

NOTA Nieuwe Ruimtelijke Strategie voor Utrecht

De Utrechtse ruimtelijke agenda wordt de komende decennia bepaald door twee grote opgaven. Namelijk het faciliteren van de groei van de stad naar een omvang van 400.000 inwoners en het tegelijkertijd op peil houden van de kwaliteit van de leefomgeving. De groei naar 400.000 inwoners verloopt door veranderingen in de samenleving naar verwachting in een langzamer tempo dan tot voor kort werd aangenomen. De huidige economische recessie en mogelijk structurele verschuivingen in de manier waarop mensen wonen, werken en winkelen zorgen voor een andere vraag naar het gebruik van de ruimte in de stad. Dat is nu met name zichtbaar in de vraag naar kantoren en winkels en een afwachtende houding van mensen op de woningmarkt. De gemeente Utrecht moet voor de korte en de langere termijn daarop een antwoord vinden. Op de korte termijn gaat het vooral om keuzes voor de grote ontwikkellocaties in Leidsche Rijn, Stationsgebied en Rijnenburg en geschikte locaties voor binnenstedelijke (her)ontwikkeling.

In de voorbije periode van hoogconjunctuur was de vastgoedmarkt vooral aanbod gestuurd. Sinds 2008 ontwikkelt de markt zich vooral vraaggericht. De eindgebruiker bepaalt of en hoe succesvol een ruimtelijke ontwikkeling is. Per locatie moeten kansen en risico's zorgvuldiger gewogen worden om de toegevoegde waarde voor stad of wijk, en de economische haalbaarheid te bepalen. Niet alleen nieuwe ontwikkelingen komen moeizamer en in een lager tempo dan verwacht tot stand, ook lopende projecten en programma's ondervinden de gevolgen van de veranderingen in de vraag en de mogelijkheden van financiers. De Nieuwe Ruimtelijke Strategie voor Utrecht is ons antwoord op de veranderende marktomstandigheden en geeft inzicht in de wijze waarop de gemeente met de problematiek om wil gaan.

Een hoge stedelijke dichtheid vraagt in de ruimtelijke ordening en inrichting, de planologie en de bouw, aandacht en borging van de kwaliteit van de leefomgeving (luchtkwaliteit, geluid, geur).

1. Veranderende marktomstandigheden

In vergelijking met andere delen van Nederland heeft Utrecht een sterke positie. De centrale ligging en bereikbaarheid, de nabijheid van de Utrechtse Heuvelrug en het Groene Hart, de hoge kwaliteit van de historische binnenstad, de omvangrijke studentenpopulatie en in het verlengde daarvan de constante instroom van hoog gekwalificeerd personeel zorgen er voor dat de omvang van de Utrechtse bevolking blijft toenemen, dat de stad verjongt in plaats van vergrijsd en dat de stad ook in economische zin groeit. Consultatie van marktpartijen bevestigt dat deze kwaliteiten Utrecht een blijvend interessante plek maken om te investeren. Tegelijkertijd slaat ook in Utrecht de crisis op de afzetmarkt hard toe. Bovendien zijn voor het bepalen van een nieuwe ruimtelijke strategie voor Utrecht niet alleen de conjuncturele veranderingen van betekenis. Er is ook sprake van structurele veranderingen in de afzet van vastgoed, nieuwe werkvormen, digitale trends etc.

Per vastgoedcategorie zijn structurele trends waarneembaar:

Kantoren: Er is geen sprake meer van een absolute groeimarkt, maar een vervangingsmarkt. Bovendien ontstaat er meer dynamiek, door een behoefte aan kortere contracten en nieuwe concepten. De kwalitatieve elementen die eindgebruikers noemen, zijn: andere huisvesting vanwege minder ruimte vraag (het nieuwe werken), veranderde ruimtevrage door fusies en concentratie, en nieuwe cultuurimplementatie. Locaties die hierbij horen moeten goed centraal gelegen zijn, een ontmoetingsplek bieden en een positief imago hebben. In Utrecht zijn de gevolgen vooral in de regio en op minder centraal gelegen kantorenlocaties merkbaar. Het Stationsgebied blijft een groeigebied.

Winkels: Het toenemend effect van internetwinkelen is vooral in de aanlooproutes naar grotere centra merkbaar. Binnensteden zijn minder gevoelig omdat het gemengde milieu bijdraagt aan "het dagje uitgevoel". Dit wordt nog versterkt door het aanbod van speciaal zaken en exclusieve ketens. Segmenten die het ook in binnensteden moeilijk hebben worden vervangen door ander aanbod. Kleinere centra draaien vooral op het voorzien in dagelijkse behoeften. Vanwege de snelle groei die de stad heeft doorgemaakt het afgelopen decennium, is het aantal vierkante meters winkelopervlak per hoofd van de bevolking in Utrecht zeer laag. Er is nog steeds sprake van een groeimarkt, maar de invulling ervan ligt uiterst complex.

Woningen: Door de economische onzekerheid is met name de koopmarkt ingestort, waarbij appartementen extra kwetsbaar zijn. De huursector blijft redelijk stabiel. Differentiatie, doelgroepenbenadering (nieuwe product/marktcombinaties) en locatiewaarde bepalen de kansen. Ondanks een conjuncturele dip in de vraag naar woningen, is de lange termijn bevolkingsprognose voor Utrecht nog altijd één van een toename. De verwachting is dan ook dat, wanneer de woningmarkt aantrekt, de problemen op de koopmarkt relatief snel kunnen worden opgelost. Kwaliteit is daarbij wel een belangrijk aandachtspunt.

Bedrijventerreinen: Er is nog wel vraag naar bedrijventerreinen, maar minder dan gepland. Er ligt vooral een opgave om bestaande bedrijventerreinen te herstructureren/intensiveren, ook in regionaal verband.

2. Uitgangspunten Nieuwe Ruimtelijke Strategie

Wij zijn van mening dat we zorgvuldig moeten inspelen op de huidige marktsituatie en tegelijkertijd, vanuit het vele dat Utrecht te bieden heeft, moeten voorsorteren op een nieuw soort toekomst. De toekomst van Utrecht ligt in het verlengde van de ambities, zoals neergelegd in het Collegeprogramma "Groen, open, sociaal". Een toekomstgericht scenario voor de stad met kansen voor iedereen vraagt in de huidige economische omstandigheden om meer focus, een nog grotere mate van doelgerichtheid en extra inspanning van en samenwerking met partners.

Consultaties met marktpartijen, deskundigen en leden van de Commissie Stad en Ruimte maken duidelijk dat wij rekening moeten houden met de mogelijkheden die zich in de markt voordoen, met de maatschappelijke wensen én met de financiële arm'slag van de gemeente. Gelet op de gevolgen van de kredietcrisis, de lopende bezuinigingsslag van diverse overheden en de afnemende verdienmogelijkheden ontkomt Utrecht niet aan een zakelijke benadering, beperken van financiële risico's, rekening houden met reeds aangegane verplichtingen en een kritische benadering van voorgenomen en nieuwe investeringen.

Een kritische benadering van overheidsinitiatief binnen het fysieke domein zien wij in het verlengde van de lopende invulling van Rol op Maat en de ruimte die daarbij ontstaat voor een actieve rol van marktpartijen. Marktpartijen zullen echter niet zonder meer inspringen waar de gemeente omwille van het beperken van risico's investeren achterwege laat. Ook zij hebben te maken met teruglopende investeringsmiddelen en verminderde afzetmogelijkheden. Het element "markt" in een nieuwe ruimtelijke strategie voor Utrecht bestaat daarmee vooral uit zorgvuldig samenspel tussen markt en overheid en -daar waar maatschappelijk gewenst- het bieden van ruimte aan de markt om te acteren daar waar afzetmogelijkheden worden gezien en kansen zich voordoen. Maatschappelijk draagvlak is een uitgangspunt. Dat betekent minder focus op nieuwe grootschalige ontwikkelingen, benutten van mogelijkheden om snel in te spelen op wensen van de inwoners en waar mogelijk organische ontwikkeling van de stad met benutting van bestaande ruimtelijke kwaliteit.

Het proces waarbinnen de Nieuwe Ruimtelijke Strategie voor Utrecht tot stand is gekomen is een voorproef naar de wijze waarop wij de rol van de overheid binnen het fysieke domein graag zien ingevuld: een open organisatie gericht op samenwerking, College, Raad en ambtelijke organisatie werken kort op elkaar, de mogelijkheden van de gebruiker als vertrekpunt nemend, interactie zoekend met en zoveel mogelijk

overlatend aan marktpartijen, daar waar dat maatschappelijk gewenst is.

3. Lange termijn perspectief

Uiteraard zal de economische situatie op de korte termijn leiden tot het bijstellen en faseren van plannen.

Utrecht ligt op de belangrijke economische as Amsterdam, Utrecht, Eindhoven en vervult een essentiële rol in de economische positie van Nederland. Het Planbureau voor de Leefomgeving bevestigt dit opnieuw in de ruimtelijke verkenning 2011 (Nederland in 2040). In alle toekomstscenari's is juist Utrecht een stedelijke agglomeratie met groeipotentieel. In aanvulling hierop heeft het Ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie, in reactie op de nota "Naar de Top, het bedrijvenbeleid in Actie" aangegeven dat door een gezamenlijke beleidsstrategie de as Amsterdam- Utrecht zich sterker kan profileren t.o.v. de internationale topregio's. Op rijksniveau is een tendens zichtbaar tot decentralisatie en dus tot een "herijking van de verantwoordelijkheden in het ruimtelijk domein". Uit de "ontwerp Structuurvisie" (juni 2011) blijkt dat het rijk in dit kader ook het restrictieve woningbouwlocatiebeleid wil loslaten. Deze combinatie vormt een risico van de stedelijke agglomeraties. Het biedt de mogelijkheid dat in de groene gebieden de woningbouwproductie groeit ten koste van het stedelijk gebied. Uiteraard heeft dit gevolgen voor de mobiliteit. Het bouwen op minder gunstige locaties voor openbaar vervoer (en fiets) leidt tot vermindering van het draagvlak voor het OV, verslechtering van bereikbaarheid van de stad, een stimulans voor het gebruik van de auto en daarmee grotere problemen voor luchtkwaliteit en volksgezondheid. Daarnaast raakt de groene contramal in de Utrechtse regio versnipperd.

Utrecht heeft een belangrijke positie in Nederland. De aantrekkingskracht van stad en regio is bijzonder groot, en zorgt voor een grote druk op de ruimte. De aantrekkelijke omgeving en waardevolle landschappen zijn van groot belang om die positie vast te houden. In de ontwikkelingsvisie voor de Noordvleugel Utrecht 2030 is als hoofdcoördinatoren dan ook gekozen voor compacte verstedelijking (nadruk op binnenstedelijk bouwen, Stationsgebied en Leidsche Rijn) en gedeeltelijke opvang van de verstedelijkingdruk in Almere. Het accent op binnenstedelijk bouwen is terecht ook uitgangspunt in de Provinciale Ruimtelijke Structuurvisie.

Wij gaan er van uit dat de aantrekkelijke centrale ligging, de omgevingskwaliteit en het karakter van Utrecht als stad van kennis en cultuur zorgt dat Utrecht doorgroeit naar 400.000 inwoners tussen 2030 en 2035. Naast genoemde aantrekkingskracht wordt dit veroorzaakt doordat er sprake is van meer geboorten en een geringere afname van de gezinsverdunding dan waar tot nu toe mee is gerekend. We spelen daarop in met een realistische en offensieve aanpak van de ruimtelijk ontwikkeling. Daarnaast blijft Utrecht inzetten op vernieuwing en hergebruik van de bestaande voorraad, en creëert de randvoorwaarden voor beheerste en organische groei. Op de (middel)lange termijn streven we naar een compleet netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer met vertramming als uitgangspunt en een daarmee gepaard gaande ontwikkeling van knooppunten van openbaar vervoer. Een gefaseerde aanpak met focus op snelle realisatie van het HOV naar Leidsche Rijn en daarnaast verdere vertramming van de as Uithof-Binnenstad-Leidsche Rijn is daarbij nodig.

4. Beleid tot 2016

Wij willen de stad blijven ontwikkelen en processen in gang houden door projecten scherp te prioriteren en faseren. Wij maken af wat al in gang is gezet met het Stationsgebied als prioriteit nummer 1 en Leidsche Rijn als onderdeel van een ongedeelde stad. Hierop aansluitend en om de structurerende werking van het openbaar vervoer te benutten geven we prioriteit aan het ontwikkelen van de assen Leidsche Rijn/Kanaleneiland – Stationsgebied/Binnenstad – De Uithof. Dit is bovendien noodzakelijk voor het creëren van voldoende draagvlak voor de oost-west openbaar vervoerverbinding. Voor Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum blijft het van belang de OV-oriëntatie optimaal te benutten. Daarmee geven we prioriteit aan het versterken van de centrumfunctie van de stad in het verlengde van marktinitiatieven zoals de renovatie Hoog Catharijne, uitbreiding Bijenkorf en hergebruikplannen postkantoor Neude. De ambities voor het (complementaire) Leidsche Rijn Centrum worden aangescherpt (volume en (stedelijke) voorzieningen), waarbij het ten behoeve van de bewoners van Leidsche Rijn vooral van belang is dat het centrum snel tot ontwikkeling komt. Vanwege het risico op het ontstaan van leegstand wordt waar mogelijk en in overleg met betrokken partijen op niet centrumlocaties met detailhandelsontwikkelingen voorzichtig omgegaan.

Focus bij de realisatie van nieuwe kantoren ligt op het Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum Noord (A2-zone) en De Taats-Zuid (Papendorp). Nieuwbouw van kantoren op locaties buiten het vastgestelde programma zien wij niet als wenselijk. Leegstand van kantoren willen wij bestrijden door de mogelijkheden van transformatie te benutten. Er zullen voorlopig geen nieuwe bedrijventerreinen worden aangelegd. Met de nog beschikbare capaciteit en door bestaande terreinen te intensiveren kan toch in de behoefte aan bedrijfsvestiging worden voorzien.

Voor de woningbouw kan de komende jaren niet worden gerekend op een afzet van meer dan maximaal 1500 woningen per jaar. Die zullen evenwichtig worden verdeeld over Leidsche Rijn en de rest van de stad, waarbij vooral de bouw van koopappartementen zal moeten worden bijgestuurd. Los daarvan blijven wij streven naar de realisatie van een hoger aantal afzetbare woningen waarbij met name studentenhuysvesting kansrijk blijft. Wat dit betekent voor de voortgang van individuele projecten is onderwerp van nader te maken keuzes, waarbij de afzetmogelijkheden sterk bepalend zullen zijn. Wel moet voorkomen worden dat daardoor afbreuk wordt gedaan aan de toekomstwaarde van nieuwbouwlocaties. De stad moet er nog lang mee toe. Voorlopig zijn wij terughoudend met het starten van nieuwe projecten. In krachtwijken zal een zorgvuldige keus worden gemaakt tussen sloop/nieuwbouw en renovatie. Er zal kritisch worden gekeken welke voorbereidingstrajecten doorgang kunnen vinden.

In het verlengde van de keus voor het ontwikkelen van de oost-west as als opmaat naar een volledig door openbaar vervoer en bijbehorende knooppunten gedragen ruimtelijke structuur zal het zoveel mogelijk organisch ontwikkelen van de Merwedekanaalzone en het Jaarbeursterrein (incl. kop van Lombok) een volgende stap zijn. Voor het overige zal het Dynamisch Stedelijk Masterplan zich met name concentreren op (tijdelijke) huisvesting van studenten en de ontwikkelvisie van het Werkspoorterrein (broedplaats voor nieuwe creatieve industrie). Met Rijk en Provincie wordt samengewerkt om voor de langere termijn in de A-27 zone bereikbaarheidsinvesteringen te combineren met gewenste maatschappelijke/ruimtelijke voorzieningen.

5. Maatregelen

5.1. De vier ruimtelijke thema's

5.1.1. Wonen

Ten behoeve van de discussie over de Nieuwe Ruimtelijke Strategie van Utrecht is een analyse gemaakt van de veranderde afzetmogelijkheden op het gebied van wonen. De aanbevelingen uit het advies "Prioritering Woningbouw in het kader van de Nieuwe Ruimtelijke Strategie Utrecht" nemen wij over:

- planvoorraad te starten projecten 2012-2015 naar beneden bij te stellen op basis van verwachte afzetmogelijkheden van 1500 woningen (800 Leidsche Rijn, 700 bestaande stad);
- prioriteit geven aan woningbouw in het Stationsgebied, Leidsche Rijn en de lopende gemeentelijke grondexploitatieprojecten;
- geen medewerking verlenen aan nieuwe woningbouwplannen met moeilijk afzetbaar programma;
- goed afzetbaar programma faciliteren en naar voren halen.

Concreet leidt dit tot het verminderen van het aanbod koopwoningen, dure huurwoningen en appartementen en in de bestaande stad het verhogen van het programma voor (permanente en tijdelijke) studentenhuusvesting. De financiële consequenties van deze aangepaste afzetverwachting zijn verwerkt in de betreffende grondexploitaties.

5.1.2. Kantoren

Mede ten behoeve van de discussie over de Nieuwe Ruimtelijke Strategie van Utrecht is een analyse gemaakt van de veranderde omstandigheden op de kantorenmarkt. Wij nemen de aanbevelingen over die naar aanleiding van deze analyse zijn gedaan in de "Concept Kantorenstrategie 2011" en hebben de aanbevelingen in het definitieve kader aangescherpt waar het gaat om de aanpak van incurante, leegstaande kantoren:

- het nemen van een mix van maatregelen om de leegstand aan te pakken;
- het selectiever omgaan met nieuwbouw op basis van prioritering van nieuwbouwlocaties;
- een strengere aanpak van kantoren op bedrijventerreinen.

Concreet betekent dit het geven van prioriteit aan het tot ontwikkeling brengen van gedifferentieerde producten in Papendorp (De Taats Zuid), Leidsche Rijn Centrum (A2 zone) en in het Stationsgebied. De gemiddelde uitgifteprijs van kantoorlocaties worden aangepast aan de marktontwikkeling en enigszins naar beneden bijgesteld. De financiële consequenties hiervan zijn verwerkt in de betreffende grondexploitaties.

Op basis van het Ontwikkelingskader en de nieuwe strategie zal in beeld worden gebracht hoe de ontwikkelpotentie voor kantoren in het Stationsgebied beter kan worden benut, in het verlengde van de reeds in voorbereiding zijnde programmering van Stationsgebied fase 2 en zonder het totale kantorenprogramma van de stad daarmee uit te breiden.

5.1.3. Bedrijven

Mede ten behoeve van de discussie over de Nieuwe Ruimtelijke Strategie van Utrecht is een analyse gemaakt van de veranderde marktomstandigheden voor bedrijfsvestiging. Wij nemen de aanbevelingen over die naar aanleiding van deze analyse zijn gedaan in de "Concept Bedrijvenstrategie 2012-2020":

- inzetten op de SER-ladder: eerst alle bestaande terreinen benutten, daarna pas opnieuw ontwikkelen;
- up-to-date brengen en houden van bestaande locaties;
- bieden van kwaliteit en onderscheidend vermogen;
- geen verdergaande groei van kantoren op bedrijventerreinen;
- schone, hele en veilige bedrijventerreinen.

Concreet betekent dit dat bedrijventerrein Strijkviertel vooralsnog niet tot ontwikkeling wordt gebracht. De financiële consequenties van 4 jaar uitstel van ontwikkeling van Strijkviertel zijn verwerkt in de grondexploitatie Leidsche Rijn. Bij het bieden van kwaliteit en onderscheidend vermogen moet worden gedacht aan het sterke inzetten op het realiseren van multifunctionele gebieden en daartoe vergroten van de flexibiliteit.

5.1.4. Detailhandel

Mede ten behoeve van de discussie over de Nieuwe Ruimtelijke Strategie van Utrecht is een analyse gemaakt van de veranderde marktomstandigheden voor de vestiging van detailhandel. Wij nemen de aanbevelingen over die naar aanleiding van deze analyse zijn gedaan in het "Concept Ontwikkelingskader Detailhandel" en hebben de aanbevelingen in het definitieve kader aangescherpt waar het gaat om de status van lopende contracten en geven een hoge prioriteit aan het tempo waarmee minimaal 38.000 m² detailhandel in Leidsche Rijn Centrum wordt gerealiseerd:

- kritische benadering van toevoeging van detailhandelsmeters;
- Waar mogelijk prioriteren en faseren van bestaande plannen.

Concreet betekent dit binnen de kaders van de lopende contractsafspraken terughoudendheid met de omvang van Grootwinkelcentrum Kanaleneiland en winkelcentrum Terwijde, een gefaseerde aanpak van de uitbreiding van Grootwinkelcentrum Overvecht voor zover de lopende contractsafspraken daartoe ruimte biedt. Gezien de marktomstandigheden afzien van ontwikkeling van een nieuw winkelcentrum in het centrum van De Meern. Vanzelfsprekend werken wij de overige ruimtelijke onderdelen van het Centrumplan De Meern op korte termijn verder uit. Het geven van hoge prioriteit aan het in overleg met ASR/Vesteda en Corio en binnen het kader van de lopende overeenkomsten zo snel mogelijk ontwikkelen van Leidsche Rijn Centrum.

5.2. Stedelijke Ontwikkeling

5.2.1. Samenhang

Bij een meer organische ruimtelijke ontwikkeling van Utrecht past het afmaken van grootschalige ontwikkelingen die volop in gang zijn (Stationsgebied en Leidsche Rijn). Een vergrote focus op reeds bestaande kwaliteit vraagt om het beter inbedden van die ontwikkelingen in het bestaande stedelijke weefsel. Een netwerk van openbaar vervoer wordt gezien als belangrijkste drager van het stedelijk weefsel. Gelet op de ontwikkeling van Leidsche Rijn en Stationsgebied, de voorgenomen investeringen in de omgeving van de A27 én in het programma bereikbaarheid vormt de oost-westas Uithof-Binnenstad-Stationsgebied-Leidsche Rijn de logische stedelijke as die daarmee prioriteit krijgt. De nadruk ligt daarbij op ontwikkeling van de knooppunten op deze as. Op de lange termijn volgen in deze gedachtegang andere stedelijke assen en de daaraan gelegen knooppunten. Daar op vooruitlopend kan de ontwikkelpotentie van een knooppunt als Rotsoord worden benut zolang dit niet schadelijk is voor de ontwikkelpotentie op de prioritaire as.

5.2.2. Stationsgebied

Wij zullen in beeld brengen onder welke condities beter op de marktpotentie van deze OV-knoop kan worden ingespeeld, door overheveling van kantoorvolume uit Leidsche Rijn naar fase 2 van het Stationsgebied. De mogelijkheden om in fase 1 van het Stationsgebied nieuw kantoorvolume toe te voegen zijn beperkt, doen afbreuk aan de stedenbouwkundige opzet en de leefbaarheid en doen zich bovendien voor op gronden die eigendom zijn van NS, Jaarbeurs respectievelijk de RGD. Het is theoretisch denkbaar een hoeveelheid kantoorvolume op gemeentegrond toe te voegen op het Jaarbeursplein. Dat gaat echter ten koste van de openbare ruimte. Bovendien staat in fase 1 toevoegen van kantoorvolume te zeer op gespannen voet met de uitkomsten van het referendum.

Dat geldt niet voor het realiseren van kantoorvolume aan fase 2 van het Stationsgebied. Dit betreft de nog te programmeren invulling van het gebied Jaarbeurs-noord. Met respect voor de regionale afspraken en op basis van uit Leidsche Rijn over te hevelen volume is het denkbaar de marktpotentie van het Stationsgebied beter te benutten. Daarbij hoort wel een nauwkeurige bepaling van het type producten waar de markt dan behoefte aan heeft (rekening houdend met vooral het nieuwe werken en de OV-potentie). Het terrein komt medio 2019 vrij van erfrecht en is van zodanige omvang dat inclusief de te programmeren kantoren een gemengd stedelijk milieu kan worden gerealiseerd.

5.2.3. Leidsche Rijn Centrum

Bij de bewoners van Leidsche Rijn bestaat grote behoefte aan een zo snel mogelijke uitvoering van het reeds geplande winkelaanbod. Marktonderzoek bevestigt de noodzaak van realisatie van een stadsdeelcentrum voor Leidsche Rijn. Met twee partijen zijn bindende afspraken gemaakt over de realisatie van Leidsche Rijn Centrum Kern. Met Corio is in het kader van de ontwikkeling van het Stationsgebied overeengekomen dat zij recht hebben op het in eigendom verkrijgen van 45.000 m² bvo detailhandel. Circa 31.500 m² bvo door Corio te verkrijgen detailhandel is middels aanbesteding gegund aan ASR/Vesteda. ASR/Vesteda heeft haar VO vorig jaar afgerond en in augustus is het eerste DO gereed. De aanbesteding van 6.500 m² bvo detailhandel van het dagelijkse voorzieningen cluster is de tweede fase ingegaan en is daarmee ook onomkeerbaar. De uitwerking van VO naar DO dient binnen de afgesloten contracten en termijnen plaats te vinden met het oogmerk deze ontwikkeling zo snel mogelijk tot stand te brengen.

5.2.4. Leidsche Rijn

Het tempo van de ontwikkeling van Leidsche Rijn wordt afgestemd op de gewijzigde afzetmogelijkheden van kantoorontwikkeling (De Taats Zuid en de A2 zone van Leidsche Rijn Centrum, verlagen gemiddelde grondprijis) en de woningbouw. Dat betekent onder meer: minder appartementen, meer producten in de categorie beleggershuur, voor de bouw van appartementen prioriteit geven aan de meer stedelijke delen van Leidsche Rijn (Leidsche Rijn Centrum) en in winkelcentrum Terwijde, opknippen van projecten zodat de voorverkooppeis minder een belemmering voor ontwikkeling vormt en wederzijds afstemmen van de productie met de ontwikkelingen in de rest van Utrecht.

5.2.5. Uithof, Rijnsweerd

De omgeving van de A27 kent een grote dynamiek door de excellente bundeling van kennisinstellingen en investeringen in de bereikbaarheid. Gelet op de kwetsbaarheid van het landschap en de specifieke ontwikkelingspotentie die zich vooral rond De Uithof manifesteert wordt voorgesteld de landschappelijke waarden als vertrekpunt te nemen en wegen te zoeken om de ontwikkelingen rond De Uithof als belangrijke drager van de stedelijke economie zo goed mogelijk te faciliteren. Die mogelijkheden worden vooral gezien door versterking van de as binnenstad – Uithof. Functieverandering in Rijnsweerd kan daar aan bijdragen. Vergroten van aantrekkelijkheid van het kantorenpark in Rijnsweerd vraagt om kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte en het verminderen van de barrièrewerking van de infrastructuur tussen Rijnsweerd en de Uithof in het bijzonder. Daarmee worden tevens de groenstructuur en de functie van De Uithof versterkt. Dit is een voorbeeld van de wijze waarop wij vaker naar synergie willen zoeken tussen functionaliteit, toekomstbestendigheid en leefklimaat.

5.2.6. Binnenstedelijk

Het tempo van de ontwikkeling van de binnenstedelijke woningbouw wordt afgestemd op de gewijzigde afzetmogelijkheden. Dat betekent onder meer: verminderen van de hoeveelheid te realiseren koopwoningen en appartementen, grotere inzet op (tijdelijke) studentenhuusvesting, in de krachtwijken verleggen van de aandacht van sloop/nieuwbouw naar renovatie, meer producten in de beleggershuur en wederzijds afstemmen van de productie met de ontwikkeling van Leidsche Rijn. Waar mogelijk wordt prioriteit gegeven aan het realiseren van locaties met een gemeentelijke grondexploitatie c.q. een gemeentelijk financieel belang. Er wordt terughoudend omgegaan met het starten van nieuwe ontwikkelingen met een voorzienbaar tekort of anderszins een aanzienlijk financieel risico of indien dat concurrentie oplevert met reeds lopende grondexploitatieprojecten. Bij het ontwikkelen van nieuwe binnenstedelijke locaties wordt in eerste instantie gedacht aan ontwikkelingen op de as Uithof - Binnenstad - Leidsche Rijn (2^e fase Stationsgebied, Merwedekanaalzone). Gekozen wordt voor een zoveel mogelijk organische ontwikkeling (versterking van bestaande stedelijke structuren en kwaliteiten, functiemenging).

5.2.7. Rijnenburg

Voorgesteld wordt bij deze voorjaarsnota geen koerswijziging t.a.v. de ontwikkeling van Rijnenburg op te nemen. De beoordeling en bestuurlijke discussie daarover vindt plaats op basis van het definitieve voorstel van de marktpartijen. Centrale vraag bij de beoordeling is of er door de marktpartijen een rendabel plan te maken is zonder risicoprofiel voor de gemeente. Randvoorwaarde is dat wordt voldaan aan de voorwaarden duurzaamheid en dat geen concurrentie ontstaat met de ontwikkeling van met name Leidsche Rijn.

5.3. Specifieke thema's

5.3.1. Bereikbaarheid

In de Nieuwe Ruimtelijke Strategie voor Utrecht, zoals die ons voor ogen staat, is het openbaar vervoer en meer specifiek het in het verlengde van reeds bestaande stedelijke structuren op termijn te ontwikkelen HOV/tramnetwerk de belangrijkste drager van het stedelijk weefsel. In het verlengde van de keuze voor ontwikkelingen op de as De Uithof – Binnenstad/Stationsgebied – Leidsche Rijn heeft vertramming van de route om de zuid (naar De Uithof) en realisatie en op termijn vertramming van de route naar de Binnenstad en de zuidradiaal (naar Leidsche Rijn) prioriteit. De inzet op OV en fiets wordt versterkt, geen prioriteit wordt gegeven aan maatregelen die extra autogebruik stimuleren. Voor de bereikbaarheid van het centrum is in het Ambitiedocument "Aantrekkelijk en Bereikbaar" de invalsroute Hooggelegen/Weg der VN/Graadt van Roggeweg aangegeven. Ruimtelijke ontwikkelingen rond knooppunten van OV worden gestimuleerd, waarbij om de haalbaarheid te vergroten voor de korte en middellange termijn gefocust wordt op knooppunten op de oost-westas.

5.3.2. Openbare Ruimte en Groen

In het Groenstructuurplan, uitgewerkt in het Meerjarenplan Groen, wordt ingezet op het verbinden van de stad met de groene gebieden rondom de stad (bijv. Noorderpark) en het versterken van het groen in de stad. Er is sprake van een toenemend gebruik van de openbare ruimte en toenemende behoefte aan kwaliteit van de openbare ruimte in de stad, en een toenemende behoefte aan groen in de stad. Creatieve toepassing van groen zal deel uit maken van de ontwerppogave bij gebiedsontwikkeling. Er wordt gewerkt aan het vergroten van de kwaliteit van de openbare ruimte in de Binnenstad en in de wijken. Bij de ontwikkeling van het Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum staat eveneens de kwaliteit van de openbare ruimte centraal.

5.3.3. Energiegebruik

Voor de burger en ondernemer gaan in toenemende mate een laag energiegebruik en beheersbare huisvestingslasten hand in hand. We verwachten dat de behoefte aan reductie van de energiekosten bij de eindgebruiker de verhouding tussen de investeerder en eindgebruiker in het bouwproces gaat beïnvloeden en zullen die tendens waar mogelijk ondersteunen. In het kader van de ruimtelijke strategie volgen wij ten aanzien van het thema duurzaamheid drie lijnen:

Allereerst wordt zwaarder ingezet op toekomstvaste herstructurering of renovatie, waarbij rekening wordt gehouden met verwachte stijging

van energielasten. Een herontwikkeld gebied of gebouw moet voor langere periode zijn functie met kwaliteit behouden.

Een tweede lijn heeft betrekking op de nieuwbouw. Het sturen op de energieprestatie zal een belangrijkere rol spelen in het proces van gebiedsontwikkeling.

De laatste lijn richt zich op het effectief benutten van de ondergrond voor bodemenergie. Wij zullen waar mogelijk belemmeringen wegnemen die marktpartijen ondervinden bij het efficiënt benutten van de ondergrond voor duurzame energieopwekking, onder meer door begeleiding van vergunningtrajecten.

6. Financiële problematiek

6.1. Gevolgen van marktomstandigheden

De consequenties van marktontwikkelingen worden in de grondexploitaties verwerkt. Dit betreft zowel tegenvallende afzetverwachting van woningbouw, kantoren en bedrijventerrein als aanpassing van de uitgifteprijs bij kantoorontwikkeling.

De Berap Stationsgebied laat een negatief saldo zien van € 47 miljoen. Hiervan wordt € 13,6 miljoen veroorzaakt door wijzigende marktomstandigheden.

De Berap Leidsche Rijn laat een negatief saldo zien van € 96,5 miljoen. In 2011 is voor het saldoresultaat Leidsche Rijn enerzijds reeds een voorziening getroffen ten bedrage van € 29 miljoen, anderzijds is een nieuwe taakstelling plan- en VATkosten opgevoerd ter hoogte van 4,8 miljoen. Bij de Voorjaarsnota 2012 reesteerde daarmee een op te lossen financiële problematiek van € 72,3 miljoen. Hierbij is rekening gehouden met een verslechtering als gevolg van wijzigende marktomstandigheden ten bedrage van € 70,1 miljoen.

Wat betreft de binnenstedelijke grondexploitaties.

Binnen het MPG wordt rekening gehouden met een negatief effect van € 4,95 miljoen als gevolg van het faseren van de woningbouw en het omzetten van koop naar huur. Het MPG 2012 heeft een negatief resultaat van 3,9 miljoen.

In de Voorjaarsnota 2012 treft u voorstellen aan voor het dekken van deze grondexploitaties.

6.2. Aanvullend onderzochte ontwikkelingen

In het kader van de Nieuwe Ruimtelijke Strategie voor Utrecht zijn de gevolgen van een aantal mogelijke ontwikkelingsrichtingen in beeld gebracht waar wij op dit moment niet voor kiezen, enerzijds omdat daartoe uit oogpunt van marktperspectief geen dwingende aanleiding bestaat en anderzijds omdat dit zou (kunnen) leiden tot een aanzienlijke toename van tekorten. Deze geven wij hieronder weer:

6.2.1. Schrappen van kantoorprogramma

In de notitie "Kantorenstrategie 2011" hebben wij gekozen voor prioriteren en faseren van kantoorontwikkeling. Dat is wat wij op dit moment beschouwen als toekomstbestendig beleid. Op dit moment achten wij verdergaand schrappen niet noodzakelijk. Om u enig inzicht te geven in de financiële gevolgen van verdergaand schrappen, het volgende ter illustratie: indien na 2030 80.000 m² kantoorprogramma in Leidsche Rijn wordt geschrapt dient een oplossing te worden gevonden voor een extra tekort van € 25 miljoen. Bij overheveling van deze kantoorruimtes naar een locatie met een grotere marktpotentie zal compensatie van de grondexploitatie Leidsche Rijn ter hoogte van genoemd bedrag moeten plaats vinden.

Indien marktomstandigheden daartoe te zijner tijd aanleiding geven zal alsnog tot afwaardering van het kantorenprogramma worden overgegaan.

6.2.2. Schrappen van bedrijventerrein

Indien afgezien zou worden van het ontwikkelen van bedrijventerrein Strijkviertel dient een oplossing gevonden te worden voor een extra tekort van € 10,5 miljoen. In de geactualiseerde grondexploitatie Leidsche Rijn is al rekening gehouden met een tegenvaller van € 2 miljoen als gevolg van de keuze om de ontwikkeling van nieuwe bedrijfstreinen uit te stellen (4 jaar vertraging van de uitgifte van Strijkviertel).

6.2.3. Stoppen met Rijnenburg

Als op basis van het plan van de ontwikkelende partijen besloten wordt door te gaan met de ontwikkeling van Rijnenburg bestaat de mogelijkheid ca € 6,3 miljoen gemaakte plankosten binnen het plan terug te verdienen. Overigens is binnen de Reserve Grondexploitaties al rekening gehouden met het vervallen van de plannen. Daarnaast zullen de reeds gemaakte kosten van verwerving moeten worden afgeschreven en zal andere dekking moeten worden gevonden voor de bijdrage die vanuit een grondexploitatie Rijnenburg is vastgelegd voor de kosten van integratie van de A2. Nu besluiten te stoppen voorkomt wel het maken van verdere plankosten voor de beoordeling van het plan van de ontwikkelende partijen. Daar is nu € 9 ton voor gereserveerd.

6.2.4. Afronden Catharijnesingel-zuid

Indien nu wordt besloten de gehele Catharijnesingel-zuid uit te voeren in het kader van fase 1 van het Stationsgebied ontstaat er bij de Voorjaarsnota een extra tekort van € 13 miljoen. Wij kiezen er wel voor om versneld besluitvorming over de programmering en doorrekening van fase 2 voor te bereiden.

6.2.5. Nu al starten Stationsgebied fase 2

Voor fase 2 van het Stationsgebied wordt in de 2^e helft van het jaar een programmering en integrale financiële doorrekening voorbereid. Planvorming voor het gebied moet nog vaste vorm krijgen. Daartoe zal een grondexploitatie moeten worden geopend. De verwachting is dat ook op basis van een geoptimaliseerd kantorenprogramma en aanzienlijke versoberen van de plannen voor het Lombokplein het realiseren van een sluitende grondexploitatie niet haalbaar is. Zonder een definitief besluit om de ontwikkeling van fase 2 te activeren dient zorgvuldig omgegaan te worden met investeringsbeslissingen die met de ontwikkeling van fase 2 samenhangen.

6.2.6. Temporiseren van Leidsche Rijn Centrum

Wij kiezen niet voor temporiseren van de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum. Elke maand vertraging van de realisatie van het kernwinkelgebied vertegenwoordigt per saldo een renteverlies van € 200.000,-. Indien omstandigheden er toe leiden dat de ontwikkeling van het gehele centrumgebied voorlopig niet tot stand komt loopt het renteverlies op tot een veelvoud van dat bedrag. Indien bijvoorbeeld sprake zou zijn van 10 jaar vertraging kan dit oplopen tot € 100 miljoen.

6.2.7. Beperkte inzet budget DSM

Op basis van het Dynamische Stedelijk Masterplan is het realistisch er van uit te gaan dat binnenstedelijke woningbouw op transformatielocaties een onrendabele top kennen van € 10.000,- tot € 25.000,- per woning. Op basis van de beschikbare middelen kan een rendabel plan voor de Merwedekanaalzone deelgebied 4 worden voorbereid mits met Defensie overeenstemming kan worden bereikt over de vraagprijs. Overige projecten van het DSM zullen slechts door inzet vanuit de markt verder uitgewerkt kunnen worden. Wij kiezen er niet voor de inzet van middelen te spreiden over een ruim aantal projecten.

+++++