelgebied 4 onderdeel uit van het financieel kader Merwedekanaalzone. In paragraaf 5.4.5 wordt hier verder op ingegaan.

Het saldo van de grondexploitatie is verbeterd ten opzichte van de vastgestelde versie. Dit wordt grotendeels verklaard doordat er vanwege regelgeving (BBV) een boekwaardecorrectie op de plankosten heeft plaatsgevonden. Dit wordt nader toegelicht in paragraaf 5.4.5. Daarnaast is de grondexploitatie geïndexeerd en inhoudelijk minimaal gewijzigd t.o.v. de vastgestelde grondexploitatie. Er heeft zich één kleine tegenvaller voor gedaan en één kostenpost (tijdelijke beheer) is toegevoegd (samen 0,3 miljoen euro aan kosten). Het saldo NCW van de grondexploitatie is met 3,1 miljoen euro verbeterd.

Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein
Het geprognosticeerd resultaat op de grondexploitatie Defensieterrein verbetert met 4,6 miljoen euro op NCW. Door de verbetering vindt een tussentijdse winstneming plaats van 1,8 miljoen euro, deze wordt in lijn met het raadsbesluit gereserveerd voor de bovenwijkse voorzieningen in de Merwedekanaalzone. Voor een uitgebreidere toelichting verwijzen we naar paragraaf 5.4.5.

In september hebben BPD en de gemeente de allonge op de ontwikkelovereenkomst voor het Defensieterrein getekend. Er zijn 350 woningen aan het plan toegevoegd: 100 sociale huurwoningen, 100 middenhuur woningen en 150 betaalbare koopwoningen. Bij de besluitvorming over de Omgevingsvisie in oktober heeft de raad de Heycopbrug geschrapt. Dit betekent dat er 3,6 miljoen euro “vrijvalt”. Dit bedrag wordt conform raadsvoorstel binnen de grondexploitatie ingezet worden voor de verbetering van de mobiliteit in Dichterswijk: herinrichting Balijelaan, Balijeplein en Veilinghavenkade. Hiervoor wordt een voorstel uitgewerkt.

NPD strook
Het geprognosticeerd resultaat op de grondexploitatie NPD strook verbetert met 3,9 miljoen euro. Deze verbetering komt vooral doordat de kosten voor de herinrichting van het parkeerterrein in Overvecht Centrum ad 3,3 miljoen euro uit de grondexploitatie worden gehaald vanwege woningbouw op deze locatie. Zoals vermeld in de raadsbrief Aanvraag Woningbouwimpuls stellen wij voor dit bedrag te reserveren voor de cofinanciering van de toegekende rijksbijdrage.

Nieuwe Zandpad
Als gevolg van de beëindiging van de tender voor de ontwikkeling van het Nieuwe Zandpad is het geprognosticeerd resultaat op de grondexploitatie Het Nieuwe Zandpad 4,4 miljoen euro negatief. De voorziening negatieve grondexploitaties is met dit bedrag verhoogd. Dekking hiervan komt ten laste van de reserve grondexploitaties. De risicoreservering voor het Nieuwe Zandpad in de reserve grondexploitaties (1,6 miljoen euro) is vervallen.
Overige grondexploitaties

Het resultaat van grondexploitatie Oudenrijn West is afgelopen jaar licht verbeterd, en het project is verder in de uitvoering, waardoor ook dit jaar weer een winstneming plaatsvindt. Er wordt dit jaar 0,8 miljoen euro winst genomen. De overige vier grondexploitaties, te weten Centrumplan Vleuten, Hart van De Meern, Opaalweg/Amethistweg en Isotopenweg verlopen conform planning.

Effect afsluiten projecten

Door het afsluiten van grondexploitaties verandert het saldo, doordat in het saldo alleen de actieve grondexploitaties worden meegerekend. Begin 2022 is de grondexploitatie Befu-terrein met een negatief eindresultaat van 1,2 miljoen euro afgesloten. De afsluiting van deze negatieve grondexploitatie betekent een toename van het saldo met dit bedrag.

Tussentijdse winstnemingen

Bij een beoordeling van de actieve binnenstedelijke grondexploitaties per eind 2021, op basis van de voorgeschreven POC-methode en het in acht nemen van de mogelijke risico's, zijn er twee binnenstedelijke grondexploitaties met een positief saldo op netto contante waarde, waarbij het verplicht is om tussentijds winst te nemen:

- Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein;
- Oudenrijn West;

Uit deze twee grondexploitatieprojecten is samen 2,7 miljoen euro winst genomen. De winstnemingen zijn volledig toegevoegd aan de reserve grondexploitaties. De winstneming voor Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein wordt in lijn met het raadsbesluit binnen de reserve grondexploitaties gereserveerd voor de bovenwijkse voorzieningen in de Merwedekanaalzone (zie paragraaf 5.4.5). Voor toelichting op de tussentijdse winstneming Leidsche Rijn verwijzen wij naar het onderdeel Financieel beeld grondexploitatie Leidsche Rijn (5.4.3).

Saldo binnenstedelijke grondexploitaties 2021 na winstneming

Door de tussentijdse winstneming neemt het saldo van de grondexploitaties af en de reserve grondexploitatie neemt toe. Dit resulteert in een contant saldo van 12,6 miljoen euro positief voor binnenstedelijke grondexploitaties. Voor de grondexploitaties met een negatief saldo bestaat een voorziening: de voorziening negatieve grondexploitaties.

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

Risicomanagement

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

Scenario's en mogelijke beheersmaatregelen

De belangrijkste scenario's, inclusief eventuele mogelijke beheersmaatregelen ultimo 2021, worden hieronder kort beschreven en waar mogelijk voorzien van denkrichtingen van beheersing. Effecten van bestuurlijke besluitvorming zijn hierin niet opgenomen. Voor alle scenario's geldt dat het mogelijke ontwikkelingen zijn. De huidige maatschappelijke ontwikkelingen maakt ook dat de toekomstige effecten moeilijker zijn in te schatten, met name aan de opbrengstenkant. De eerste drie scenario's laten een mogelijk effect zien van tegenvallende opbrengsten en/of vertraging. Er is echter vooralsnog geen directe aanleiding dat de scenario's zich voordoen.

Voor het opvangen van de risico's en de stresstest stellen wij voor een risicoreservering op te nemen in de reserve grondexploitaties. In de basis geldt de stresstest voor alle binnenstedelijke grondexploitaties. De risico's behorend bij de grondexploitaties Merwedekanaalzone deelgebied 4 Defensieterrein en Merwedekanaalzone deelgebied 5 OPG en Busstalling zijn echter niet meegenomen in de risicovoorziening en stresstest die ten laste wordt gebracht van de reserve grondexploitaties. De reden

hiervoor is dat deze grondexploitaties een eigen financieel kader hebben met een bijbehorend risicoprofiel. Dit risicoprofiel is afgedekt met eerder beschikbaar gestelde financiële middelen. Het financiële kader Merwedekanaalzone wordt nader toegelicht binnen de paragraaf 5.4.5.

Scenario 1: vertraging
- Toelichting: de opbrengsten van de binnenstedelijke grondexploitaties vertragen één jaar.
- Effect: verslechtering met ongeveer 0,7 miljoen euro.
- Beheersmaatregel: Dit effect kan binnen de reserve grondexploitatie opgevangen worden.
- Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Scenario 2: aanpassing grondprijzenbeleid
- Toelichting: de grondprijzen dalen eenmalig met gemiddeld 2,5 %.
- Effect: lagere opbrengst van ongeveer 7,2 miljoen euro in de periode tot 2036.
- Beheersmaatregel: dit effect kan binnen de reserve grondexploitatie opgevangen worden.
- Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Scenario 3: uitblijven opbrengstenstijging
- Toelichting: de opbrengsten in de binnenstedelijke grondexploitaties stijgen niet met gemiddeld 1% per jaar (opbrengstenindex is 0%).
- Effect: lagere opbrengst van ongeveer 9,5 miljoen euro in de periode tot 2036.
- Beheersmaatregel: dit effect kan binnen de reserve grondexploitatie opgevangen worden.
- Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Scenario 4: renteverhoging van 1,65% naar 3%
- Toelichting: de rekenrente van de gemeente Utrecht (nu 1,34%) stijgt vanaf 2022 tot einde looptijd naar 3%.
- Effect: verslechtering met ongeveer 14,4 miljoen euro.
- Beheersmaatregel: dit effect kan binnen de reserve grondexploitatie opgevangen worden.
- Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Scenario 5: hogere kostenstijging, ieder jaar +1%
- Toelichting: Elke jaar wordt de kostenstijging 1% opgehoogd tot en met 2036.
- Effect: Verslechtering van ca. 6,7 miljoen euro.
- Beheersmaatregel: dit effect kan binnen de reserve grondexploitatie opgevangen worden.
- Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Ontwikkeling risicoprofiel
De hierboven beschreven generieke scenario's worden gewogen op basis van de mate van waarschijnlijkheid. Het gewogen risicoprofiel van de generieke scenario's bedraagt 9,6 miljoen euro negatief. Dit risicoprofiel is 8,2 miljoen euro hoger dan vorig jaar. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het openen van nieuwe (grote) grondexploitaties. Hierdoor worden de uitslagen van de stresstest groter. Er worden immers kosten en opbrengsten toegevoegd. Daardoor zijn de risico's dit jaar ten opzichte van vorig jaar aanzienlijk toegenomen.

Het totale risicoprofiel bestaat naast de generieke scenario's ook uit project specifieke risico's. Hierbij worden alleen de negatieve project specifieke risico's meegenomen. Het project specifieke risicoprofiel bedraagt 0,3 miljoen euro negatief. Het risicoprofiel verbetert hiermee met 1,7 miljoen euro t.o.v. vorig jaar. De voornaamste reden is het wegvallen van het risico in Het Nieuwe Zandpad. Voor de net geopende grondexploitaties zijn nog geen projectspecifieke risico's benoemd, behalve de algemene risico's die in de stresstest zitten.

Generieke risico's	Ongewogen risico	Weging	Gewogen risico
Scenario 1	700.000	25%	175.000
Scenario 2	7.200.000	25%	1.800.000
Scenario 3	9.500.000	25%	2.375.000
Scenario 4	14.400.000	25%	3.600.000
Scenario 5	6.700.000	25%	1.675.000
Subtotaal			9.625.000
Projectspecifieke risico's			-
Grondprijsrisico			-
Stagnatie			-
Kostenoverschrijdingen			284.225
Subtotaal			284.225
Totaal			**9.909.225**

Ontwikkeling risicoprofiel 2022

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

Ontwikkeling risicoprofiel 2021

Het totale risicoprofiel neem toe ten opzichte van het MPR 2021 3,3 miljoen euro naar 9,9 miljoen euro negatief.

Verloop voorziening negatieve grondexploitaties

Het vormen van de voorziening vindt onderbouwing in artikel 44, lid 1a van het BBV, waarin staat: "Voorzieningen worden gevormd wegens verplichtingen en verliezen waarvan de omvang op de balansdatum onzeker is, doch redelijkerwijs te schatten".
Bij vaststelling door de raad van een grondexploitatie met een negatief saldo of bij een mutatie bij de jaarlijkse actualisatie wordt de voorziening aangepast. Bij het afsluiten van een grondexploitatie met een negatief saldo vindt verrekening met de voorziening plaats. De aanpassingen van de voorziening ten gevolge van planvaststelling, planwijziging of afsluiting worden uit de reserve grondexploitaties gedekt.

Op grond van de actualisatie van de grondexploitatieprojecten, is per 31 december 2021 een voorziening van 26,3 miljoen euro nodig. Om de voorziening op het bij de Jaarstukken benodigd niveau te brengen, is een storting in de voorziening negatieve grondexploitaties gedaan van 3,9 miljoen euro. In 2022 zijn er mutaties in verband met het afsluiten van de grondexploitatie Befu-terrein en de scopewijziging van de grondexploitatie Overvecht Centrum. Na deze mutaties wijzigt de benodigde stand van de voorziening naar 21,8 miljoen euro.

Mutaties voorziening negatieve grondexploitaties	Saldi in Euro's
Stand voorziening per 31-12-2020	-22.483.203
Dotatie voorziening 2021	-3.854.868
Benodigd op basis van jaarstukken per 31-12-2021	**-26.338.071**
Mutaties 2022	4.529.274
Benodigd op basis van MPR 2022	**-21.808.797**

Financieel beeld grond-exploitatieprojecten

In de Jaarrekening 2021 is de voorziening van 26,3 miljoen euro op grond van de voorschriften van het BBV gesplitst in een bedrag van 19,2 miljoen euro, opgenomen als voorziening onder de voorraden en een bedrag van 7,1 miljoen euro, opgenomen als risicovoorziening.

5.4.3 Financieel beeld grondexploitatie Leidsche Rijn

Actuele stand grondexploitaties

De grondexploitatie Leidsche Rijn komt na de actualisatie uit op een positief saldo van 43,7 miljoen euro. (NCW prijspeil 2022). Met het positieve saldo van 43,7 miljoen euro laat de grondexploitatie Leidsche Rijn een verbetering zien van 36,3 miljoen euro. Na tussentijdse winstneming van 23,8 miljoen euro, verplicht voorgeschreven door de BBV, bedraagt het positieve saldo 19,9 miljoen euro.

Conform de BBV-notitie 'Grondbeleid in begroting en jaarstukken' d.d. juli 2019 is de te nemen tussentijdse winst berekend op basis van het eindwaardesaldo van de grondexploitatie Leidsche Rijn. Het tussentijdse genomen resultaat van in totaal 23,8 miljoen euro in 2021 is toegevoegd aan de reserve grondexploitatie. Het effect van de resultaatneming wordt toegelicht onder het verloop van de reserve grondexploitatie. In verband met de risico's verbonden aan de ontwikkelingen in onder andere Papendorp Noord en Groenewoud beklemmen wij van het tussentijds genomen resultaat 8,8 miljoen euro in de reserve grondexploitaties. Deze risico's zijn mede (maar niet uitsluitend) het gevolg van de afhankelijkheid van deze ontwikkelingen van het realiseren van de Hub XL waarvan de investering en dekking nog onzeker is. Ook andere gebiedsontwikkelingen (Beurskwartier, Merwede) zijn afhankelijk van het realiseren van deze hub. De overige 15,0 miljoen euro is bij de vaststelling van de Voorjaarsnota 2021 al bestemd voor het toen voorliggende integrale investeringspakket RSU. Met de storting van het positieve resultaat in de reserve grondexploitatie kan nu bij de 2e technische begrotingswijziging 2022 een bedrag van 15 miljoen euro worden onttrokken aan de reserve grondexploitatie voor de realisatie van het investeringspakket waartoe de raad vorig jaar heeft besloten.

Toelichting bij mutaties

De verbetering van het saldo van de grondexploitatie Leidsche Rijn hangt samen met het toevoegen van woningbouwprogramma in Papendorp Noord en Groenewoud met een positief effect van in totaal 27,0 miljoen euro. Verdere financiële ontwikkelingen hangen onder andere samen met de toename van het uitgeefbaar bedrijventerrein in de Wetering met een positief effect van bijna 4,3 miljoen euro en hogere woningbouwopbrengsten en een lager benodigd budget voor woonrijpmaken in Rijnvliet met een totaal positief financieel effect van circa 5,0 miljoen euro.
In de grondexploitatie Leidsche Rijn is een jaarlijkse afdracht opgenomen van 4,5 miljoen euro aan de algemene middelen tot en met 2025

Risico's

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

<u>Stijging van de bouwkosten groter dan de indexering.</u>

- Toelichting: Met de stijgende energiekosten en de schaarste op de bouwmarkt aangaande een toenemend aantal materialen ontstaat voor de komende jaren een risico van harder dan de gehanteerde indexering stijgende bouwkosten.
- Beheersmaatregel: Bij de actualisatie zijn de budgetten voor bouw- en woonrijpmaken voor nieuwe gebieden waar nog geen raambestek voor is met 9 % geïndexeerd conform marktontwikkelingen. Stijgende bouwkosten zullen ook consequenties hebben voor

ontwikkelaars voor de bouwkosten van woningen en/of bedrijfspanden. Substantieel blijvend stijgende bouwkosten zullen door vertraging in de bouw of kwalitatieve keuzes beheerst kunnen worden.
- Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Toenemende levertijden materialen.
- Toelichting: Vanwege de recente maatschappelijke ontwikkelingen, toenemende schaarste op de bouwmarkt en stijgende energieprijzen neemt de levertijd van bouwmateriaal momenteel hard toe. Effect hiervan is mogelijke vertraging in de bouwproductie en/of het bouw- en woonrijpmaken van gebieden.
- Beheersmaatregel: Momenteel wordt de planning zeker in het kader bouw- en woonrijpmaken verder vooruit beoordeelt op kwetsbare materialen en wordt het bestelmoment vervroegd.
- Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Afkoeling van de woningmarkt.
- Toelichting: Een stijgende rente in combinatie met onzekere maatschappelijke ontwikkelingen kan leiden tot een afnemende vraag naar nieuwbouwwoningen waardoor op korte termijn in combinatie met hard stijgende bouwkosten een vertraging in de bouwproductie kan ontstaan. Op middellange termijn kan dit leiden tot een minder hard stijgende of dalende grondprijs. Ook de plankosten en rentelasten zullen stijgen als gevolg van vertraging en lager lopende uitgiftetrajecten.
- Beheersmaatregel: Marktontwikkelingen zijn onderdeel van continue monitor. Waar mogelijk wordt productie middels afspraken geborgd.
- Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Uitgifte van metrage kantoren.
- Toelichting: In de grondexploitatie staat 92.000 m2 uit te geven kantoormetrage financieel opgenomen. De periode na de coronacrisis moet nog uitwijzen in welke mate het werken op kantoorlocaties zich zal gaan ontwikkelen. Het deels op kantoor werken kan leiden tot een vraag naar nieuwe kantoorlocaties welke hybride ingericht zijn met kansen voor de grondexploitatie Leidsche Rijn. Andersom kan de vraag naar metrage vanwege het thuiswerken afnemen met een remmende werking op de nog uit te geven metrage. De komende twee jaar zal meer duiding geven over de ontwikkeling van het op kantoor werken inclusief effecten voor de kantoorlocaties in Leidsche Rijn.
- Beheersmaatregel: Het uit te geven metrage wordt continue aangepast aan de veranderende vraag. Na de 10-jaars periode is er kans op uitgeven van metrage. In de grondexploitatie is dit nog niet verwerkt.
- Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 1 (zeer klein).

Hub XL
- Toelichting: Voor de ontwikkeling van woningbouw in Papendorp Noord en Groenewoud maar ook binnenstedelijk in Beurskwartier, Jaarbeursterrein en Merwedekanaalzone is een hub met ruimte voor parkeren op afstand noodzakelijk. Dit ter vervanging van parkeerruimte binnen de genoemde deelgebieden. De bouwkosten en exploitatielasten van de hub zijn momenteel nog onderwerp van studie. Het is goed mogelijk dat de dekking nu opgenomen in de genoemde deelgebieden onvoldoende is voor de realisatie van de hub.
- Beheersmaatregel: Kansen voor cofinanciering zijn aanwezig en worden momenteel verkend. Ook kunnen de investeringen mogelijk door een modulaire bouw van de hub beperkt worden en afgestemd op de fasering van de deelgebieden in ontwikkeling.
- Mate van waarschijnlijkheid conform Nota Weerstandsvermogen: categorie 2 (klein).

Stikstof.
- Toelichting: Mogelijk vertraagt een deel van de opgave van Leidsche Rijn als gevolg van stikstofuitstoot bij de bouw. Op dit moment lijkt dit risico beperkt.

5.4.4 Financieel beeld grondexploitatie Stationsgebied

Actuele stand grondexploitaties

De actualisatie van de grondexploitatie Stationsgebied heeft geleid tot een bijstelling van het saldo. Om het saldo van de voorziening negatieve grondexploitatie Stationsgebied te laten corresponderen met het eindsaldo van de grondexploitatie, is er 0,5 miljoen euro vrijgevallen uit de voorziening. Dit resultaat wordt toegevoegd aan de reserve grondexploitaties. Hiermee is de grondexploitatie per 1-1-2022 inclusief de ingestelde voorziening sluitend.

Verloop saldo MPR	Saldi in Euro's
Mutaties GREX	
Saldo grondexploitatie 2021	-90.118.652
Mutaties 2021 deelprojecten	-749.248
Saldo grondexploitaties 2022	**-90.867.901**
Mutaties voorziening negatieve grondexploitaties Stationsgebied	
Voorziening negatieve grondexploitatie 2021	90.118.652
Dotatie vorrziening overig	1.295.000
Vrijval voorziening door mutatie saldo grondexploitatie	-545.752
Voorziening negatieve grondexploitatie 2022	**90.867.901**
Saldo 2022 gebiedsopgave Stationsgebied	**0**

Verloop saldo MPR op eindwaarde 31-12-2024

Toelichting bij mutaties

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

Doordat de realisatie van de infrastructuur en openbare ruimte in het Stationsgebied vordert, zijn de lasten van de nog resterende werkzaamheden steeds beter in te schatten. Op enkele businesscases kan daarom onvoorzien vrijvallen, zoals het Stationsplein Oost en de Catharijnesingel Zuid. Daarnaast is de vaststellingsovereenkomst met Klepierre in de grondexploitatie verwerkt.

In 2021 hebben er geen gronduitgiftes plaatsgevonden. Wel is er vordering gemaakt in de planvorming van het Jaarbeurspleingebouw en is het Stedenbouwkundig Programma van Eisen vastgesteld door de raad. Verder is in december 2021 de uitgifteovereenkomst ten behoeve van Smakkelaarsveld getekend. Dit heeft beperkte financiële gevolgen die in de grondexploitatie zijn verwerkt.

Daarnaast zijn er mutaties met betrekking tot de actualisatie van de plankostenraming, de indexering van de ramingen en rente- en inflatie-effecten door het verwerken van de actuele planning in de grondexploitatie. Naar verwachting zijn enkele deelgebieden nog niet afgerond in 2023. Het gaat hierbij om bijvoorbeeld het Jaarbeursplein(gebouw) en de Van Sijpesteijnkade (en de aanheling van Smakkelaarsveld). De grondexploitatie wordt daarom met een jaar verlengd tot 31-12-2024.

Risicomanagement

De omvang van het benodigde weerstandsvermogen voor het opvangen van risico's project Stationsgebied daalt van 17,0 naar 15,2 miljoen euro. Het risico op hogere plankosten door vertraging is opgetreden en in de grondexploitatie verwerkt. Daarom vervalt het risico op tragere afbouw en de daarmee samenhangende plankosten in de grondexploitatie.
Uit de risicoanalyse komen de volgende belangrijkste risico's naar voren:

- De vastgoedopbrengsten vormen de belangrijkste factor die van invloed is op het resultaat van de grondexploitatie Stationsgebied. De volgende projecten op grond van de gemeente zijn nog niet gecontracteerd. Het is nog niet zeker of de verwachte grondopbrengsten geheel worden gerealiseerd.
    - Jaarbeurspleingebouw (kantoren/commerciële voorzieningen). Het overgrote deel van het project betreft kantoorvolume. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen is in

december 2021 door de raad vastgesteld en er is een start gemaakt met de aanbestedingsprocedure.
- Oude Daalstraat (woningen).
- Stationsplein (Event Space). In 2019 is besloten een ‘proefperiode’ aan te gaan tot 2022, waarna Klepièrre het evenementenplein in gebruik heeft genomen. De afspraak is dat na de proefperiode het recht op de Event Space definitief uitgegeven wordt aan Klepièrre. Vanwege de coronacrisis is de proefperiode verlengd tot 2024.

Beheersmaatregel: De eerste fase van de aanbestedingsprocedure Jaarbeurspleingebouw loopt. In de aanbestedingsleidraad is een minimale grondwaarde als financieel kader meegegeven.

- In contracten met partners (BIO, BOO) zijn de hoofdlijnen verwerkt. Bij de verdere uitwerking tot projectovereenkomsten of uitgiftecontracten bestaat het risico dat opbrengsten niet (geheel) gerealiseerd worden en/of kosten voor rekening van gemeente komen die niet waren voorzien. Na ondertekening van de Vaststellingsovereenkomst met Klepierre kan dit risico voor een belangrijk deel vervallen.

5.4.5 Financieel beeld Merwedekanaalzone

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

Actuele stand Grondexploitaties

De gemeente is eigenaar van het Defensieterrein in deelgebied 4. Voor het Defensieterrein is in 2014 een grondexploitatie geopend door de gemeenteraad. Deze grondexploitatie maakt onderdeel uit van de binnenstedelijke grondexploitatieprojecten. Op 10 maart 2022 heeft de gemeenteraad het bestemmingsplan ‘Merwedekanaalzone deelgebied 4, Defensieterrein, 1e herziening’ vastgesteld. Hiermee wordt het mogelijk om, bovenop de 600 reeds vastgestelde woningen, nog eens 350 extra woningen te realiseren. Dit betreft 100 sociale huurwoningen en 100 middeldure huurwoningen en 150 betaalbare koopwoningen. Deze grondexploitatie laat een positief resultaat zien.

In deelgebied 5 is de gemeente eigenaar van het OPG-terrein en de busstalling. Bij de vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Merwede door de gemeenteraad op 7 oktober 2021 is tevens de grondexploitatie voor het OPG-terrein en de busstalling geopend (grondexploitatie Merwede: OPG en Busstalling). Deze grondexploitatie laat een positief resultaat zien. Per MPR 2022 maakt deze grondexploitatie onderdeel uit van de binnenstedelijke grondexploitatieprojecten.
Belangrijke mijlpalen in 2022 zijn de oprichting van de zogenaamde WKO BV, die gaat toezien op de realisatie van de Warmte-Koudeopslagsysteem en de oprichting van het Mobiliteitsbedrijf dat verantwoordelijk wordt voor de uitvoering van het mobiliteitsconcept.

Deelgebied 5 Merwede zal in twee fasen ontwikkeld worden. In de eerste fase worden 4.250 woningen ontwikkeld en in de tweede fase de resterende 1.750 woningen. De marktpartijen starten met de ontwikkeling. De gemeente ontwikkelt ca. 140 woningen in de eerste fase. Het risico van de 1.750 woningen in fase 2 trekt de gemeente naar zich toe. Voor de ontwikkeling van fase 2 is met name een succesvolle mobiliteitsstrategie van belang. Op basis van verkeersberekeningen is de verwachting dat er voldoende perspectief is om ook fase 2 van Merwede binnen tien jaar te kunnen ontwikkelen.

Bij de ontwikkeling van Merwede hoort een pakket aan bovenwijkse investeringen. Deze investeringen worden deels door de ontwikkelende partijen (markt en gemeente) bekostigd en deels door de gemeente vanuit haar publieke rol. Daarnaast is in 2020 voor de eerste fase van Merwede een subsidieaanvraag ingediend voor het Besluit Woningbouwimpuls 2020. Deze subsidie is door het Ministerie van BZK toegekend. In 2022 werken we verder aan de voorbereidingen van onder andere de Europalaan Noord, bruggen bij de Waalstraat en Zijldiepstraat, fietsroutes door Park Transwijk en de vergroening van Rivierenwijk

Toelichting mutaties Grondexploitaties

De mutaties op de grondexploitatie Merwedekanaalzone 4: Defensieterrein en Merwedekanaalzone 5: Merwede: OPG en Busstalling staan beschreven in het hoofdstuk Financieel beeld binnenstedelijke grondexploitatieprojecten.

In 2016 was de verwachting dat de voor het OPG-terrein en de busstalling te openen grondexploitatie een negatief resultaat zou hebben als gevolg van de hoge boekwaarden. Bij het openen van een negatieve grondexploitatie had de voorziening negatieve grondexploitaties aangevuld moeten worden. Om deze reden is er in de Voorjaarsnota van 2016 en 2017 11,8 miljoen euro beschikbaar gesteld. De geactualiseerde grondexploitatie per 1-1-2022 wijkt op één post significant af van de vastgestelde grondexploitatie. Er heeft een correctie plaatsgevonden in de boekwaarde van de historische plankosten. Deze zijn verlaagd met ca. 4 miljoen euro. Vanwege regelgeving hieromtrent (BBV) komen deze kosten niet meer ten laste van de grondexploitatie, maar ten laste van de bij de Voorjaarsnota's 2016 en 2017 beschikbaar gestelde financiële ruimte van 11,8 miljoen euro. Per saldo zijn de financiële effecten nihil, omdat enerzijds het saldo van de grondexploitatie verbetert en daarmee ook de toekomstige winstneming groter wordt. Anderzijds neemt de beschikbare financiële ruimte met hetzelfde bedrag af en resteert een bedrag van 7,8 miljoen euro (voor het risicoprofiel van de ontwikkelpositie in fase 2).

Voorwaarde voor een positieve grondexploitatie is de ontwikkeling van zowel fase 1 als fase 2. Bij de vaststelling van de Programmabegroting 2021 is besloten om de middelen uit de Voorjaarsnota van 2016 en 2017 te herprogrammeren. Deze middelen zetten we in voor de dekking van het risicoprofiel voor de ontwikkelpositie in fase 2 (resterende 1.750 woningen). Indien fase 2 niet gerealiseerd kan worden laat de grondexploitatie een negatief saldo zien. Met de ten opzichte van de Programmabegroting 2021 geherprogrammeerde financiële ruimte (was 11,8 miljoen euro en wordt nu 7,8 miljoen euro) voor het risicoprofiel voor fase 2 lossen we dit op. Per jaar zal gekeken worden in welke mate er dekking nodig is voor het risicoprofiel. Het risicoprofiel is net als de grondexploitatie gecorrigeerd met de historische plankosten, waardoor het negatieve saldo minder negatief wordt. Daar staat tegenover dat de dekking met hetzelfde bedrag lager is geworden. Per saldo is er geen verschil.
Uit de actualisatie blijkt dat de beschikbare dekking van 7,8 miljoen euro nog nodig is voor afdekking van het risicoprofiel.

Indien het risicoprofiel afneemt, kunnen we conform het besluit bij de Programmabegroting 2021 de financiële ruimte inzetten voor dekking van de gemeentelijke (publieke) bijdrage aan de bovenwijkse investeringen van fase 1 (4.250 woningen).

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

Bij de vaststelling van de Programmabegroting 2021 is het besluit genomen om de positieve resultaten (inclusief tussentijdse winstnemingen) op de grondexploitaties in deelgebied 4 en 5 van de Merwedekanaalzone, in afwijking van het huidige beleid, te behouden voor het gebied. Deze middelen zijn nodig om de noodzakelijke bovenwijkse investeringen van gemeentelijke (publieke) dekking te kunnen voorzien, ook rekening houdend met de eventuele risico's die zich voor kunnen doen bij de voorbereiding en realisatie.

De vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda door de gemeenteraad was als voorwaarde meegegeven voor de herprogrammering van de (destijds) 11,8 miljoen euro uit de Voorjaarsnota 2016 en 2017 en de bestemming van de positieve resultaten (inclusief tussentijdse winstnemingen) op de grondexploitaties in deelgebied 4 en 5. Met de besluitvorming door de gemeenteraad op 7 oktober 2021 is de herprogrammering bekrachtigd.

Actuele stand Faciliterend grondbeleid

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

Na vaststelling van het Stedenbouwkundig Plan Merwede op 7 oktober 2021 heeft de gemeente de reeds door de particuliere grondeigenaren ondertekende (en de door addendum gewijzigde) Samenwerkingsovereenkomst ondertekend. In het addendum zijn aanvullende afspraken opgenomen die enerzijds het gevolg zijn van de besluitvorming en anderzijds een uitwerking zijn van de reeds gemaakte SOK-afspraken. De Samenwerkingsovereenkomst bevat uitgewerkte bepalingen en verplichtingen over het verplichte kostenverhaal. Hierin zijn bijvoorbeeld afspraken gemaakt over de bijdrage aan bovenwijkse voorzieningen en het bouw- en woonrijpmaken. Dit zijn taken waar de gemeente verantwoordelijk voor is.

Over de betaalmomenten van deze bijdrage zijn afspraken vastgelegd in de SOK.
Het deel van de te verrekenen kosten die betrekking hebben op de gemeentelijke grondpositie zijn ingebracht in de vastgestelde grondexploitatie Merwede OPG en busstalling.

Actuele stand Investeringsimpuls RSU

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

Toelichting mutaties Investeringsimpuls RSU

Bij de vaststelling van de Omgevingsvisie Merwedekanaalzone deel 2: Uitwerking van de Ruimtelijke Agenda op 7 oktober 2021 is voorgesteld om de resterende middelen voor de upgrade van de brug langs de A12 en voor bruggen en woonboten te herprogrammeren en deze in te zetten voor de dekking van de gemeentelijke (publieke) bijdrage aan de bovenwijkse investeringen.

Bij de Programmabegroting 2021 zijn middelen beschikbaar voor fietsmaatregelen bij gebiedsontwikkelingen. Deze zijn voor de eerste jaren aan de Merwedekanaalzone toegekend. Naar aanleiding van de besluitvorming Merwedekanaalzone (amendement 2021-A120 en 2021-A129) worden deze middelen ingezet voor maatregelen in de Rivierenwijk.

Risicomanagement

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

<u>De ontwikkeling van Merwede fase 2 gaat niet door.</u>

- Toelichting: Voor de ontwikkeling van fase 2 moet de werking van met name het mobiliteitsconcept worden aangetoond alvorens een bestemmingsplan voor fase 2 kan worden vastgesteld. Tot die tijd is er sprake van een risico voor de grondexploitatie die uitgaat van de ontwikkeling van de gemeentelijke positie van fase 1 en 2. Hiertoe is een worstcase-scenario doorgerekend om het risicoprofiel te bepalen.
- Beheersmaatregel: Dit scenario is niet het werkelijk verwachte scenario. Op basis van onderzoek dat is uitgevoerd in het kader van het bestemmingsplan voor Merwede fase 1 is de verwachting dat fase 2 wel ontwikkeld kan worden, waardoor er naar alle waarschijnlijkheid binnen een aantal jaar een positiever financieel beeld ontstaat dan waar in het worstcase-scenario vanuit is gegaan. Tot die tijd is het risicoprofiel conform besluitvorming Programmabegroting 2021 en

raadsbesluit Omgevingsvisie MWKZ deel 2 van 7 oktober 2021 afgedekt met de financiële ruimte uit de bij Voorjaarsnota 2016 en 2017 beschikbaar gestelde middelen.

Vertraging leidt tot druk op verkregen Woningbouwimpuls subsidie.

- Toelichting: De dekking van de bovenwijkse voorzieningen komt voor maximaal 50% uit deze subsidie. Hier zijn voorwaarden aan verbonden, waaronder start bouw binnen drie jaar na datum beschikking en realisatie van de (betaalbare) woningen binnen tien jaar na datum beschikking. Bij vertraging komt mogelijk de datum van start bouw in gevaar. Dit kan leiden tot terugbetaling van een deel van de subsidie.
- Beheersmaatregel: De gemeente is proactief in overleg met het ministerie over de voortgang van de planning van de woningbouw en de realisatie van het bijbehorende maatregelenpakket. Dit moet leiden tot afspraken over een eventueel bijgestelde planning en flexibele inzet van middelen binnen het maatregelenpakket. De WBI-datum start bouw is in de SOK vastgelegd. Hiermee is het een gezamenlijk belang om tempo op de productie te houden.

De doorgroei van (de) Merwede(kanaalzone) is mede afhankelijk van de werking van het nieuwe en innovatieve mobiliteitsconcept. De werking ervan moet in de praktijk blijken.

- Toelichting: Randvoorwaardelijk voor de ontwikkeling van (de) Merwede(kanaalzone) is de innovatieve mobiliteitsstrategie. Hierbij ligt de focus op wandelen, fietsen, gebruik van het openbaar vervoer en deelmobiliteit en voorzieningen op loopafstand. Als het mobiliteitsconcept niet of onvoldoende werkt, zet dit een rem/stop op de doorgroei van Merwede fase 2.
- Beheersmaatregel: Met de oprichting van het mobiliteitsbedrijf wordt een belangrijke beheersmaatregel getroffen. Dit bedrijf geeft sturing aan het mobiliteitsconcept. Er vindt monitoring plaats van het mobiliteitsconcept en het nog op te richten mobiliteitsbedrijf. Op basis van deze monitoring vindt zo nodig bijsturing op onderdelen van het mobiliteitsconcept plaats. Om de juiste verwachtingen bij toekomstige bewoners en gebruikers te wekken is duidelijke communicatie nodig.
  Daarnaast temperen we de autonome groei bij nieuwe initiatieven in Utrecht Zuidwest.

Merwede is een innovatief plan met grote ambities op veel vlakken. Vaak moet het wiel nog uitgevonden worden, wat potentieel extra plankosten met zich meebrengt dan nu is voorzien.

- Toelichting: Het uitwerken en beheersen van de vele ambities vraagt om een forse inzet van in- en extern personeel en vraagt om veel onderzoeken. De bijbehorende kosten zitten in de grondexploitatie en het financieel kader, waarvan de komende moet blijken of dit voldoende is of dat de grex en het financieel kader onder druk komen te staan als gevolg van oplopende kosten.
- Beheersmaatregel: Dit vraagt om een goede projectbeheersing. Sturen op beschikbare budgetten en tussentijds monitoren en bijsturen horen daarbij. We blijven zoeken naar aanvullende dekkingsmiddelen in de vorm van bijvoorbeeld subsidies. Als het budget toch opgehoogd moet worden kijken we (binnen de BBV-richtlijnen) of de grondexploitatie deze kosten kan opvangen of dat er een voorstel aan de raad voorgelegd moet worden om de gereserveerde winsten op de grondexploitaties in deelgebied 4 en 5 van de Merwedekanaalzone in te zetten.

Schaarste op de markt van bouwmaterialen en personeel kan leiden tot hogere kosten en vertraging.

- Toelichting: Stijgende bouwkosten kunnen zich zowel voordoen bij de ontwikkeling van de bouwblokken (de vastgoedexploitatie) als bij het bouw- en woonrijp maken en de realisatie van de bovenwijkse voorzieningen.
  Hogere kosten kunnen ervoor zorgen dat de kwaliteit van de woningen ter discussie wordt gesteld. Daarnaast kunnen hogere bouwkosten voor vertraging in de woningbouw en de aanleg van de bovenwijkse voorzieningen zorgen. Dit zet de woningmarkt nog verder onder druk.
- Beheersmaatregel: Het risico op hogere kosten voor het bouw- en woonrijp maken en de bovenwijkse voorzieningen is deels ondervangen met de afgesproken indexering in de Samenwerkingsovereenkomst. In deze overeenkomst zijn ook afspraken gemaakt over zekerheden en betaalmomenten van de ontwikkelaars. Als de druk op de investeringen te groot

wordt, wordt er gekeken naar bezuinigingsmogelijkheden c.q. optimalisaties. Als dit niet mogelijk is, wordt gekeken naar aanvullende dekkingsmogelijkheden. Strategische planning en inkoop zijn nodig om het risico op te vangen. Dit is belegd bij de gemeentelijke werkgroep Planning en Realisatie. Het risico op hogere kosten en vertraging voor de gemeentelijke ontwikkelpositie (woningen en commercieel programma blok 3) komt ten laste van de grondexploitatie en zet het resultaat van de grondexploitatie onder druk.

De kostenstijgingen van maatschappelijk vastgoed veroorzaakt door marktontwikkelingen en door het uitgangspunt van bouwen in hoge dichtheid (met bouwkundige en organisatorische complexiteit) kunnen leiden tot overschrijding van de in de begroting opgenomen budgetten voor het maatschappelijk programma Merwede.

- Toelichting: Kostenstijgingen kunnen leiden tot druk op de kwaliteit en/of vertraging in de planvorming.
- Beheersmaatregel: Voor wat betreft de maatschappelijk programma's die door de marktpartijen worden gerealiseerd, hebben we met de marktpartijen een proces afgesproken om tot een marktconforme prijs te komen en dit objectiveerbaar te maken. Voor het maatschappelijk programma dat de gemeente zelf realiseert, zoals de scholen en sporthal, is risicobeheersing een belangrijk onderdeel van het ontwikkelproces.
  Om tijdige bijsturing mogelijk te maken, richten we in het proces expliciete momenten in waarop we evalueren of we nog op koers zitten om binnen de gestelde kaders te kunnen realiseren. Op deze manier hebben we optimaal grip op de inhoudelijke afweging en kosten. Wanneer het niet lukt om na optimalisatie het maatschappelijk programma binnen de gestelde kaders te realiseren, dan worden de geprognosticeerde overschrijdingen tijdig als knelpunt opgevoerd voor de bestuurlijke en integrale afweging ter voorbereiding van de Programmabegroting (normaliter bij de Voorjaarsnota).

5.4.6 Reserve grondexploitaties

Op basis van huidige bekende inzichten is het verloop van de reserve grondexploitaties voor de periode 2022 – 2026 als volgt:

Verloop reserve grondexploitaties

Verloop reserve grondexploitaties	2022	2023	2024	2025	2026
Beginsaldo per 1 januari	206.515	207.982	212.205	183.621	188.251
Stortingen (+)	13.052	10.490	8.919	7.588	6.570
Onttrekkingen (-)	11.584	6.268	37.503	2.958	2.958
Saldo na stortingen en onttrekkingen	**217.983**	**212.205**	**183.261**	**188.251**	**191.863**
Reserveringen					
Strategische verwervingen	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Anticiperende verwervingen	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Saneringen De Huppel	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
Pre grondexploitaties	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Plankosten voorbereidingsfase faciliterend grondbeleid	4.751	4.751	4.751	4.751	4.751
Merwedekanaalzone (MWKZ) OPG en Busstalling VJN 2016 en 2017	5.643	6.743	7.843	7.843	7.843
Saldo MWKZ DG4 en 5 behouden voor ontwikkeling MWKZ	2.320	2.320	2.320	2.320	2.320
Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn	20.405	23.490	0	0	0
Investeringsruimte Lombokplein	0	0	0	0	2.200
Centrum Overvecht WBI	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300
Leidsche Rijn robuuste posten	143.588	143.588	143.588	143.588	143.588
Totaal reserveringen	**190.207**	**194.392**	**172.002**	**172.002**	**174.202**
Risco's grondexploitatie Leidsche Rijn	8.800	8.800	8.800	8.800	8.800
Risicoanalyse	9.909	9.909	9.909	9.909	9.909
Risico Planschade	900	900	900	900	900
Ruimte reserve grondexploitaties	-1.833	-1.796	-7.990	-3.360	-1.948
Integrale afweging programmabegroting 2023					1.948
Ruimte reserve grondexploitaties na integrale afweging PB 2023	-1.833	-1.796	-7.990	-3.360	0

Bedragen x 1000 Euro

Hieronder volgt een toelichting op de onderdelen van de reserve.

Stortingen

De totale stortingen in 2022 bedragen 13,0 miljoen euro. Deze bestaan uit:

- Winstafdrachten grondexploitaties
  Op basis van de POC-methode worden de toekomstige winstnemingen voor Leidsche Rijn opgenomen in de stortingen. In 2022 is deze winstneming 6,9 miljoen euro.
  Het afsluiten van grondexploitatieprojecten met een positief eindsaldo heeft direct effect op de reserve grondexploitaties. De saldi van positieve grondexploitatieprojecten worden in het jaar van afsluiten toegevoegd aan de reserve grondexploitaties (tegenover grondexploitaties met een negatief eindsaldo staat de voorziening negatieve grondexploitaties. Bij afsluiting valt het eindsaldo van het project weg tegen het deel van de voorziening dat hiervoor was gereserveerd). Conform de huidige planning worden in 2022 geen projecten afgesloten. In 2023 worden de projecten Oudenrijn West en Isotopenweg afgesloten ten gunste van de reserve grondexploitaties.
- Dotaties uit voorjaarsnota
  In de Voorjaarsnota's 2016 tot en met 2018 en in de Programmabegroting 2021 zijn meerjarige tranches bestemd voor de dekking van de gebiedsopgaven Merwedekanaalzone en Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn. De bedragen uit deze tranches worden jaarlijks toegevoegd aan (en gereserveerd in) de reserve grondexploitaties. In 2022 is de storting voor Merwedekanaalzone 1,1 miljoen euro en voor Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn 1,6 miljoen euro.
- Verbeterd resultaat grondexploitatie Centrum Overvecht
  Als gevolg van de woningbouwontwikkeling in Overvecht Centrum worden de kosten voor de herinrichting van het huidige parkeerterrein uit de grondexploitatie van de NPD strook gehaald. Door deze scopewijziging verbetert het resultaat op de grondexploitatie met 3,3 miljoen euro. Dit bedrag storten wij in de reserve.

Onttrekkingen

De totale onttrekkingen in 2022 bedragen 11,6 miljoen euro. Deze zijn als volgt te specificeren:

Jaarlijkse onttrekkingen

- Bijdrage algemene middelen: 2,1 miljoen euro
  Dit betreft taakstellingen (verlaging van plankosten en efficiencymaatregelen) waarover in het verleden besluiten zijn genomen. De optelsom van deze taakstellingen wordt jaarlijks onttrokken.
- Bijdrage aan producten Ruimte: 0,8 miljoen euro
  Deze jaarlijkse bijdrage is bestemd voor bestemmingsplankosten in het kader van grondexploitaties (0,3 miljoen euro), voor de inzet van ruimtelijk regisseurs bij voorstellen voor locatieontwikkelingen (0,5 miljoen euro) en voor promotie en acquisitie (0,1 miljoen euro).

Incidentele onttrekkingen

- Krediet sportpark Zuilense Vecht: 2,3 miljoen euro
  Dit bedrag wordt tijdelijk onttrokken ter dekking van het uitvoeringskrediet voor de verplaatsing van de sportvelden. Bij het afsluiten van de grondexploitatie wordt de reserve weer aangevuld met het positieve saldo van de grondexploitatie. Deze onttrekking en storting zijn onderdeel van het vastgestelde financieel kader van het project Zuilense Vecht.
- Investeringspakket Voorjaarsnota 2021: 6,3 miljoen euro. In de Voorjaarsnota 2021 is een integraal investeringspakket vastgesteld, dat voor een deel gekoppeld was aan toekomstige meeropbrengsten in de grondexploitatie Leidsche Rijn. Deze meeropbrengsten zijn in dit MPR verwerkt in de actualisatie van de grondexploitatie en in de reserve grondexploitaties gestort. Voor de realisatie van het investeringspakket worden in de jaren 2022, 2023 en 2024 bedragen onttrokken aan de reserve grondexploitaties, respectievelijk 6,3 miljoen euro, 3,3 miljoen euro en 2,2 miljoen euro
- Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn: 32,3 miljoen euro in 2024
  We verwachten dat de grondexploitatie voor het Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn in

2024 kan worden geopend. Tot 2024 is hiervoor 32,3 miljoen euro gereserveerd in de reserve. Op dat moment zal ter dekking van het geprognosticeerd tekort van deze grondexploitatie voorgesteld worden om onder andere de reservering in de reserve grondexploitatie te onttrekken. Voor de onttrekking van 32,3 miljoen euro is financiële ruimte gereserveerd in de reserve. Tot en met 2024 bedraagt deze 27,0 miljoen euro. Het verschil van 5,3 miljoen euro wordt voorgefinancierd uit de tranches 2025 en 2026 voor de ontwikkelopgave Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn.

Reserveringen

Binnen de reserve grondexploitaties is een aantal bedragen gereserveerd voor specifieke activiteiten en projecten:

- Strategische verwervingen
  In 2021 is de marktwaarde van het strategisch aangekochte vastgoed opnieuw gewaardeerd en is de waarde op de balans aangepast op basis van deze taxatie. Deze herwaardering vindt conform beleid één keer per vier jaar plaats. Voor het afdekken van de risico's op het strategisch aangekochte vastgoed is een reservering opgenomen.
- Anticiperende verwervingen (risicoreservering)
  Deze reservering is bestemd voor het opvangen van risico's op anticiperende aankopen. Met deze financiële ruimte kunnen wij ook aankopen doen ten behoeve van het invullen van de ambities uit de RSU 2040. Het gaat dan om locaties waar grondpositie cruciaal is voor het realiseren van de gewenste ruimtelijke opgave (waaronder dubbel ruimtegebruik). Als onderdeel van het integraal investeringspakket uit de Voorjaarsnota 2021 is deze reservering verhoogd van 1,5 miljoen euro naar 3,0 miljoen euro.
- Sanering De Huppel
  De geraamde kosten van de sanering van de woonwagenlocatie Huppeldijk worden conform eerdere besluitvorming ten laste gebracht van het resultaat op de grondexploitatie Leidsche Rijn. Hierbij is ook afgesproken dat zowel Leidsche Rijn als de reserve grondexploitaties 50% van de kosten voor hun rekening nemen. Deze eenmalige bijdrage aan de sanering moet nog worden verrekend.
- Investeringsruimte pre-grondexploitaties
  Met deze investeringsruimte kunnen wij voorstellen doen voor het oppakken en doelmatig invullen van een gebiedsontwikkeling. Hierbij kan worden gedacht aan het beschikbaar stellen van voorbereidingskredieten of aanvullende gewenste investeringen ten laste van gebiedsontwikkelingen waar een batig saldo op wordt verwacht die niet onder het BBV vallen, maar wel de doelmatigheid van de ontwikkeling vergroten en bijdragen aan het realiseren van de (ruimtelijke) ambities in de RSU. Als onderdeel van het integraal investeringspakket uit de Voorjaarsnota 2021 is deze investeringsruimte verhoogd van 1,5 miljoen euro naar 3,0 miljoen euro. Van dit bedrag is 1,7 miljoen euro beschikbaar gesteld voor een voorbereidingskrediet voor de gebiedsontwikkeling Overvecht Centrum. In lijn met de notitie grondbeleid hoofdstuk 5.3.2 en artikel 34 onderdeel b van het BBV verwerken wij deze voorbereidingskosten financieel technisch als immateriële vaste activa (IVA). Tot het moment dat een grondexploitatie wordt geopend geldt de investeringsruimte pre-grondexploitaties dan als achtervang. Na het openen van de grondexploitatie worden de geactiveerde kosten ten laste van de grondexploitatie gebracht en is de investeringsruimte pre-grondexploitaties opnieuw beschikbaar.
- Plankosten voorbereidingsfase faciliterend grondbeleid
  Bij grote gebiedsontwikkelingen is vaak sprake van complexe binnenstedelijke verdichting, diverse grondeigenaren, hoge milieucategorieën en grote uitdagingen op het gebied van bereikbaarheid, groen, duurzaamheid en klimaatadaptie. Deze complexiteit kost tijd (capaciteit), kennis (onderzoek) en investeringen. Het doel is zoveel mogelijk plan- en investeringskosten bij investerende partijen te verhalen via anterieure overeenkomsten. Om overeenkomsten met ontwikkelende partijen te kunnen sluiten, zullen voorbereidende kosten gemaakt moeten worden. Om het risico van het niet kunnen verhalen van de plankosten in de Merwedekanaalzone op te kunnen vangen, is in 2017 een reservering opgenomen in de reserve grondexploitaties. Het restant van deze reservering zetten we breder in voor faciliterend grondbeleid, gekoppeld aan in de RSU 2040 genoemde ontwikkelgebieden. Bij veel van de in de RSU 2040 genoemde

gebieden is aan de voorkant niet duidelijk of we een overeenkomst kunnen sluiten omdat er sprake is van een tekort en er aanvullende middelen (subsidies) nodig zijn. Om zowel de kwantitatieve als kwalitatieve groei van de stad te borgen, is het dus van belang om deze reservering te koppelen aan in de RSU 2040 genoemde ontwikkelgebieden.

- Grondexploitatie Merwede OPG en Busstalling VJN 2016 en 2017 / PB 2021
  In 2016 was de verwachting dat de voor het OPG-terrein en de busstalling te openen grondexploitatie een negatief resultaat zou hebben als gevolg van de hoge boekwaarden. Daardoor zou, bij het openen van een negatieve grondexploitatie, de voorziening negatieve grondexploitaties moeten worden aangevuld. Voorwaarde voor een positieve grondexploitatie is de ontwikkeling van zowel fase 1 als fase 2. Bij de vaststelling van de Programmabegroting 2021 is besloten om de middelen uit de Voorjaarsnota van 2016 en 2017 te herprogrammeren. Deze middelen zetten we in voor de dekking van het risicoprofiel voor de ontwikkelpositie in fase 2 (resterende 1.750 woningen). Indien fase 2 niet gerealiseerd kan worden laat de grondexploitatie een negatief saldo zien. Met de beschikbare financiële ruimte voor het risicoprofiel voor fase 2 lossen we dit op. Per jaar zal gekeken worden in welke mate er dekking nodig is voor het risicoprofiel. Indien het risicoprofiel afneemt, kunnen we conform het besluit bij de Programmabegroting 2021 de financiële ruimte inzetten voor dekking van de gemeentelijke (publieke) bijdrage aan de bovenwijkse investeringen van fase 1 (maximaal 4.250 woningen). Wanneer fase 2 doorgaat is de risicoreservering niet nodig. De middelen kunnen we inzetten voor de gedeeltelijke (publieke) dekking van de bij deze fase horende bovenwijkse voorzieningen. Deze bovenwijkse voorzieningen worden immers slechts gedeeltelijk gedekt door de gebiedsontwikkeling Merwede.
- Saldo grondexploitatie Merwedekanaalzone deelgebied 4 en 5 dekking bovenwijks behouden voor ontwikkeling Merwedekanaalzone.
  Bij de vaststelling van de Programmabegroting 2021 is het besluit genomen om de positieve resultaten (inclusief tussentijdse winstnemingen) op de grondexploitaties in deelgebied 4 en 5 van de Merwedekanaalzone, in afwijking van het huidige beleid, te behouden voor het gebied. Deze middelen zijn nodig om de noodzakelijke bovenwijkse investeringen van gemeentelijke (publieke) dekking te kunnen voorzien. Dit was ook als voorwaarde gesteld bij de vaststelling van de Omgevingsvisie deel 2.
- Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn
  In de Voorjaarsnota's 2017 en 2018 en de Programmabegroting 2021 zijn meerjarige tranches bestemd voor de dekking van de investeringsopgave Lombokplein en doorvaarbare Leidse Rijn (t/m 2022 6,0 miljoen euro). Aanvullend daarop is in de Voorjaarsnota 2021 incidenteel 14,4 miljoen euro bestemd. Tot aan de opening van de grondexploitatie reserveren wij deze financiële ruimte in de reserve grondexploitaties.
- Investeringsruimte Lombokplein
  Deze reservering betreft de investeringsruimte die resteert na de benodigde onttrekking in 2024 van 32,3 miljoen euro ter dekking van het geprognosticeerd resultaat op de grondexploitatie. Bij de opening van de grondexploitatie zullen wij een voorstel doen voor deze investeringsruimte.
- Centrum Overvecht (cofinanciering Woningbouwimpuls)
  Als gevolg van de woningbouwontwikkeling in Overvecht Centrum zijn de kosten voor de herinrichting van het huidige parkeerterrein uit de grondexploitatie van de NPD strook gehaald. Zoals gemeld in onze raadsbrief stellen wij voor dit bedrag te bestemmen voor de ontwikkeling van Overvecht Centrum als cofinanciering voor de toegekende rijksbijdrage uit de Woningbouwimpuls.
- Leidsche Rijn robuuste posten
  Ten behoeve van de resultaatbepaling van de grondexploitatie Leidsche Rijn worden de robuuste ramingen buiten beschouwing gelaten en in de reserve grondexploitaties gestort. Het gestorte bedrag is gelabeld aan de grondexploitatie Leidsche Rijn.
- Reservering specifieke risico's grondexploitatie Leidsche Rijn
  Dit bedrag van 8,8 miljoen euro beklemmen wij in de reserve grondexploitaties. Voor de toelichting hierop: zie paragraaf 5.4.3.
- Reservering risicoanalyse

Het totale risicoprofiel voor de binnenstedelijke grondexploitaties is ingeschat op 9,9 miljoen euro negatief. Hiervoor is een reservering opgenomen.

- Opvangen risico planschade actualiserende bestemmingsplannen
  Bij het in procedure brengen van actualiserende bestemmingsplannen is het niet mogelijk om eventuele planschade claims te dekken uit de business case van het betreffende gebied, aangezien er nog geen sprake is van een gebiedsontwikkeling. Bij de Voorjaarsnota 2021 is voor het opvangen van deze specifieke risico's 0,9 miljoen euro gereserveerd in de reserve grondexploitaties.

Integrale afweging

De reserve grondexploitaties heeft een negatief meerjarig beeld van 1,9 miljoen euro. Dit meerjarig negatieve beeld is een realistische weergave van de huidige situatie. Bij de integrale afweging ter voorbereiding van de programmabegroting 2023 zullen wij voorstellen aan u voorleggen om de reserve grondexploitaties meerjarig minimaal op een sluitend niveau te brengen. Wij onderzoeken hiervoor onder andere de volgende mogelijkheden: een deel van het tekort Nieuwe Zandpad anders dekken dan ten laste van de reserve grondexploitatie, het tekort voor een deel meenemen in het gemeentebrede financieel beeld, andere keuzes maken binnen de reserve grondexploitatie en het verbreden van het gemeentebrede weerstandsvermogen bestemd voor opvangen risico's grondexploitatie Stationsgebied naar het totale risicoprofiel grondexploitaties.