

Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2017



Colofon

uitgave

Ruimte
Gemeente Utrecht
030 – 286 00 00
info@utrecht.nl

internet

www.utrecht.nl

informatie

Trix Aarts
030 – 28 63653

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Financiële positie	5
2.1.	Inleiding	5
2.2.	Financieel Overzicht	6
2.3.	Dekkingsbronnen	6
3.	RSU en SRSRSB	11
3.1.	Inleiding	11
3.2.	Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en mobiliteit	11
3.3.	Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB)	12
3.3.1.	Slimme routes	13
3.3.2.	Slim regelen	13
3.3.3.	Slim bestemmen	14
3.4.	De investeringsstrategie RSU, SRSRSB en het MPB	14
3.4.1.	De opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)	15
3.4.2.	Aanpak stedelijke verbindingswegen	16
3.4.3.	Verkeersveiligheid	16
3.4.4.	Parkeren	17
4.	Jaarlijkse bijstelling en doorkijk na 2020	20
4.1.	Inleiding	20
4.2.	Jaarlijkse bijstelling voor korte termijn	21
4.2.1.	Vrijval eigen middelen	21
4.2.2.	Ruimte in de reserve programma Bereikbaarheid	24
4.2.3.	Herprioritering voor de korte termijn	24
4.2.4.	Fietstunnels Cartesiusdriehoek en Daalsebuurt	27
4.2.5.	Merwedekanaalzone bereikbaarheid impuls (fietstunnel bij Mandelabrug)	27
4.3.	Doorkijk voor de middellange termijn en lange termijn	28

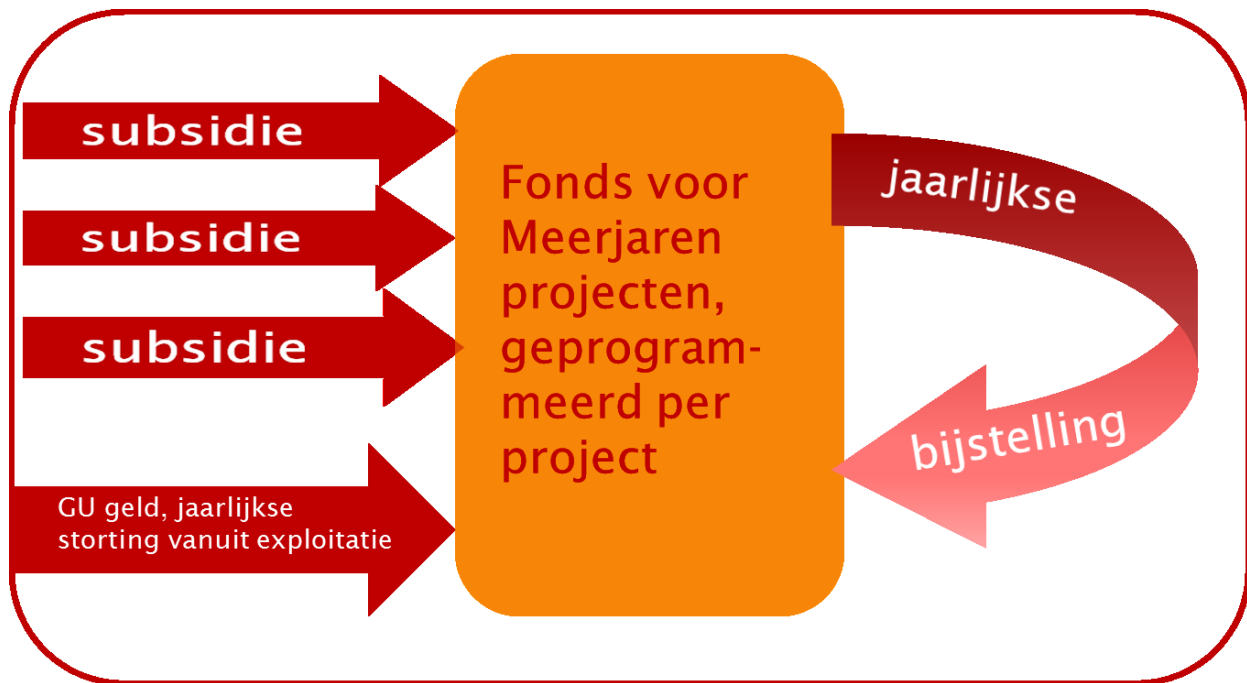
4.4.	Conclusie	30
	Bijlagen	31

1. Inleiding



Voor u ligt het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid 2017 (MPB 2017). In dit document staan alle projecten van het programma Bereikbaarheid. Het MPB wordt jaarlijks opgesteld en geeft een overzicht van de financiële stand van zaken van de uitvoering van dit programma. De projecten uit het programma Bereikbaarheid dragen bij aan de doelen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Gezonde verstedelijking is daarbij het centrale thema: gezondheid, bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid.

De dekking van de maatregelen in het MPB bestaat uit subsidies en uit eigen geld, de reserve van het programma Bereikbaarheid. Jaarlijks worden middelen aan de reserve van het programma Bereikbaarheid toegevoegd. Het gemeentelijk budget van het programma wordt ingezet als cofinanciering bij subsidies en als dekking voor die maatregelen die niet in aanmerking komen voor subsidie. Het programma kent een jaarlijkse bijstelling en fungeert in de praktijk als een gesloten systeem.



Het programma Bereikbaarheid loopt tot en met 2033. In het MPB 2016 hebben we aangegeven dat we ons tot en met 2020 richten op de uitvoering van alle projecten met een subsidie en op de realisatie van de Westelijke Stadsboulevard. Bij een herprioritering van de middelen uit de reserve bereikbaarheid op de korte termijn houden we rekening met de cash flow. Dat is van belang om er voor te zorgen dat de reserve van het programma Bereikbaarheid niet onder 0 komt te staan. Alle maatregelen en projecten van het programma Bereikbaarheid dragen bij aan het duurzaam mobiliteitsstelsel zoals beschreven in het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. Niet alle ambities uit het SRSRSB zijn al van dekking voorzien. Er is nog sprake van een financiële opgave van circa 150 miljoen euro.

In dit MPB wordt in hoofdstuk 2 ingegaan op de financiële stand van zaken. Alle dekkingsbronnen komen hierbij aan bod. In hoofdstuk 3 staat de inhoudelijke opgave beschreven die voortvloeit uit de Ruimtelijke strategie Utrecht en het verkeersplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen. De jaarlijkse bijstelling staat beschreven in hoofdstuk 4. In de bijlage treft u aan: – uitvoeringsplanning van het programma Bereikbaarheid

- Financieel overzicht van het programma Bereikbaarheid
- Voorstellen voor wijziging van de gebiedsindeling voor invoeren betaald parkeren.
- Parkeergegevens per rayon

Voor de laatste twee bijlagen is eerder afgesproken dat deze jaarlijks in het MPB worden meegenomen.

2. Financiële positie



2.1. Inleiding

In dit hoofdstuk schetsen wij het financieel kader van het programma Bereikbaarheid. Het programma kent een looptijd tot en met 2033.

De projecten worden gedekt vanuit verschillende middelen: rijksbijdragen, bijdragen vanuit de provincie en gemeentelijke middelen. De subsidies van het rijk en provincie vormen een belangrijke voeding voor uitvoering van het programma.

In de Voorjaarsnota 2016 is besloten om ten behoeve van cofinanciering voor de OV systemsprong vanaf 2020 3,5 miljoen euro structureel toe te voegen aan het programma Bereikbaarheid. Het huidige jaarlijkse bedrag van ca. 16,9 miljoen euro wordt daarmee verhoogd naar ca. 20,4 miljoen euro. In de VJN 2017 wordt voorgesteld om daar bovenop vanaf 2025 de bijdrage aan de cofinanciering voor de OV systemsprong met 1,1 miljoen euro te verhogen.

Jaarlijks actualiseren we in het MPB het programma en doen wij indien nodig wijzigingsvoorstellen in de uitvoering.

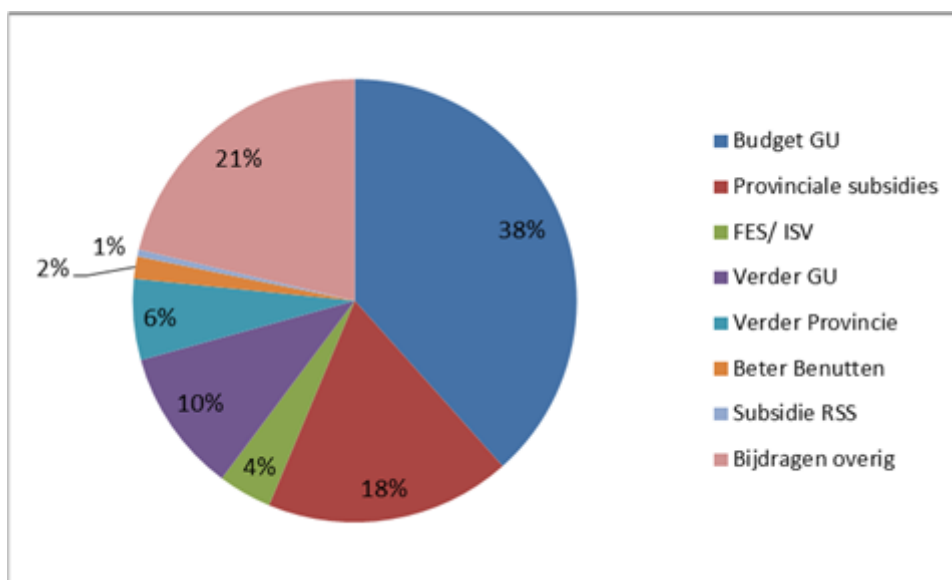
2.2. Financieel Overzicht

Het programma Bereikbaarheid omvat een bedrag van afgerond 835 miljoen euro (eigen middelen en subsidies). Het overzicht van alle maatregelen van het programma bereikbaarheid (bijlage 2) geeft de kostenramingen en de dekking per project weer. Voor projecten die in voorbereiding of uitvoering zijn, is een budget beschikbaar gesteld.

Jaarlijks geven wij in de programmabegroting de berekende lasten en baten van de meerjarige projecten aan, waarvoor de raad een budget heeft verstrekt (het zgn. kasritme). In de Verantwoording rapporteren wij over de voortgang en de afwijkingen daarvan. Als projecten zijn afgerond dan rapporteren wij daarover in de verantwoording onder de paragraaf afgesloten investeringen en doen wij bestedings- en dekkingsvoorstellen voor de voordelige en nadelige resultaten van de projecten. Voor- en nadelen worden verrekend binnen het totale beschikbare kader van het meerjarige programma Bereikbaarheid.

2.3. Dekkingsbronnen

Een belangrijk deel van het gemeentelijk budget wordt ingezet voor de verplichte cofinancieringsbijdrage voor Rijkssubsidies en provinciale subsidies voor de programma's Beter Benutten, FES, Randstadspoor en RUVV. Daarnaast zijn er bestuurlijke afspraken gemaakt over de gemeentelijke cofinancieringsbijdrage van het regionale programma VERDER.



De verschillende soorten subsidies hebben elk eigen regels en procedures voor verantwoording en afrekening naar de subsidieverlener. De meeste projecten hebben meerdere subsidiebronnen. In subsidiebeschikkingen en -regelingen is vastgelegd welke projecten en wat voor soort projecten worden

gedekt. FES¹, VERDER, Beter Benutten en Randstadspoor hebben een gedefinieerde projectenlijst. Dit beperkt de mogelijkheden om de besteding van budgetten tussentijds te wijzigen.



Hieronder gaan we in op de stand van zaken van de verschillende subsidieprogramma's en van de reserve van het programma Bereikbaarheid.

Verloop gemeentelijk budget in de reserve programma Bereikbaarheid

Op basis van de actuele begroting 2016 bedroeg de stand van de reserve eind 2016 13,867 miljoen euro.

Verantwoording 2016

Op 1 januari 2016 zat er een bedrag van 33,740 miljoen euro in de reserve.

De uitgaven in 2016 op projecten ten laste van de gemeentelijke middelen bedroegen 22,440 miljoen euro. 6,119 miljoen euro is weer teruggestort in de reserve. Voor de uitvoering van meerjarige projecten stellen we in de Verantwoording 2016 voor het batig resultaat in het programma Bereikbaarheid van 0,803 miljoen euro toe te voegen aan de reserve bereikbaarheid. Daardoor bedraagt de stand in de reserve per 1 januari 2017 per saldo 18,221 miljoen euro.

¹ Bij de jaarrekening 2016 is de totale subsidie FES verantwoord. Omdat een aantal projecten, waarop in het verleden FES is verantwoord nog doorlopen in 2017, komt FES nog voor als dekkingsbron in bovenstaand overzicht.

In het hoofdstuk 4 doen wij voorstellen om te herprioriteren ten behoeve van knelpunten op de korte termijn en voor de programmering van maatregelen op de middellange termijn en de gevolgen daarvan voor het meerjarig verloop van de reserve Bereikbaarheid.

Stand van zaken Fonds Economische Structuurversterking (FES)

Bij de jaarrekening 2016 heeft de eindverantwoording van het NSL-programma en de daarmee samenhangende FES-subsidie plaats gevonden. De beschikking van deze subsidie bestond uit 4 tranches. FES 1 t/m 3 was al in eerdere jaarrekeningen verantwoord. In de jaarrekening 2016 is FES 4 helemaal verantwoord. Het gaat om een bedrag van 31 miljoen euro conform de beschikking en een bedrag van 1,939 miljoen euro aan ontvangen rente. We hebben de FES subsidie volledig ingezet. Sommige NSL-projecten lopen nog door in 2017. Voor de projecten waarbij dit het geval is, is in de financiële tabel de bijdrage FES/ISV in overeenstemming gebracht met het werkelijke bedrag dat ten laste van de subsidieregeling is gebracht. Dit leidt tot verschuivingen in de dekking een aantal projecten. Deze verschuivingen tussen gemeentelijk geld en NSL-bijdragen zijn verwerkt in de financiële tabel.

Stand van zaken Beter Benutten

In de SISA-bijlage (het document waarin subsidies van het rijk worden verantwoord) bij de jaarrekening 2016 zijn alle projecten Beter Benutten 1 afgesloten. De ter beschikking gestelde Rijksgelden op de diverse projecten zijn verantwoord in de jaarrekening 2016. Op het Smakkelaarsveld is de besteding van provinciale middelen per saldo 0,595 miljoen euro lager omdat de uitbreiding van de fietsenstalling Smakkelaarsveld niet is uitgevoerd. We hebben daarvoor in de plaats gekozen voor uitbreiding van stallingsmogelijkheden. De vaststelling van de subsidie op de overige projecten is conform de beschikking.

Stand van zaken Beter Benutten Vervolg

De provincie heeft voor het pakketmaatregelen in het kader van Beter Benutten Vervolg een verzamelbeschikking afgegeven voor een bedrag van 11,854 miljoen euro voor projecten op het gebied van Fiets, OV en Duurzaam Vervoer – voor de hele regio – waarvan de gemeente Utrecht trekker is. Daarnaast levert de gemeente Utrecht een bijdrage van 6,582 miljoen euro aan Beter Benutten projecten, inclusief 0,6 miljoen euro voor programmamanagement ten behoeve van Intelligente Transportsystemen en Fiets- en Reizigersaanpak. De realisatie van deze projecten vindt plaats in 2017. In dit MPB 2017 zijn de kostenramingen van de beter Benutten projecten in het overzicht Maatregelen programma Bereikbaarheid zodanig aangepast dat alleen de lasten en baten van projecten van gemeente Utrecht zijn opgenomen. De kostenramingen sluiten zo aan bij de toegekende autorisaties. De Verantwoording vindt plaats in de SISA-bijlage bij de jaarrekening. In de jaarrekening 2016 is een bedrag van 2,7 miljoen als opbrengst verantwoord.

Stand van zaken Beter Benutten OV- knooppunten

In opdracht van de Provincie voeren we als gemeente Utrecht een aantal projecten uit. De kosten van deze projecten brengen we in rekening bij de provincie. Inmiddels voeren we voor een bedrag van 0,624 miljoen euro maatregelen uit voor het verbeteren van de aantrekkelijkheid van Westraven, aanpassingen bij Station Leidsche Rijn Centrum en de Geraniumstraat.

Stand van zaken VERDER

In VERDER werken gemeenten, provincie en het rijk samen om de bereikbaarheid van de economische kerngebieden in de regio Midden-Nederland te verbeteren. Het programma loopt t/m 2020.

Investerings in fietsmaatregelen, openbaar vervoer en verkeersmanagement zijn daarin belangrijk. Het oorspronkelijke bedrag voor de gemeente Utrecht bedroeg 251 miljoen euro, waarvan 95 miljoen gemeentelijke middelen. Door overprogrammering was de gemeentelijke inzet begroot op 97,213 miljoen euro. Inmiddels zijn de projecten Tussen de Rails, P+R Hooggelegen en de Spinozabrug afgesloten voor een bedrag van 8,7 miljoen euro. Het resterende budget per 1 januari 2017 bedraagt voor de lopende en nog uit te voeren projecten 70,761 miljoen euro.

Het voordeel op de afgesloten projecten bedraagt 1,5 miljoen euro. Daarnaast ontstaat vrijval van 1,1 miljoen euro doordat er op het project Doorfietsroute Vechtroute een provinciale subsidie beschikt is. De vrijval is beschikbaar voor programmering op middellange termijn (na 2020).

In het MPB 2016 staat een aantal maatregelen die er voor zorgen dat de reserve van het programma Bereikbaarheid een positief meerjarig verloop houdt. Eén daarvan is de afspraak met de Provincie Utrecht om de restant van de eigen gemeentelijke bijdrage (11,169 miljoen euro) niet in te zetten voor het VERDER project de HOV Leidsche Rijn Z 80 (bustunnels 5 Meiplein en Anne Frankplein van de busbaan Transwijk). De raming van busbaan transwijk is naar beneden bijgesteld. Daarnaast is sprake van een restant op de tracédelen van de HOV Leidsche Rijn Centrum en Rijnvliet. Dat tezamen is voldoende om de gemeentelijke reservering niet in te zetten voor de bustunnels. Wij zijn in overleg hoe we na 2020 11,169 miljoen kunnen inzetten binnen de VERDER afspraken.

Restant RSS budget (Randstadspoor)

Het doel van de RSS subsidie is bij te dragen aan de ontwikkeling van stations. Hierbij zetten we in op maatregelen die bijdragen aan de verbetering van onder andere bereikbaarheid voor langzaam verkeer en aan fietsparkeren, bij de verschillende treinstations. Voor de gemeente Utrecht is een gebundelde aanvraag gedaan voor de projecten knooppuntontwikkeling station Vaartsche Rijn (2,8 miljoen euro) en pakket overige stations Utrecht (1,415 miljoen euro). De aanvraag voor het pakket overige stations is 0,610 miljoen lager dan in de oorspronkelijke opzet, doordat er voor twee projecten in Leidsche Rijn Centrum een beroep wordt gedaan op provinciale subsidies. Het gaat om de projecten Directe fietsverbinding tussen Station Leidsche Rijn Centrum en Industrieterrein Lage Weide en toegang trap/ lift station Leidsche Rijn vanuit het busstation. Voor de RSS bijdrage was cofinanciering nodig die was gevonden in het project NOUW Leidsche Rijn Centrum. Nu dit project uit een andere subsidie wordt gedekt blijft de gereserveerde cofinanciering uit het project NOUW Leidsche Rijn Centrum beschikbaar en is onderdeel van de financiële afwikkeling van dit project.

Stand van zaken subsidie HOV Leidsche Rijn

In 2013 hebben wij van de provincie (voormalig BRU) een verlengingsbeschikking ontvangen voor de subsidie van de uitvoering van de HOV Leidsche Rijn, tracédelen Leidsche Rijn Centrum (N40 en N 50), Rijnvliet (Z50), Transwijk (Z80) en Dichterswijk (Van Zijstweg) (Z90). Het totale subsidiebedrag was 43,267 miljoen euro en dat is 95% van de totaal geraamde kosten. Wij betalen 5% van de totale kosten, 2,277 miljoen euro.

Wij hebben van de subsidiabele kosten tot en met 2015 8,136 miljoen euro gedeclareerd. In 2016 hebben wij 7,231 miljoen gedeclareerd. De te besteden subsidie per 1 januari 2017 bedraagt 27,900 miljoen euro.

Stand van zaken subsidie RUVV (Regionaal Verkeer en Vervoer)

We hebben voor verschillende projecten subsidie ontvangen in het kader van Lokaal Maatwerk. Zo hebben we voor verschillende maatregelen van Hoofdfietsroutes subsidie ontvangen: David van Mollemstraat 0,185 miljoen euro (afrekening van een BRU subsidie), Rubenslaan 0,275 miljoen euro, Geraniumstraat 0,064 miljoen euro. Deze subsidie wordt toegevoegd aan het project Hoofdfietsroutes. Voor de herenroute is een bedrag van 0,145 miljoen euro vanuit Lokaal Maatwerk euro ontvangen. De gemeentelijke bijdrage kan met dit bedrag worden verlaagd (zie hoofdstuk 4). Er is een beschikking van 1,1 miljoen euro verleend voor de Vechtroute. Dit leidt tot vrijval van het gemeentelijke Verder-budget. Dit VERDER geld wordt geherprogrammeerd bij de evaluatie van VERDER. Voor de doorfietsroute Cremerstraat is 0,8 miljoen ter beschikking gekomen.

Voor op oplossen van verkeersveiligheidsknelpunten hebben we een 0,221 miljoen euro ontvangen. Dit bedrag wordt toegevoegd aan het actieplan verkeersveiligheid.

3. RSU en SRSRSB

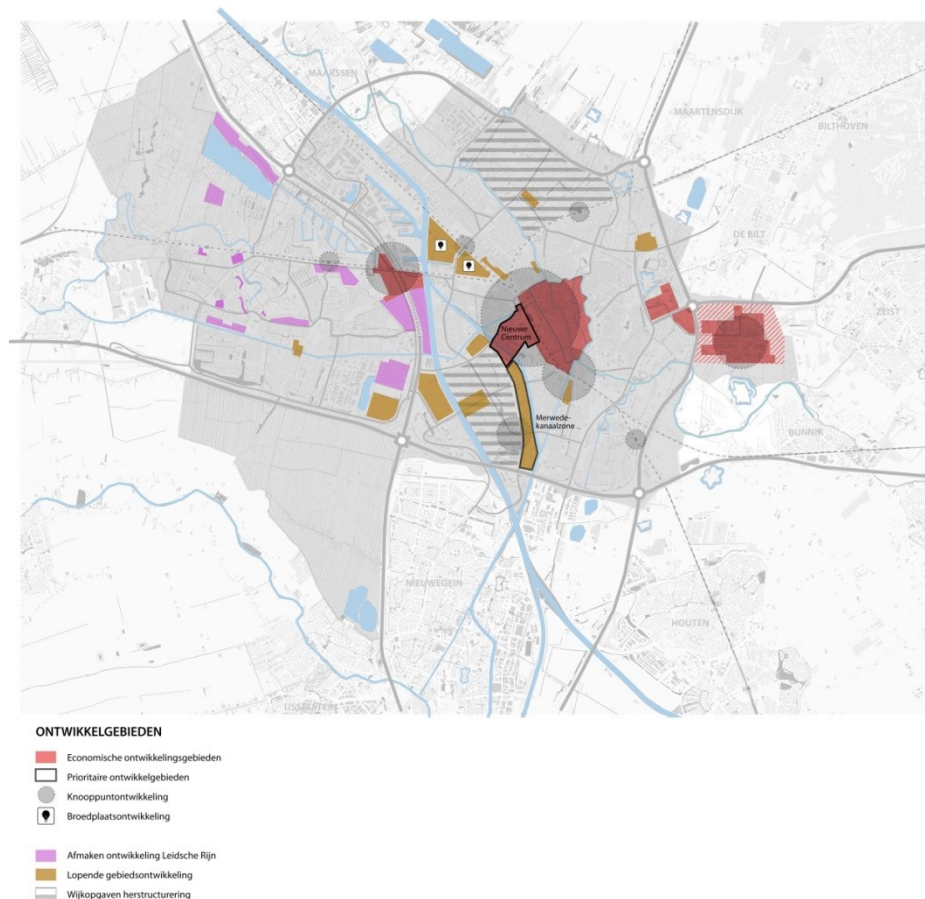


3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk gaan we eerst in op de hoofdlijnen van de Ruimtelijke Strategie Utrecht en van het verkeerplan Slimme Routes, Slim Regelen en Slim bestemmen. Voor de ruimtelijke strategie is een investeringsstrategie opgesteld. Daarin staan ook verkeersmaatregelen. In de derde paragraaf gaan we hierop in en trekken we conclusies voor dit MPB.

3.2. Ruimtelijke Strategie Utrecht (RSU) en mobiliteit

Utrecht kent een dynamische ontwikkeling. Naar verwachting groeit de stad van ruim 330.000 inwoners naar circa 400.000 inwoners rond 2028. Dit zal het aanzien en gebruik van de stad fundamenteel veranderen. De mobiliteit zal ook meegroeien, terwijl de beschikbare ruimte hetzelfde blijft. Voor een gezonde, kwalitatieve doorgroei van de stad is het nodig om de mobiliteit anders te organiseren. Zo werkt Utrecht aan een gezonde toekomst, waarin economische vitaliteit, toeristische aantrekkingskracht, culturele vitaliteit, leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid met elkaar verbonden zijn.



3.3. Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB)

In het Verkeersplan SRSRSB staat hoe de mobiliteit anders georganiseerd kan worden.

Aan de basis ervan liggen de volgende tien kernpunten:

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

Het verkeersplan heeft drie onderdelen, slimme routes, slim regelen en slim bestemmen.

3.3.1. Slimme routes

Slimme routes gaat met name om de aanleg van infra voor voetganger, fietsers, ov-gebruiker en de automobilist.

Lopen en fietsen zijn de meest gezonde, milieuvriendelijke en ruimte-efficiënte vormen van vervoer. De voetganger krijgt meer ruimte in de stad, vooral in en rond de binnenstad, Leidsche Rijn Centrum en Utrecht Science Park. We werken aan de uitbreiding van het winkelwandelgebied. Om het fietsen aan te moedigen, krijgt de stad nieuwe en snelle doorfietsroutes die aansluiten op het regionale netwerk. We werken momenteel bijvoorbeeld aan doorfietsroutes in de Cremerstraat en de Vechttroute. En we maken bijvoorbeeld samen met bewoners en ondernemers plannen om de Voorstraat – Wittevrouwenstraat opnieuw in te richten met meer ruimte voor fietsers en voetgangers en meer kwaliteit.

Het dragende OV-netwerk (Randstadspoor, tram en hoogwaardig openbaar vervoer) geeft de reiziger snelle en directe verbindingen naar de binnenstad, Utrecht Sciencepark, Stationsgebied, Merwedekanaalzone en Leidsche Rijn. In dit kader leggen wij bijvoorbeeld De Uithoflijn aan. Een systeemsprong van het openbaar vervoer is op termijn noodzakelijk. Binnen het MPB houden we hiermee rekening. Bij de vaststelling van het MPB 2015 is afgesproken dat vrijval van de gelden van De Uithoflijn worden ingezet voor de cofinanciering van de OV systeemsprong op de lange termijn. De wijken worden goed verbonden met de bus. Het HOV netwerk met vrije busbanen is nagenoeg gereed. De laatste schakels (tussen het 5 Meiplein en CS) worden de komende jaren uitgevoerd. Naast Utrecht Centraal worden andere OV-knooppunten versterkt, voor een betere bereikbaarheid voor de reiziger en om Utrecht Centraal te ontlasten.

Stedelijke verbindingswegen verbinden de wijken met de RING. Waar het kan, krijgen deze wegen een inrichting als stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen.

3.3.2. Slim regelen

Het tweede deel van het Mobiliteitsplan richt zich op het zo goed mogelijk geleiden van de stromen voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto's. Dat doen we met verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement.

Dynamisch verkeersmanagement is het regelen van de verkeersstromen, samenhangend over meerdere kruispunten en routes. Met de huidige technologische ontwikkelingen wordt het mogelijk om niet alleen kruispunten en routes, maar om grotere netwerken samenhangend te coördineren. Dit heeft voordelen: verkeersstromen worden over een groter gebied gevolgd waarbij verkeerslichten vroegtijdig op elkaar reageren met subtiele bijsturingen. Hiermee kunnen binnen een groter netwerk permanente of tijdelijke voorkeursroutes worden gecreëerd. Het doel is het borgen van een goede openbaar vervoer- of autobereikbaarheid, een betere ruimtelijke omgevingskwaliteit,

leefbaarheid, oversteekbaarheid en/of veiligheid. SRSRSB gaat met Slim Regelen uit van dit principe, waarbij we verkeer zonder een bestemming in Utrecht zoveel mogelijk over de RING laten rijden. Door middel van verkeersmanagement worden verkeersdeelnemers dus gestimuleerd de “juiste” route te kiezen. Bij de herinrichting van 't Goylaan is dit in de praktijk gebracht. Met dit “Dynamisch VerkeersManagement 2.0” loopt Utrecht voorop in Nederland. DVM is onlosmakelijk verbonden met een duurzaam verkeerssysteem en zal de komende jaren een steeds grotere rol spelen, bij voorbeeld bij de aanpak van een aantal verbindingswegen.

Mobiliteitsmanagement heeft als doel om mensen te bewegen een mobiliteitskeuze te maken die past in het duurzaam verkeerssysteem. Zo worden mensen gestimuleerd om vaker de fiets te pakken of met het openbaar vervoer te reizen en te kiezen voor schoon vervoer (denk aan de elektrische auto). Het gaat ook over het maken van afspraken met (logistieke) bedrijven om de bevoorrading van winkels te verbeteren en duurzamer te maken, met minder hinder voor de omgeving. In de actieplannen De Gebruiker Centraal, Schoon Vervoer en Goederenvervoer staat mobiliteitsmanagement centraal.

3.3.3. Slim bestemmen

Het derde deel van het Mobiliteitsplan, ‘slim bestemmen’, gaat in op de relatie tussen stedelijke ontwikkeling en mobiliteit. Zo is het van belang dat nieuwe woningen, kantoren en bezoekersfuncties op de juiste plekken komen onder de juiste voorwaarden. De gemeente kiest ervoor om nieuwbouw voor grotere woon- en werkgebieden zo dicht mogelijk rond OV-knooppunten komt. Verder mag nieuwbouw van woningen en bedrijven niet leiden tot nieuwe bereikbaarheidsproblemen in de stad. Ook is het van belang dat “vernieuwde” vormen van mobiliteit worden ingezet, denk bijvoorbeeld aan “Mobility as a service”. Nieuwe gebouwen zullen in de toekomst ook meer en meer rekening gaan houden met deze nieuwe verkeersvormen.

3.4. De investeringsstrategie RSU, SRSRSB en het MPB

In december 2016 heeft de raad de Ruimtelijke Strategie Utrecht vastgesteld. Onderdeel daarvan is de investeringsstrategie. De investeringsstrategie legt een verbinding tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt. De investeringsstrategie schetst op welke wijze we met andere partijen deze ambities de komende jaren willen gaan realiseren. Met de investeringsstrategie wordt inzichtelijk dat het realiseren van de ambities een majeure financiële opgave is die niet van vandaag op morgen is gerealiseerd. Daarmee is de investeringsstrategie een strategie voor de langere termijn waarin we schetsen welke financiële keuzes we willen gaan maken en welke rol wij daarbij zien voor partijen, inclusief onze eigen rol en verantwoordelijkheid. De investeringsstrategie houdt rekening met een financiële opgave van ca 150 miljoen euro voor maatregelen die voortvloeien uit het verkeersplan en die nodig zijn voor een duurzaam verkeerssysteem.

De noodzakelijke OV systeemsprong voor de ontwikkeling van de prioritaire gebieden is apart in de investeringsstrategie opgenomen en komt er dus nog bij.

In het MPB 2016 hebben we de volgende koers beschreven.

Op de korte termijn (tot en met 2020) richten wij ons op de uitvoering van alle maatregelen in het MPB die mede worden gefinancierd door subsidie van derden en op de uitvoering van de Westelijke stadsboulevard. Deze maatregelen zijn alle geprogrammeerd.

Op de middellange termijn ligt de nadruk op het uitvoeren van de prioritaire maatregelen uit SRSRSB. Deze zijn nog niet allemaal zijn gedekt:

- Een pakket maatregelen ter verbetering van het fietsnetwerk, met een aantal fietsbruggen over respectievelijk het Amsterdam–Rijnkanaal, Merwedekanaal en Vecht en de verbetering van een aantal doorfietsroutes zoals de fietsroute over de Demkabrug.
- Een pakket maatregelen voor de herinrichting van wegen. Hieronder valt de aanpak van stedelijke verbindingswegen.
- 30 km in de wijk, herinrichting van straten om deze geschikt te maken voor een snelheidsregime van 30 km per uur.
- Doorstromingsmaatregelen openbaar vervoer
- Maatregelen op het gebied van smart mobility, waaronder het voortzetten van succesvolle maatregelen op het gebied van verkeersmanagement, vindbaarheid, mobiliteitsmanagement verkeersveilig gedrag en goederenvervoer/logistiek.

Daarnaast richten we ons op de middellange én lange termijn op maatregelen die direct samenhangen met de ontwikkeling van de prioritaire gebieden: zoals het Beurskwartier, de Merwedekanaalzone en het Utrecht Science Park. Een OV systemsprong is nodig om de mobiliteit in goede banen te leiden. Maar ook herinrichting van infrastructuur en verankering van slimme, duurzame mobiliteitsconcepten in bouwplannen is nodig om de stad te kunnen verdichten. Ook deze zijn nog niet (geheel) gedekt.

De bovenstaande ambities, die nog niet gerealiseerd kunnen worden zolang er geen dekking is, geven richting aan de jaarlijkse herprogrammering in het MPB en aan de lobby naar Rijk, provincie, Europese Unie en private partijen. We zijn alert op mogelijkheden voor samenwerking om “werk met werk” te maken met partijen binnen en buiten de gemeente.

3.4.1. De opwaardering van de Noordelijke Randweg Utrecht (NRU)

De voorbereidingen van de opwaardering Noordelijke Randweg Utrecht verlopen gestaag. De basis is het raadsbesluit uit 2012 waarbij het uitgangspunt de voorkeursvariant was met één verdiept plein. Tijdens de behandeling van de NRU in de raadscommissie van februari dit jaar hebben raadsleden aangegeven dat de ambitie hoger moet liggen. We zijn daarom in gesprek met andere overheden en we brengen in beeld om in het project nog optimalisatie mogelijk is. We voeren dit gesprek vanuit de bereidheid om ook zelf te investeren in extra verdiepte kruisingen.

3.4.2. Aanpak stedelijke verbindingswegen

Bij de behandeling van het verkeersplan SRSRSB in de raad is toegezegd dat wij de raad informeren op welke wijze en in welke volgorde de komende 10 jaar de realisatie van stadsboulevards vorm krijgt en hoeveel financiële middelen nodig en reeds beschikbaar zijn.

Stedelijke verbindingswegen verbinden de wijken met de RING. Waar het kan, krijgen wegen een stadsboulevard: veilig en goed oversteken en meer groen. Tot en met 2020 worden de volgende stadsboulevards gerealiseerd: 't Goylaan, Socrateslaan en de Westelijke Stadsboulevard. Deze projecten zijn geprogrammeerd in het MPB. Ook de wegen waar de busbanen Transwijk en Dichterswijk worden aangelegd vallen in de categorie stedelijke verbindingswegen. Deze worden ook aangepakt in de periode tot en met 2020. Tenslotte wordt de komende jaren de oversteekbaarheid van de Eykmanlaan verbeterd.

In het MPB is ca 41 miljoen euro gelabeld voor de aanpak van stedelijke verbindingswegen na 2020. Een eerste globale inschatting geeft aan dat met dit budget de volgende verbindingswegen aangepakt zouden kunnen worden:

- Rubenslaan Venuslaan Herculesplein (6 miljoen euro). In de tijd gezien kan deze worden aangelegd als de Uithoflijn in gebruik is genomen en deels de bussen tussen CS en De Uithof vervangt.
- Brailledreef/Einsteindreef (tussen Brailledreefdreef en Marnixbrug). Eerste globale raming komt op een bedrag van 8,5 miljoen euro. De planning voor de aanpak van deze route houdt verband met de uitvoering van de opwaardering NRU en van de aanleg van de westelijke stadsboulevard.
- Kardinaal de Jongweg (19 miljoen euro). De aanpak van deze weg is pas mogelijk nadat de opwaardering van de NRU klaar is.
- Europalaan tussen Europaplein en Anne Frankplein (6 miljoen euro). De aanpak van deze route heeft een relatie met de Merwedekanaalzone en met de OV systemsprong.
- De Darwinlaan (1 miljoen euro). De aanpak van dit deel is onlosmakelijk verbonden met het Kochplein en dus de Opwaardering van de NRU.

We beschikken op dit moment niet over betere ramingen. Daarvoor is in feite een functioneel Ontwerp of Integraal Programma van Eisen nodig. In dit stadium zijn deze producten te voorbarig. Ontwerpen moeten immers aansluiten bij de actualiteit, bijvoorbeeld bij de dan geldende verkeerstellingen, de dan uitgevoerde infra-projecten.

3.4.3. Verkeersveiligheid

Voor de uitvoering van het programma verkeersveiligheid 2012 – 2017 is bij de Voorjaarsnota 2012 5 miljoen euro vrijgemaakt voor de aanpak van verkeersonveilige situaties. Hiermee zijn in 2017 de meeste van de 28 projecten in de eerste tranche en de 13 projecten in de tweede tranche uitgevoerd. In de voortgangsrapportage verkeersveiligheid van 31 januari 2017 is dit nader toegelicht.

Voor de uitvoering van het actieplan verkeersveiligheid 2015 – 2020 is bij de voorjaarsnota 2015 opnieuw 5 miljoen euro beschikbaar gesteld, voor onder meer aanpak van acute knelpunten, de aanpak van

verkeersonveilige locaties, maatregelen die verkeersveilig gedrag bevorderen, cofinanciering voor inrichtingen van 30 km (samen met groot onderhoud). Voor de aanpak van locaties is bij elkaar 2,4 miljoen beschikbaar. Hierbij is weer uitgegaan van kleine ingrepen. Een aantal locaties vraagt om grote ingrepen met kosten tussen de 0,75 miljoen euro en 2 miljoen euro. Het budget van het programma Verkeersveiligheid houdt geen rekening met grote ingrepen die bijdragen aan verkeersveiligheid. Waar mogelijk lopen deze mee met maatregelen van een ander programma (werk met werk maken). Soms zoeken we binnen het programma Bereikbaarheid een oplossing, zoals voor de Wilhelminalaan in Vleuten. Een voorstel voor dekking wordt in dit MPB gedaan.

3.4.4. Parkeren

In 2016 is in het MPB "Allure in de binnenstad door maatregelen fiets- en autoparkeren" vastgesteld. Er wordt meer ruimte gecreëerd door het verplaatsen van auto's van straat naar garage en van fietsen naar de fietsenstallingen. In 2016 zijn de spelregels voor het inleveren van een straatvergunning vastgesteld, de tarieven voor de garages voor bewonersabonnementen deels verlaagd en is dit gecommuniceerd naar de houders van een bewonersvergunning in de binnenstad.

In de eerste 3 maanden van 2017 hebben 12 inwoners van de binnenstad hun straatvergunning ingeleverd tbv een garageplek waardoor er al 12 parkeerplekken kunnen worden heringericht. Deze plekken zullen grotendeels worden gebruikt voor de herinrichting van Twijnstraat en Oudkerkhof (gebaseerd op de nabijheid van de ingeleverde vergunningen). In totaal is er financiële ruimte voor het verplaatsen van 100 straatparkeerplekken naar de garages.

Voor de uitbreiding van het aantal fietsparkeerplekken is de bouw van de fietsenstaling onder het voormalige postkantoor op de Neude in voorbereiding.

In 2017 wordt onderzocht hoe de parkeerexploitatie vereenvoudigd kan worden.

Parkeervergunning deelauto's

In het verleden is ervoor gekozen om om voor parkeervergunningen voor deelauto's zakelijke parkeervergunningen uit te geven. In andere steden is dat niet het geval. Daarnaast, deelauto's worden met name gebruikt door particulieren. Particuliere initiatieven voor autodelen beschikken over een particuliere parkeervergunning. Om het gebruik van autodelen te stimuleren en om de voor vergunningen van deze auto's één lijn te trekken stellen wij voor om voor autodelen altijd een particuliere parkeervergunning te verlenen. Het verschil, maximaal 0,1 miljoen euro, vangen we op in de parkeerexploitatie.

De gemeentelijke parkeergarages

Bij de behandeling van de begroting 2017 is de motie "2016 / 209: Parkeer de garages bij de markt" overgenomen. In de motie wordt het college verzocht om:

Inzichtelijk te maken hoe de verschillende parkeerfuncties zich nu verhouden tot de markt van vraag en aanbod, prijsstelling en gemeentelijk beleid, alsmede onder welke voorwaarden de parkeerbedrijven op

lange termijn te verzelfstandigen zouden zijn en wat dit zou betekenen voor de rendabiliteit, de kwaliteit en het gemeentelijk (financiële) risico en de beleidsdoelen.

De gemeente beschikt momenteel over de volgende autoparkeervoorzieningen:

- 2 gebouwde P+R voorzieningen (Westraven en Uithof)
- 2 tijdelijke P+R terreinen (Papendorp en Stockholmplein)
- 4 kort parkeergarages (Kruisstraat, Grifthoek, Kop van Lombok, Vaartsche Rijn)
- 7 belanghebbendegarages

De Croeselaangarage (Jaarbeursplein) en Berlijnplein (tevens P+R) zijn in ontwikkeling

De gemeente heeft de volgende fietsstallingsvoorzieningen:

- 7 openbare fietsstallingen
- 4 pop-up stallingen
- 35 buurtstallingen
- 75 trommels
- In ontwikkeling: Neude, Knoop en Stationsplein

De meeste garages en alle stallingen zijn verliesgevend, dit heeft te maken de locatie, de doelgroepen en de tarieven.

In de gemeentelijke garages wordt gestreefd naar een optimale mix van een financiële gezonde exploitatie en een focus op doelgroepen, met prioriteit voor het bereiken van de beleidsdoelen. Zo hebben in de P+R locaties de P+R gebruikers voorrang op bijvoorbeeld zakelijke gebruikers uit de buurt. Ook wordt voor bewoners een relatief laag tarief in rekening gebracht in de belanghebbenden garages in de binnenstad en zijn er voor binnenstadsbewoners die hun straatvergunning willen inleveren plekken beschikbaar tegen ditzelfde lage tarief in de gemeentelijke openbare garages.

Beleidsmatig is het zeer wenselijk dat de gemeente op ieder moment regie heeft op het gebruik van de garages en niet afhankelijk is van langlopende contracten met huurders/exploitanten. Bij het uitvoeren van maatregelen die helpen om de beleidsdoelen te bereiken kan het wenselijk zijn om doelgroepen extra ruimte te bieden. Over het algemeen heeft dit negatieve consequenties voor de exploitatie. Wanneer dit met een externe partij geregeld moet worden werkt dit vertragend en over het algemeen kostenverhogend omdat een marktpartij risico's van te voren (financieel) wil afdekken.

Goede stallingsvoorzieningen voor de fiets zijn onderdeel van het stimuleren van fietsgebruik en dragen ook bij aan de kwaliteit van de openbare ruimte in met name de binnenstad doordat er minder fietsen los op straat worden gezet. Om het gebruik te stimuleren zijn de kosten voor de gebruikers zo laag mogelijk en zijn de stallingen verliesgevend.

Het vraagstuk van de regie is natuurlijk ook onderwerp bij andere gemeenten. Scenario's variëren daarbij van volledig eigen beheer tot exploitatie en beheer bij een marktpartij. Veelal is wel de conclusie dat het markt scenario minder goed aansluit op beleid. Immers de gemeente maakt andere afwegingen als verantwoordelijk regisseur van de totale parkeerketen dan een commerciële partij. Juist in een stad waar

de druk op de ruimte en leefbaarheid buitengewoon groot is, is het van belang te kunnen sturen op parkeervoorzieningen, om de druk waar mogelijk te verlichten.

De gemeente Utrecht wenst de mogelijkheid te houden tot een soepele uitvoering van het beleid en wil daartoe over voldoende parkeercapaciteit op zowel straat als in de garages te beschikken.

Exploitatieverantwoordelijkheid blijft daarmee bij de gemeente. Wel worden beheertaken aanbesteed en uitbesteed aan marktpartijen.

4. Jaarlijkse bijstelling en doorkijk na 2020



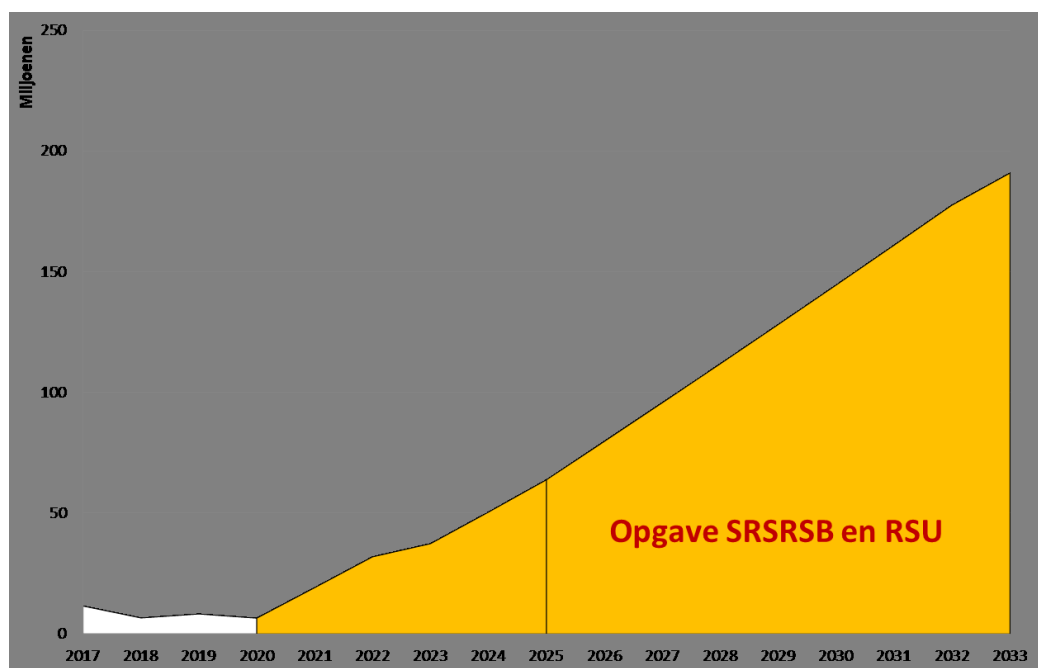
4.1. Inleiding

In dit hoofdstuk is de jaarlijkse bijstelling opgenomen, waarbij vrijgevallen gelden worden geherprioriteerd volgens een aantal criteria. In de eerste paragraaf staan de voorstellen die te maken hebben met de jaarlijkse bijstelling. In de tweede paragraaf staat een doorkijk van beschikbare eigen middelen en de opgave op de middellange en de lange termijn.

Hieronder staan criteria die helpen om een goede afweging te maken voor herprioritering op de korte termijn en voor programmering voor de middellange en lange termijn.

1. knelpunt
2. een multiplier effect (geld met geld maken)
3. bijdrage aan SRSRSB en aan de RSU

Voor de korte termijn geldt dat de stand van de reserve van het programma Bereikbaarheid randvoorwaardelijk is. Startpunt voor de jaarlijkse bijstelling is het eindresultaat van de bijstelling in het In de grafiek hieronder staat het verloop van het kasritme zoals vorig jaar met het MPB is vastgesteld.



Figuur 1 reserve programma bereikbaarheid 1 januari 2016

4.2. Jaarlijkse bijstelling voor korte termijn

De jaarlijkse bijstelling binnen het programma Bereikbaarheid is gebaseerd op:

- De vrijval van gelden van projecten die bijvoorbeeld zijn afgesloten in de verantwoording 2016 of andere voordelen
- het kasritme van de reserve van het programma Bereikbaarheid.
- knelpunten die moeten worden opgelost.

4.2.1. Vrijval eigen middelen

In het overzicht hieronder staat hoe de vrijval van eigen middelen per 1 januari 2017 tot stand is gekomen.

Maatregel	Reserve Bereikbaarheid
Uitbreiding fietsenstalling Smakkelaarsveld	1.617
Fietsmaatregelen Stationsgebied en Leidsche Rijn	7
Brommers naar de rijbaan	48
Fietsparkeren business case OVT pilot	302

Maatregel	Reserve Bereikbaarheid
Fietspad langs het spoor Leidsche Rijn Centrum	0
Maatregelen Kapteynlaan	-25
Amendement VRI	22
Parkeer Reizigers Informatiesysteem	-66
Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen	15
Schone bussen	-38
Milieuzone vracht t/m eind 2014	161
Banden op spanning op P&R locaties	16
Luchtmaatregelen NRU groene buffer	-59
Gevoelige bestemmingen scholen (luchtkwaliteit)	1.952
Programmamanagement en organisatiekosten van NSL	171
vrijval van cofinanciering van busmaatregelen op de Waterlinieweg	500
Voordeel grondexploitatie Victor Hugoplantsoen	3.900
Bijdrage lokaal Maatwerk voor de Herenroute	145
Vrijval gemeentelijke middelen	8.668
Reservering voor:	593
– honoreren subsidieaanvraag 4 scholen luchtkwaliteitsmaatregelen (0,4 miljoen euro)	
– VRI maatregelen (0,022 miljoen euro)	
– Monitorings- en onderzoekskosten (0,171 miljoen euro)	
Per saldo vrijval gemeentelijke middelen	8.075

Bedrag x 1.000 euro

Toelichting op de vrijval van gemeentelijke middelen

Tijdelijke fietsenstalling Smakkelaarsveld

De uitbreiding van de tijdelijke fietsenstalling Smakkelaarsveld is niet uitgevoerd, omdat dit bouwtechnisch niet mogelijk was. Daarom zijn tijdelijk stallingsmogelijkheden voor de fiets gerealiseerd in de omgeving, zoals op de Willemsbrug.

Fietsmaatregelen Leidsche Rijn en Stationsgebied

Dit betrof een bijdrage aan de realisatie van fietsverbindingen in deze twee gebieden uit het NSL pakket.

Brommers op de rijbaan

Met deze maatregel zijn in de stad Utrecht de brommers naar de rijbaan “verhuisd”. Het project is afgerond.

Fietsparkeren business case OVT pilot

Door extra inkomsten uit kaartverkoop en lagere uitgaven voor beheer en onderhoud, aanloop- en communicatiekosten is een voordelig saldo aan gemeentelijke middelen toegevoegd.

Maatregelen Kapteynlaan

De herinrichting van de Kapteynlaan, een van de maatregelen uit NSL, is vorig jaar grotendeels afgerond.

Amendement optimalisatie verkeerslichten (VRI's)

Door dit amendement uit 2013 was 0,750 miljoen euro beschikbaar voor optimalisatie verkeerslichten waarmee een aantal verbeteringen is doorgevoerd. Het restant 0,022 miljoen euro wordt toegevoegd aan de post "aanpak VRI's inclusief kleine maatregelen" waarbij optimalisatie van verkeerslichten op basis van meldingen bij het meldpunt stoplichten gebeurt.

Parkeer Reizigers Informatie Systeem

In 2016 is dit project afgerond. Door de lange doorlooptijd en een aantal onvoorziene kosten is er een tekort van 66.000 euro.

Slimme routes, slim regelen, slim bestemmen

Dit betrof de ontwikkeling van het Verkeersplan dat in mei 2016 door de raad is vastgesteld.

Schone bussen

In het Raadsbesluit herprogrammering van FES-gelden is besloten een bijdrage te leveren aan de provincie Utrecht ten behoeve van een snellere vervanging van EVV bussen in de stad. Daarnaast hebben wij een bijdrage geleverd aan een tweede meetserie met de Utrechtse Euro 6 Dieselbus. Dit leidt tot een overschrijding van 0,038 miljoen euro op de gemeentelijke bijdrage.

Banden op spanning

Bij afvalstations hebben we gezorgd voor de mogelijkheid om banden van auto's op spanning te brengen. Dat heeft een gunstig effect op de luchtkwaliteit.

Luchtmaatregelen groene buffer

Deze gelden zijn besteed aan een groene buffer bij de Zambesidreef.

Gevoelige bestemmingen zoals scholen

Vier scholen hebben een aanvraag ingediend voor subsidie voor luchtkwaliteitsmaatregelen. In totaal is hiermee een bedrag gemoeid van 0,4 miljoen euro. In de Verantwoording wordt dit project (onderdeel van NSL) afgesloten, waarbij we 0,4 miljoen beschikbaar houden om de ontvangen subsidiebijdragen te honoreren.

Programmamanagement en organisatiekosten van NSL

Het programma is eind 2016 afgesloten. Het restant van 0,171 miljoen euro wordt toegevoegd aan de post Monitorings- en Onderzoekskosten.

Vrijval van cofinanciering van busmaatregelen op de Waterlinieweg

Voor cofinanciering van de Beter Benutten Vervolg subsidie voor busmaatregelen op de Waterlinieweg was in het MPB 500.000 euro gereserveerd. Echter, de cofinanciering wordt gedekt met gelden voor groot

onderhoud dat tegelijk met de aanleg van de busmaatregelen plaatsvindt (werk met werk maken). Daarom valt deze reservering vrij.

Voordeel grondexploitatie Victor Hugo Plantsoen

Vanuit de reserve Bereikbaarheid was 3,9 miljoen euro in de grondexploitatie Victor Hugoplantsoen (onderdeel van het project Dafne Schippersbrug) gestort. In de verantwoording 2016 wordt in het programma Stedelijke Ontwikkeling een positief resultaat gemeld van deze grondexploitatie. Het bedrag van 3,9 miljoen wordt weer in de reserve van het programma Bereikbaarheid gestort.

Bijdrage Lokaal Maatwerk voor herenroute

Vanuit Lokaal Maatwerk is een subsidie toegekend van 0,145 miljoen euro voor de Herenroute. Een deel van de dekking van dit project bestaat uit eigen geld. Door de toekenning van deze subsidie valt daarom eenzelfde bedrag aan gemeentelijke middelen vrij.

4.2.2. Ruimte in de reserve programma Bereikbaarheid

Het totaal aan eigen middelen dat vrijvalt in 2017 bedraagt dus 8.075.000 euro.

Conform de koers die is aangegeven vanaf het MPB 2015 richten wij ons tot en met 2020 op de uitvoering van alle projecten met een subsidie en op de aanleg van de westelijke stadsboulevard. Als het mogelijk is, houden we vrijval van eigen middelen in de reserve van het programma Bereikbaarheid om schommelingen in het kasritme van het afgelopen jaar en de komende jaren op te vangen. De herprioriteringsvoorstellen tellen op tot 6,1 miljoen euro. Bij de bepaling van de ruimte in de reserve bereikbaarheid is rekening gehouden met de kasschuif zoals besloten in de Voorjaarnota 2016.²

Herprioritering voor de korte termijn

In dit MPB herprioriteren wij maatregelen voor de korte termijn (tot en met 2020) waarbij het oplossen van knelpunten en het zogenaamde “multiplier-effect” (inzet van eigen geld als co-financiering voor subsidies) centraal staan. Vanzelfsprekend moet de herprioritering passen in het kasritme.

Herprioriteringsvoorstellen

Uitvoering voor maatregelen die voortvloeien uit het U-OV plan vervoersplan

In het MPB 2016 hebben we 200.000 euro gereserveerd voor maatregelen die voortvloeien uit het U-OV vervoersplan van vorig jaar. Dat bleek te laag ingeschat. Voor de uitvoering van deze resterende maatregelen en voor maatregelen die voortvloeien uit het U-OV vervoersplan van dit jaar hebben we naar verwachting nog 500.000 euro nodig. Het gaat ondermeer om de realisaties van 6 haltes, een wachtplaats en de aanpassing van een Verkeers Regel Installatie voor bussen.

Begeleiding kosten RING Utrecht 2017 en 2018

Concrete noodzakelijke inzet van de gemeente betreft:

² Vanuit de algemene middelen wordt de reserve gevoed met 3 miljoen euro in 2018 en 9 miljoen euro in 2019. In 2020 wordt 12 miljoen weer teruggestort.

- Het afronden van de bestuursovereenkomst.
- Het opstellen van een algemene realisatieovereenkomst en een realisatieovereenkomst over de Groene Verbinding.
- Het inbrengen van gemeentelijke eisen aan het project ten behoeve van de aanbesteding van een drietal grote contracten.
- Het gezamenlijk met Rijkswaterstaat opstellen van een minder hinder plan voor de uitvoering van de ring Utrecht en de NRU.
- Het opstellen van een Functioneel Ontwerp voor de Groene Verbinding.
- Actief meedenken over de inrichtingsvoorstellen voor water- en natuurcompensatie.
- Vooroverleg voor de vergunningaanvragen, met een accent op de folieconstructie.
- Actief meedenken over het Esthetisch Programma van Eisen (voor o.a. de onderdoorgangen naar De Uithof en geluidschermen).
- Inzet bij grondtransacties.

Naast bovengenoemde specifieke aandachtspunten is inzet nodig voor de deelname aan het wekelijkse overleg met Rijkswaterstaat, de bestuurlijke stuurgroepen. Tot slot fungeert de gemeentelijke coördinator als vraagbaak voor projectleiders van ontwikkelingen die grenzen aan de A12, A27 en A28. Hiervoor is een reservering nodig van 600.000 euro.

Smart mobility / Dynamisch Verkeersmanagement

Dynamisch verkeersmanagement (DVM) is een vorm van Smart Mobility die ervoor zorgt dat alle vervoerwijzen (lopen, fietsen, OV en auto) die bijdraagt aan een optimale verdeling van de beschikbare verkeerscapaciteit. Dit gebeurt door een combinatie van met elkaar communicerende verkeerslichten, nieuwe monitoringstechnieken en informatiesystemen langs de weg of naar mobiele apparaten zoals een telefoon of een systeem in een voertuig). Dit DVM hebben we voor het eerst gebruikt bij de herinrichting van 't Goylaan. Deze nieuwe toepassing gaan we vaker inzetten. We lopen voorop in Nederland met deze nieuwe toepassing. Momenteel werken we aan een goede inbedding ervan in de organisatie. Het komende jaar werken we naar deze nieuwe situatie toe. Dit brengt ook aanloopkosten met zich mee.

Omdat de aanleg van de Westelijke Stadsboulevard veel effect heeft op de verkeersdruk in Utrecht–West willen wij DVM ook inzetten om de tijdelijke bereikbaarheid op orde te houden. Hiermee is in het projectbudget van de Westelijke Stadsboulevard geen rekening gehouden.

Onder Smart Mobility vallen ook tal van mobiliteitsmaatregelen. De verdichtingsopgave zoals in de RSU is opgenomen vraagt de komende tijd extra aandacht voor het verankeren van mobiliteitsmanagementsmaatregelen in ruimtelijke ontwikkelingen. De ontwikkelingen rondom Smart Mobility gaan snel en bieden kansen voor mobiliteitsmanagement, bijvoorbeeld Mobility as a Service. Wij willen de markt uitdagen om met concrete voorstellen te komen voor de ontwikkeling van een state-of-art 'mobility as a service'–voor de Merwede Kanaal Zone. Ook blijven we werken aan (nieuwe) mogelijkheden om reizigers te beïnvloeden bij hun keuze voor vervoer.

Flankerend beleid winkelwandelgebied / herinrichting Lange Nieuwstraat en Wijde Doelen

Conform het verkeersplan staan voetganger en fiets centraal in de binnenstad. Voor de eventuele uitbreiding van het winkelwandelgebied is een aantal aanvullende maatregelen nodig voor de fietsers. De

belangrijkste is de herinrichting van de Lange Nieuwstraat en Wijde Doelen met goede fietsvoorzieningen. Dit past ook in de pilot openbare ruimte binnenstad. Voor deze herinrichting is 2 miljoen euro geraamd.

Verkeersveiligheidsmaatregelen Wilhelminalaan

De Wilhelminalaan in Vleuten was oorspronkelijk een weg waar 80 km/uur mocht worden gereden. Hoewel de toegestane snelheid nu lager is, wordt er nog steeds hard gereden ook vanwege de inrichting van de weg. We hebben daarom een plan uitgewerkt om de Wilhelminalaan als 30 km weg in te richten en stellen voor om 1,5 miljoen euro hiervoor te reserveren.

30 km Amsterdamsestraatweg

De aanpak van de Amsterdamsestraatweg is een integraal project. Onderdeel daarvan zijn de plannen om van de Amsterdamsestraatweg een 30 km weg te maken zijn in de maak. In het project is inmiddels een fasering van werk gemaakt, waarbij eerst de pleinen worden aangepakt. Wij stellen voor om 0,2 miljoen euro voor dit project te reserveren als bijdrage aan de dekking voor realisatie van de eerste fase van de uitvoeringsstrategie zoals in de Voorjaarsnota staat.

As Noordoost Noordwest

Momenteel onderzoeken wij de verkeerscirculatie voor de As Noordoost – Noordwest. Deze loopt van Oudenoord via Kaatstraat – Willem van Noortplein naar de Kardinaal de Jongweg. In dit project verkennen we onder meer oplossingen voor neveneffecten van de Knijp Monicabrug en verkeersveiligheidsknelpunten op de route. Voor de verkenning en uitvoering van quick wins stellen we voor 0,2 miljoen euro te reserveren.

Aanpak Kanaalstraat

Voor de Kanaalstraat wordt momenteel samen met bewoners een visie opgesteld voor verbetering van de leefomgeving, mogelijk door een herinrichting. Als bijdrage aan dit proces stellen wij voor om 0,1 miljoen euro te reserveren.

Geprioriteerde maatregelen korte termijn	Kostenraming gemeentelijke bijdrage
Uitvoering voor maatregelen die voortvloeien uit het U-OV vervoersplan 2016 en 2017	500
Begeleiding kosten RING Utrecht 2017 en 2018	600
Smart mobility / Dynamisch Verkeersmanagement	1.000
Flankerend beleid winkelwandelgebied / herinrichting Lange Nieuwstraat en Wijde Doelen	2.000
Bijdrage aan aanpak Amsterdamsestraatweg	200
Aanpak Verkeersveiligheid Wilhelminalaan	1.500
Verkenning as Noordoost Noordwest	200

Geprioriteerde maatregelen korte termijn	Kostenraming gemeentelijke bijdrage
Bijdrage aan visie Kanaalstraat	100
Totaal	6.100

Bedrag x 1.000 euro

4.2.3. Fietstunnels Cartesiusdriehoek en Daalsebuurt

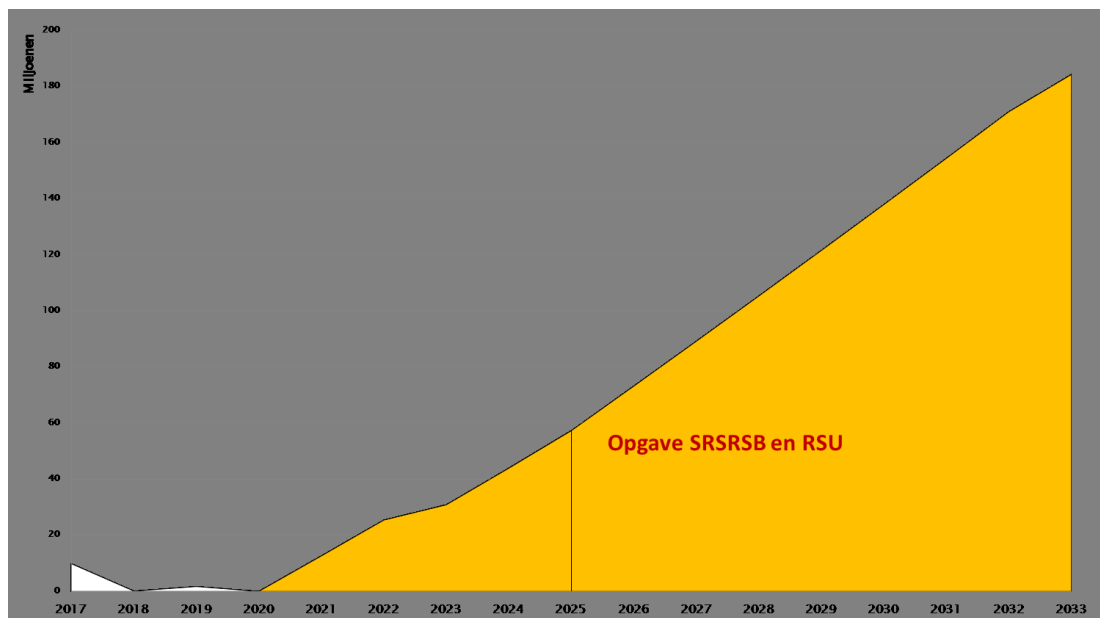
De fietstunnels Cartesiusdriehoek en Daalsebuurt zijn nodig vanwege de gebiedsontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en de Daalsebuurt en de toenemende mobiliteitsvraag. Wij hebben niet genoeg dekking gevonden om deze twee tunnels te realiseren op korte termijn. Daarom stellen we voor om de fietstunnel Daalsebuurt te temporiseren en de realisatie te koppelen aan de herinrichting van de Amsterdamsestraatweg.

Voor de fietstunnel Cartesiusdriehoek wordt in de Voorjaarsnota 2017 voorgesteld om 1 miljoen euro te reserveren uit de investeringsimpuls. We verwachten dat we daarmee voldoende middelen hebben voor de realisatie van deze tunnel door subsidies en bijdragen van derden.

4.2.4. Merwedekanaalzone bereikbaarheid impuls (fietstunnel bij Mandelabrug)

In de investeringsstrategie die parallel met de RSU is opgesteld is inzichtelijk gemaakt dat de mobiliteitsopgave een grote bepalende factor is bij de verdichtingsopgave voor de Merwedekanaalzone. Passende bij gezonde verstedelijking is het streven de mobiliteitsgroei zoveel mogelijk op te vangen met OV en fiets. In aanvulling op de noodzakelijke systeemsprong OV zal moeten worden geïnvesteerd in het fiets en wandelverkeer door het realiseren van een aantal fiets- en voetgangersbruggen en/of tunnels en adequate fietsverbindingen voor de ontsluiting met andere gebieden. Wij denken hierbij als eerste aan een fietstunnel. De tunnel kost naar verwachting circa 8,9 miljoen euro. Hiertoe reserveren we in de Voorjaarsnota 2017 3 miljoen euro. Met de reservering nodigen we nadrukkelijk andere partijen uit, bijvoorbeeld in de vorm van subsidies, bij te dragen aan de realisatie van de fietstunnel bij de Mandelabrug.

In het IPvE van de busbaan Dichterswijk/Van Zijstweg hebben we voor de kruising bij de Mandelabrug een variant uitgewerkt met een fietstunnel en een variant zonder fietstunnel, conform de toezegging aan de raad. Of de tunnel kan worden gerealiseerd met de uitvoering van het project HOV Dichterswijk / Van Zijstweg is mede afhankelijk van bijdragen van derden. Besluitvorming over de tunnel leggen we voor aan de raad bij de vaststelling van het Voorlopig Ontwerp die naar verwachting eind 2017 plaatsvindt.



Figuur 2 reserve programma bereikbaarheid met herprioriteringsvoorstellen korte termijn

4.3. Doorkijk voor de middellange termijn en lange termijn

Voor de middellange termijn (t/m 2025) en de lange termijn (na 2025) geven we een op hoofdlijnen weer welke maatregelen we voorzien ter dekking vanuit het MPB. Criteria betreffen de bijdrage aan SRSRSB en aan RSU.

Vanaf 2021 t/m 2033 wordt jaarlijks 16.931 miljoen euro toegevoegd aan de reserve van het programma Bereikbaarheid uit de algemene middelen. In de Voorjaarsnota van 2016 is vastgesteld dat vanaf 2020 jaarlijks 3,5 miljoen euro wordt toegevoegd aan het MPB om te sparen voor (een gemeentelijk aandeel in) de bij de groei van de stad benodigde investeringen in bereikbaarheid (oa OV systemsprong). In de Voorjaarsnota 2017 wordt voorgesteld om vanaf 2025 hiervoor jaarlijks 1,1 miljoen euro extra te reserveren.

Een aantal uitgaven ligt vast als gevolg van besluitvorming, zoals:

- Jaarlijkse kosten van de activering van de Westelijke stadsboulevard (totaal bedrag investering 30,0 miljoen euro, lineaire afschrijving in 15 jaar van 2 miljoen euro per jaar, 4% omslagrente, totale rentekosten 9,6 miljoen euro).
- Jaarlijkse kosten van de activering van de Van Zijstweg (totaal bedrag investering 16,5 miljoen euro, lineaire afschrijving in 15 jaar van 1,1 miljoen euro, 4% omslagrente, totale rentekosten 5,28 miljoen euro).
- Gemeentelijke bijdrage aan het project Opwaardering Noordelijke Randweg, geraamd 11,7 miljoen euro t/m 2024.

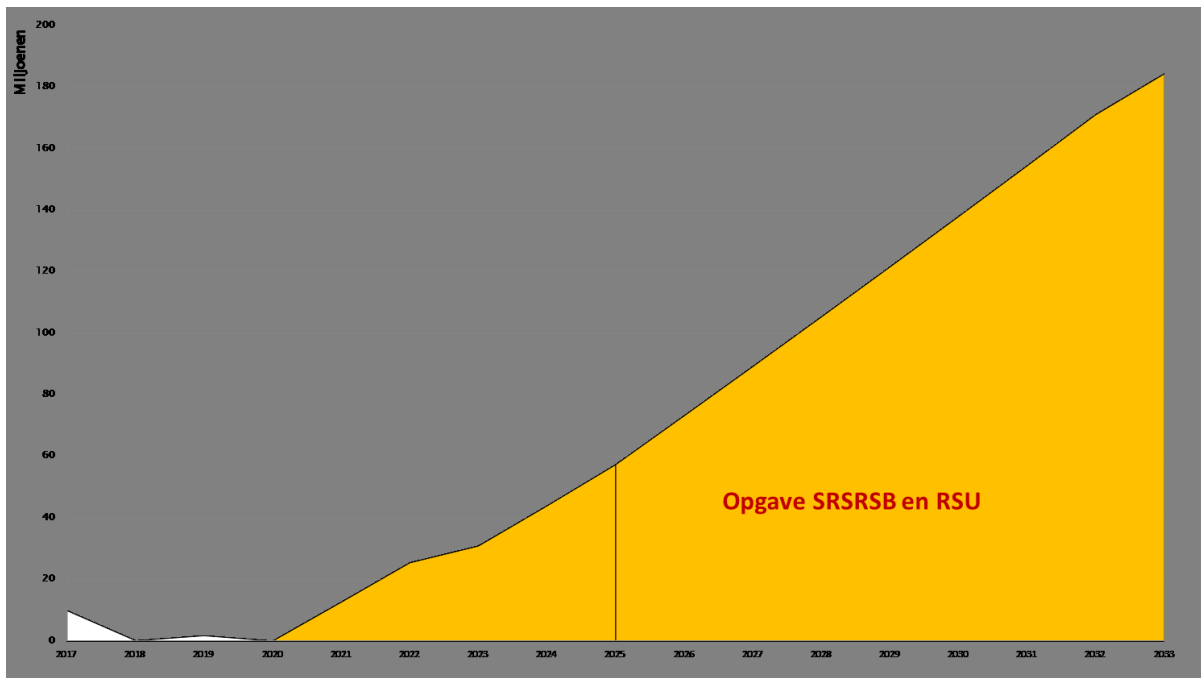
De middelen die na 2020 beschikbaar komen zijn in principe bestemd om de maatregelen uit SRSRSB uit te voeren. De volgorde van programmering wordt in de loop van de tijd bepaald. Vanzelfsprekend kijken we naar mogelijkheden voor subsidiëring.

Wel willen we middelen voor een Fietsvoorziening Rijnsweerd – USP reserveren. Met het rijk is afgesproken dat 1,3 miljoen euro uit de bovenwettelijke maatregelen wordt besteed aan deze fietsvoorziening. Het gaat om een onderdoorgang voor fiets en voetganger onder de A27 (ter hoogte van de kruising met de A28) die een verbinding vormt tussen Rijnsweerd en de Uithof (2021 en 2022, één van de prioritaire gebieden van de Ruimtelijke Strategie Utrecht. We willen graag 3,4 miljoen euro reserveren voor deze fietsvoorziening.

In verband met het mogelijk maken van een positief meerjarig verloop van de reserve Bereikbaarheid is met de Provincie Utrecht de afspraak gemaakt om de resterende eigen gemeentelijke bijdrage (11,1 miljoen euro) niet in te zetten voor het VERDER project de HOV Leidsche Rijn Z 80 (bustunnels 5 Meiplein en Anne Frankplein van de busbaan Transwijk), die voor 2020 moet worden gerealiseerd. Daarvoor in de plaats willen wij de restanten op de projecten HOV Leidsche Rijn Centrum en HOV Rijnvliet hiervoor inzetten. We zijn met de VERDER partners in overleg hoe wij de (vrijvallende) 11,1 miljoen na 2020 binnen de VERDER kaders gaan inzetten.

Het budget in de exploitatie (programmabegroting) voor wettelijke en reguliere taken (oa verkeersadvisering, verkeersbesluiten, toetsing bestemmingsplannen etc) is te laag. Deze dient verhoogd te worden met 0,6 miljoen euro om te voldoen aan deze taken. Consequentie hiervan is – om binnen het budgettaire kader van het programma te blijven – dat de jaarlijkse storting in de reserve MPB verlaagd dient te worden.

Voor de lange termijn richten wij ons dus op de systeemsprong van het mobiliteitssysteem om de groei van de stad en daarmee de groei van de vraag naar mobiliteit op te vangen. Het gaat hierbij in de eerste plaats om de bereikbaarheid van de zogenaamde prioritaire gebieden waar de meeste groei plaatsvindt. Maatregelen zijn nog niet geprogrammeerd. We houden in de reserve wel rekening met cofinanciering hiervoor. Conform besluitvorming zal het restant van de Dichtersbaan, één van de projecten van De Uithoflijn, worden toegevoegd aan het budget voor Cofinanciering OV systeemsprong. In de Voorjaarsnota is daarnaast bepaald dat vanaf 2025 1 miljoen euro voor deze cofinanciering wordt uitgetrokken.



Figuur 3 reserve programma bereikbaarheid met alle voorstellen

4.4. Conclusie

Op de korte termijn houden we in grote lijnen vast aan de ingezette koers om tot en met 2020 alleen die projecten uit te voeren die een subsidie hebben en de Westelijke Stadsboulevard te realiseren. We voeren ook de actieplannen uit die in 2015 zijn vastgesteld. De vrijval willen we benutten voor het oplossen van knelpunten en voor verkeersmanagement en DVM. Een deel ervan is nodig om schommelingen in de reserve op te vangen.

Voor de middellange en de lange termijn reserveren wij de middelen voor de nog ongedekte maatregelen uit SRSRSB. Daarnaast willen we bijdragen aan de bereikbaarheid en aan mobiliteitsoplossingen voor de prioritaire gebieden. We gaan op zoek naar bijdragen van subsidieverleners op regionaal, rijks en Europees niveau. Eigen middelen dienen dan als cofinanciering. Voor de middellange termijn stellen wij voor geld te bestemmen als cofinanciering voor de toegezegde rijkssubsidie voor een fietsvoorziening Rijnsweerd – USP. Daarnaast willen wij vanaf 2020 de jaarlijkse storting verlagen voor een extra bijdrage in de exploitatie voor uitvoering van reguleren en wettelijke taken op het gebied van mobiliteit. Voor de lange termijn sparen we voor cofinanciering voor een (OV) systeemsprong met het oog op de ontwikkeling van de prioritaire gebieden.

Bijlagen

1. Uitvoeringsplanning

Maatregel	Vorbereiding	uitvoering
FIETS		
Hoofd fietsroutes		2017
Door fietsroutes Cremerstraat	2016	2017
Herenroute		2017
HHH vervolg malieblad	2017	2018
Fietsbrug ARK		2017
Invoering leenfietsen 5/10 punten		2017
Fietsparkeren binnenstad		2017 – 2020
Fietsparkeren business case OVT na pilot expl.		2016 – 2020
Door fietsroute Vechtroute 1		2017
Door fietsroute Vechtroute 2	2017	2018
Door fietsroute om de binnenstad Oost	2016 – 2017	2017
Fietsroute Elektronweg – Reactorweg	2017	2018
Door fietsroute Om de Noord binnenstad	2016 – 2018	2019
Door fietsroute Overvecht – USP	2016 – 2017	2017
Fietsimpuls ebike		2016 – 2017
Aanpak Nachtegaalstraat – Reigerstraat	2016 – 2017	2018 – 2019
Aanpak Voorstraat – Witte vrouwenstraat	2016 – 2018	2018 – 2019
VOETGANGER		
Actieplan Voetganger 2015 – 2020		2016 – 2020
VOORZIENINGEN STATIONS		
Voorzieningen fietsparkeren station Overvecht	2016	2016/2017
Fietsparkeren station Overvecht Tuindorpkant	2016	2017
Fietsvoorziening station LRC en Lage Weide		2017
Integrale aanpak Vondellaan	2017 – 2018	2019
Ooster- en Westerkade / bereikbaarheid Vaartse Rijn RSS	2016 – 2017	2017 – 2018
OPENBAAR VERVOER		
HOV bestaande stad Z80	2016	2017 – 2019

Maatregel	Vorbereiding	uitvoering
HOV bestaande stad Z90	2016 – 2017	2018 – 2020
Herinrichting Jacobstraat (laatste werkzaamheden)		2017
OV maatregelen Waterlinieweg	2016	2017
P+R VOORZIENINGEN		
50 P+R plaatsen in garage LRC		2018
AUTO		
Expeditiebrug Jaarbeurs		Afh van Jaarbeurs
Westelijke stadsboulevard	2016 – 2017	2018 – 2019
Socrateslaan / Beneluxlaan Oost	2017 – 2018	2018 – 2019
Overige stedelijke verbindingswegen	Na 2020	Na 2020
Verkeersmaatregelen Harlemerwaard		Afh van gemeente Woerden
Opwaardering NRU	2016 – 2019	2020 – 2024
Alternatief Knip Maarssenseweg	2016 – 2017	2017
Oversteekbaarheid Eyckmanlaan	2017	2018
VERKEERSVEILIGHEID		
Briljantlaan – Diamantweg	2016–2017	2017
Zamenhofdreef– kruising met Marnedreef	2016–2017	2017
Molaudreef – kruising met Wolgadreef	2016–2017	2017
Koningsweg – Kozakkenweg	2016–2017	2017
Maartvlinder – oversteek busbaan Leidsche Rijn College		2017
Amazonedreef 30 km/u		2018
Lessepsstraat kruising met Zwanenvechtlaan		2017
Kruising Einsteindreef–Seinedreef		2017
Vleutenseweg	2017	n.n.b.
Australiëlaan – Vrieslantlaan	2017	n.n.b.
Vasco de Gamalaan – Kruising met Livingstonelaan	2016–2017	2017
Molaudreef– kruising met Neckardreef	2016–2017	2017
Griftstraat	2016–2017	2017
Stroomrugbaan – bij WC Vleuterweide		2017–2018
Meerndijk / kruising De Meernbrug		2017
Schoolzone Musicallaan		2017
Willem van Noortplein & Pieter Nieuwlandstraat	2017	n.n.b

Maatregel	Vorbereiding	uitvoering
Actieplan De Gebruiker Centraal vervolg		2016-2017
Actieplan Goederenvervoer 2015-2020		2015-2020
Actieplan Schoon Vervoer 2015- 2020		2015-2020

2. Maatregelen programma Bereikbaarheid

Projectnaam:	Kosten- raming	Budget GU	Verder GU	Dekking vanuit bijdragen derden	Realisatie t/m jaarrekening 2016
Hoofdfietsroutes, incl. fiets file vrij en aanvullend	24.970	3.486	7.595	13.889	22.221
Doorfietsroutes (amendement 2013/A83) Cremerstraat	1.800	1.000	0	800	621
Herenroute (inclusief Vervolg Maliebald, Maliebaan)	3.100	44	2.430	626	2.163
Dafne Schippersbrug	24.600	7.100	15.000	2.500	17.368
Moreelsebrug	6.500	1.500	5.000	0	5.500
Invoering leenfietsen	4.112	0	4.112	0	379
Fietsparkeren binnenstad	8.097	6.597	0	1.500	3.698
Fietsparkeren business case OVT na pilot	6.000	6.000	0	0	23
Fietsparkeren Utrecht Centrum (Kruisvaartstalling)	8.109	0	0	8.109	0
Fietsparkeren Utrecht Centrum (FRIS-vervolg)	820	0	0	820	327
Verbeteren as van Berlage fietspaden op Egmondkade en van Hoornekade	3.833	1.435	0	2.398	2.179
fietsroute Oosterspoorbaan	1.500	1.500	0	0	1.230
Doorfietsroute Vechtroute fase 1 en 2	3.200	790	1.100	1.310	228
Doorfietsroute om de Oost, Tolsteeg- en Maliesingel	1.930	473	0	1.457	1.276
Doorfietsroute om de Oost resterende tracé	2.309	1.092	0	1.217	254
Doorfietsroute langs spoor Adam	5.200	5.200		0	11
Hoofdfietsroute Elektronweg – Reactorweg	1.200	0	1.200	0	0
Doorfietsroute Noordelijke Singelring	3.500	0	3.500	0	32
Doorfietsroute Overvecht-Uithof	2.526	1.194	0	1.332	270
Doorfietsroutes langs Vleutense Baan en ARK	1.977	0	0	1.977	0
Kwaliteit fietsroutes stations	2.500	1.473	0	1.027	1.962
Fietsimpuls	262	262	0	0	157
E-bike	175	175	0	0	105
Fiets- en voetgangervoorzieningen Nachtegaalstraat – Reigerstraat*	5.550	0	5.550	0	23
fiets- en voetgangervoorzieningen Voorstraat– Witte Vrouwenstraat	5.000	0	5.000	0	0
Actieplan voetgangers	1.000	1.000	0	0	194

Projectnaam:	Kosten- raming	Budget GU	Verder GU	Dekking vanuit bijdragen derden	Realisatie t/m jaarrekening 2016
Verplichte bijdrage projectmanagement Beter Benutten Vervolg	600	600	0	0	218
Totaal Fiets en voetganger	130.369	40.921	50.487	38.962	60.439
HOV Leidsche Rijn	15.113	0	0	15.113	7.105
HOV bestaande Stad Z90 (HOV- deel)	9.237	0	0	9.237	4.901
HOV bestaande stad Z80	79.794	4.877	16.169	58.748	6.550
Randstadspoor	11.696	11.696	0	0	9.179
OV Overvecht inclusief Jacobsstraat	12.000	0	5.000	7.000	3.198
De Uithoflijn tram (onderbouw en randvoorwaardelijke projecten, incl Cranenborgh)	139.061	59.300	0	79.761	118.743
Risicovoorziening De Uithoflijn (DO)	2.500	2.500	0	0	0
Busbaan Kruisvaart	11.000	0	0	11.000	9.478
Westtangent Inclusief Tangentlijn 10)	13.612	0	0	13.612	5.816
Studiekosten OV MIRT	85	85	0	0	27
Cofinanciering OV-systeem sprong	13.500	13.500	0	0	0
Verkennen en benutten OV alternatieven USP en UC	3.200	200	0	3.000	881
Fietsparkeervoorzieningen station Overvecht aan de kant van Tuindorp	100	50	0	50	10
Fiets- (sternet) en voetgangersvoorzieningen en <i>kiss and ride strook</i> (OV knooppunt) station Zuilen	500	250	0	250	0
Fiets- (sternet) en voetgangersvoorzieningen (OV knooppunt) station Lunetten	500	250	0	250	0
Verbeteren fietsenstalling bij station Terwijde	100	50	0	50	24
Voorzieningen station Overvecht	830	0	0	830	0
Integrale aanpak Vondellaan	1.600	800	0	800	0
voetgangers- en fietsvoorzieningen Oosterkade en Westerkade tbv bereikbaarheid station Vaartsche Rijn	4.000	2.000	0	2.000	-119
handhaving Taxikeurmerk (5 jaar)	250	250	0	0	77
investeringen tbv taxistandplaatsen	100	100	0	0	2
Toegankelijkheid bushaltes	500	500	0	0	11
OV-inframaatregelen nav vervoersplan	700	700	0	0	171
Totaal Openbaar Vervoer	319.978	97.108	21.169	201.701	166.054
Aanvullend programma Bereikbaarheid Stationsgebied	31.300	31.300	0	0	6.041

Projectnaam:	Kosten- raming	Budget GU	Verder GU	Dekking vanuit bijdragen derden	Realisatie t/m jaarrekening 2016
Bijdrage expeditiebrug Jaarbeurs	2.500	0	2.500	0	0
Inpassing NOUW LR CENTRUM	8.036	8.036	0	0	4.970
Risico nadeelcompensatie en planschade	500	500	0	0	155
Verkeersmaatregelen Harmelerwaard	1.516	1.516	0	0	0
Wegnummer informatie systeem	1.500	1.500	0	0	69
Groene golf Cartesius weg	150	145	0	5	5
Integrale aanpak NRU	180.000	16.700	0	163.300	5.491
Westelijke Stadsboulevard (MUW)	30.000	30.000	0	0	808
Overige verbindingswegen	41.800	41.800	0	0	0
Herinrichting t Goylaan	6.129	1.752	0	4.377	4.126
Binnenstedelijke verbindingsweg Socrateslaan Beneluxlaan Oost	5.000	0	5.000	0	5
Planstudie ring Utrecht 2015 en 2016 (voorlopige raming)	1.278	1.278	0	0	607
Maatregelen alternatief knip Maarssewagweg	1.500	1.500	0	0	119
Oversteekbaarheid Eykmanlaan	1.109	1.109	0	0	108
Slimme kruisingen	600	600	0	0	360
Totaal Auto	312.918	137.736	7.500	167.682	22.864
P&R Leidsche Rijn Centrum	2.858	0	2.858	0	234
Totaal Park & Ride	2.858	0	2.858	0	234
Actieplan goederenvervoer	3.812	2.709	200	903	2.518
Stadsdistributie Stop & Drop	550	200	0	350	130
Laad- en losplaatsgebruik	50	50	0	0	30
Logistiek ontkoppelpunt	507	250	0	257	75
Truckspotting	462	100	0	362	113
Elektrisch Vervoer (ASV)	4.756	1.961	0	2.795	3.706
Milieuzones en subsidies (ASV)	3.693	1.374	0	2.320	2.414
Stimuleren deelgebruik auto (ASV)	807	0	0	807	305
Actieplan De gebruiker Centraal (Mobiliteitsmanagement)	6.120	1.926	0	4.195	6.088
De gebruiker Centraal Vervolg 2016-2017	2.001	501	0	1.501	357
Scholen aanpak (DGC)	190	190	0	0	0
Spitsmijdende bedrijven (DGC)	282	282	0	0	0
Publiekstrekkingen en evenementen	150	150	0	0	90
Pak het moment	97	97	0	0	42
Ontwikkeling reisadvies (DGC)	166	166	0	0	100
Meetnet Luchtkwaliteit	1.050	792	0	258	587
Eigen wagenpark (ASV)	500	500	0	0	19
Vervangen dieselaggregaten door aansluitpunten (ASV)	750	25	0	725	738

Projectnaam:	Kosten- raming	Budget GU	Verder GU	Dekking vanuit bijdragen derden	Realisatie t/m jaarrekening 2016
Luchtkwaliteitsmaatregelen bij scholen	400	400	0	0	0
Monitoren en onderzoekskosten	8.921	7.840	0	1.081	6.478
Proof of Concept	2.248	0	0	2.248	548
Smart Mobility / Dynamisch Verkeersmanagement	1.000	1.000			
Totaal Duurzaam Vervoer (overig)	38.513	20.511	200	17.802	24.338
Opheffen parkeerplaatsen Mariaplaats	507	507	0	0	83
Totaal Reguleren autoparkeren Parkeren	507	507	0	0	83
Actieplan Verkeersveiligheid	5.000	5.000	0	0	181
Aanpak knelpunten verkeersveiligheid	5.139	4.918	0	221	4.609
Maatregelen verkeersveiligheid busbaan Vleuterweide	2.325	1.925	0	400	269
Onderhouden UVL (2 jaar) en verkeerstuin	350	250	0	100	125
Hinderplanning 2012 t/m 2014 (incl. communicatie)	290	290	0	0	192
Aanpak VRI's inclusief kleine fysieke maatregelen	1.022	1.022	0	0	73
Economisch investeringsfonds	10.000	10.000	0	0	5.656
Amsterdamsestraatweg	1.800	1.800	0	0	53
Aanpak verkeersveiligheid Wilhelminalaan	1.500	1.500			
Bijdrage aan visie Kanaalstraat	100	100			
Flankerend beleid winkelwandelgebied / herinrichting Lange Nieuwstraat en Wijde Doelen	2.000	2.000			
Verkenning As Noordoost Noordwest	200	200			
Totaal wijken en verkeerveiligheid	29.726	29.005	0	721	11.158
Eind totaal	834.869	325.788	82.213	426.867	285.170

3. Wijzigingen gebiedsindeling invoeren betaald parkeren

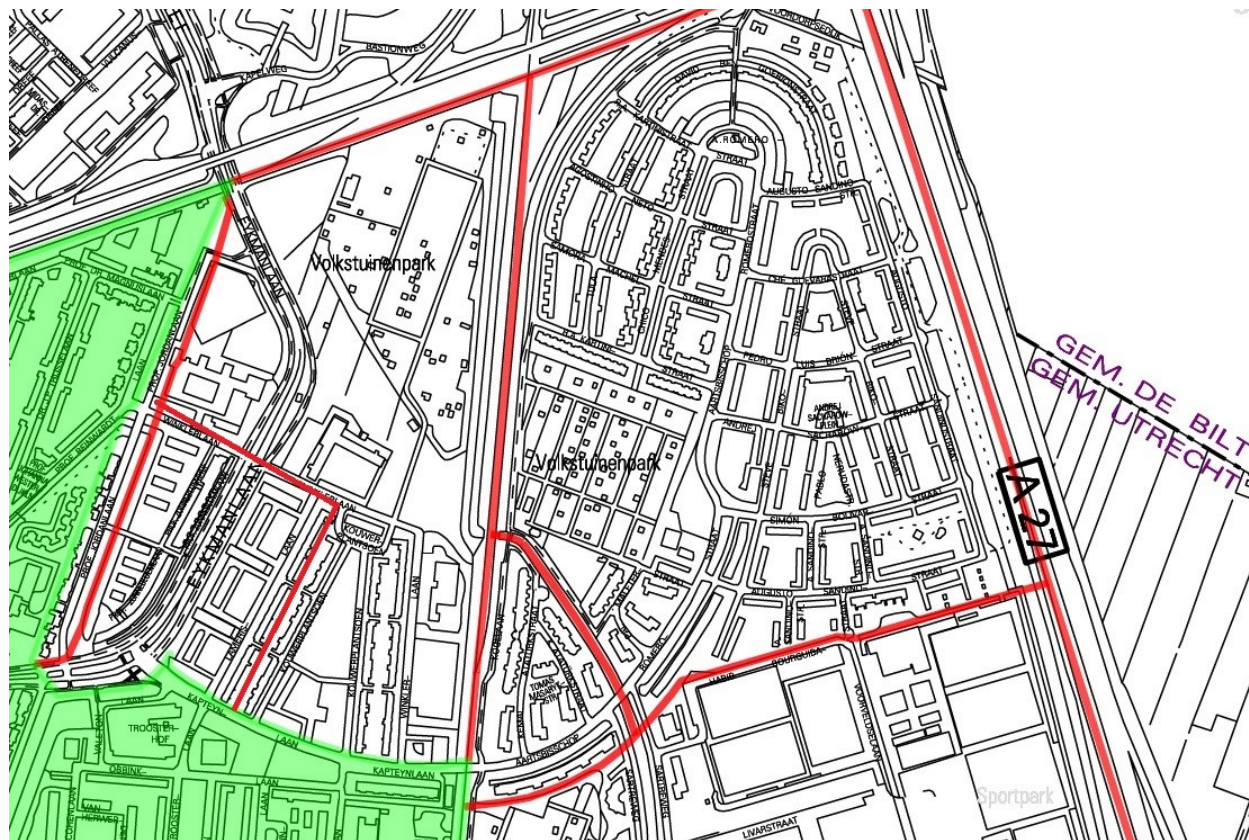
Prof. Zonnebloemlaan, Prof. Zonnebloemhof, deel van de Winklerlaan en Lamerislaan

Per 1 juni wordt betaald parkeren ingevoerd in de Jordanlaan in Tuindorp Oost. Veel bewoners uit de directe omgeving die wonen in Prof. Zonnebloemlaan, prof. Zonnebloemhof en Lamerislaan hebben n.a.v. dit bericht de gemeente verzocht voor hun straten een apart gebied voor invoeren betaald parkeren te maken. Deze bewoners maken zich zorgen over een nog hogere parkeerdruk in hun straat als per 1 juni betaald parkeren wordt ingevoerd op de Jordanlaan. Met het wijzigen van het gebied kan door invoering betaald parkeren de parkeeroverlast daar worden aangepakt waar deze het meest ervaren wordt.

Plantage e.o.

Uit gesprekken met bewoners in 2015 kwam naar voren dat bewoners de gebiedsafbakening (Ondiep Zuidzijde en Royaards van den Hamkade) ter discussie stelden. Tijdens een daarop volgende wijkschouw hebben wij geconstateerd dat er een fout is gemaakt met de gebiedsafbakening langs de Royaards van den Hamkade. Deze straat wordt van de Plantage gescheiden door een brede groenstrook en heeft meer binding met achterliggende straten. Ruimtelijk en functioneel gezien hoort deze straat dus niet bij het gebied Plantage.

De bewoners in Ondiep Zuidzijde voelen veel binding met de Plantage. Ruimtelijk en functioneel gezien is er geen duidelijke scheidslijn te leggen. Zij hebben daarnaast via een handtekeningen-actie meegenomen te worden in de gebiedsindeling. Met een andere gebiedsindeling wordt het gebied Plantage ruimtelijk logischer en wordt de parkeerproblematiek aangepakt daar waar die ervaren wordt.





4. Parkeergegevens per rayon

zone	parkeerrayon nummer	parkeerrayon naam	aantal parkeerplaatsen	2% v aant parkeerplaatsen	Doel Fiets	Doel Groen	Doel Spe-len	Doel Trot-toir	Be-nut van 2%	Resterend
Zone A1	1.100	Wijk C	187	3					0	3
	1.102	Janskerkhof vergunninghouders	296	6					0	6
	1.200	Janskerkhof automaten	513	10					0	10
	2.100	Nieuwegracht automaten	341	7					0	7
	2.101	Nieuwegracht vergunninghouders	184	4					0	4
	2.102	Springweg vergunninghouders	183	4	1				1	3
	2.200	Springweg automaten	332	7					0	7
		Totaal	2036	41	1	0	0	0	1	40
Zone A2	3.100	Oudwijk	1076	22	2				2	20
	3.200	Watervogelbuurt	454	9	1				1	8
	3.300	Hendrik Tollensstraat e.o.	230	5					0	5
	3.400	Dichterswijk-oost	322	6					0	6
	4.100	Buiten Wittevrouwen	1327	27	2	1			3	24
	4.600	Hooch Boulandt	798	16		4	4		8	8
	5.100	Hagelbuurt	53	1					0	1
	5.200	Nieuw Engeland	1043	21	1	2			3	18
	5.300	Lombok	1760	35	2				2	33
	5.400	Leidseweg e.o.	430	9					0	9
	8.100	Vogelenbuurt	1556	31	3	2			5	26
	8.200	Wittevrouwen	1722	34	2			1	3	31
	8.300	Pijlsweerd	930	19					0	19
	9.100	Jaarbeursplein e.o.	74	1					0	1
	9.112	Smakkelaarsveld	16	0					0	0
	9.200	Knipstraat	26	1					0	1
		Totaal	11.817	237	13	9	4	1	27	210
Zone B1	1.111	Amsterdamsestraatweg	77	2					0	2

zone	parkeerrayon nummer	parkeerrayon naam	aantal parkeerplaat- sen	2% v aant parkeerplaat- sen	Doel Fiets	Doel Groen	Doel Spe- len	Doel Trot- toir	Be- nut van 2%	Resterend
	6.100	Oudwijk Noord	937	19					0	19
	6.200	Schildersbuurt	2081	42	3				3	39
	6.300	Abstede	823	16					0	16
	6.400	Rivierenwijk	744	15					0	15
	6.500	Rubenslaan e.o.	374	7					0	7
	6.600	Oude Houtensepad	79	2					2	2
	7.100	Pijlsweerd Noord	922	18	2				0	16
	7.200	Tuinwijk	1908	38					0	38
	7.300	Zeeheldenbuurt	1483	30	1				1	29
	7.600	Tuindorp Oost	1096	22					0	22
	7.700	Tuindorp	1253	25		5			5	20
	7.800	Tuindorp Noord	1016	20					0	20
	10.100	Nieuw Welgelegen	187	4					0	4
	10.200	Nieuw Welgelegen West	389	8					0	8
	11.100	Welgelegen	41	1					0	1
	12.100	2e Daalsebuurt	997	20	3				3	17
	12.200	Ondiep	225	5					0	5
	13.100	Laan van Nieuw Guinea	901	18					0	18
	14.100	Majellapark	562	11					0	11
	15.100	Lodewijk Napoleonplantsoen	314	6					0	6
	17.100	Europalaan Noord	134	3					0	3
		Totaal	16.543	331	9	5	0	0	14	318
Totaal fiscaal			30.396	610	23	14	4	1	42	568