

Initiatiefvoorstel Rijnenburg: financiële paragraaf

Fasering ontwikkeling

Rijnenburg wordt gefaseerd ontwikkeld. Een eerste fase van max 7.000 woningen, deze is financieel haalbaar te maken. En een tweede fase van ca. 13.000 woningen, waarvan de financiële haalbaarheid nader onderzocht moet worden. Dat onderzoek gaat dan bijvoorbeeld over de bekostiging van de benodigde infra voor ontsluiting (o.a. de “OV-spaak” naar Rijnenburg, verbindingen met omgeving over A2 en A12, aanpassen auto-aansluitingen A12) en het opheffen van belemmeringen (o.a. verleggen kabels en leidingen, geluidscherm langs A2). Waarschijnlijk is voor de tweede fase deels alternatieve bekostiging noodzakelijk.

Ruimtegebruik

De polder Rijnenburg is ca. 1.000 ha groot. Het recreatiegebied Nedereindse plas en de bestaande linten Nedereindse weg en Rijnkade worden ingepast, samen ca. 200 ha. In onderstaande tabel wordt het ruimtegebruik van de 1^e en 2^e fase aangegeven.

Ruimtegebruik	oppervlakte in ha	
	fase 1	fase 2
Inpassen Linten en Plas	200	200
Energielandschap	250	–
Wonen	200	550
Werken	–	100
Groengebied	50	90
Roeibaan (optioneel)	p.m.	60
Nog niet ontwikkelen	300	–
Totaal ruimtegebruik	1.000	1.000
Aantal woningen	7.000	20.000

Tabel ruimtegebruik Rijnenburg.

Kosten en opbrengsten fase 1

Rijnenburg is nu vrijwel geheel agrarisch, dus is de huidige grondwaarde relatief laag. Bij de eerste fase wordt slim gestuurd op zo laag mogelijke kosten. De ruimtelijke belemmeringen worden vermeden (bouwen buiten geluidsc contouren, op hogere delen, buiten archeologie, buiten zones hoogspanning- en gasleiding). Kwa ontsluiting wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van bestaande aansluitingen/onderdoorgangen; zo wordt de HOV-baan uit Leidsche Rijn doorgetrokken onder de A12 door bij de kruising Strijkviertel-Letschertweg. Langzaam verkeer wordt ontsloten via de bestaande wegen.

Gemeente Utrecht heeft vrijwel geen eigendom in Rijnenburg (ca. 10 ha), dus de kosten (ook gemeentelijke plankosten) worden verhaald op de ontwikkelaars/grondeigenaren. Bij een dichtheid van 30-50 won/ha wordt een gebied ontwikkeld van 150-200 ha. met een woonprogramma conform Woonvisie. Bij 7.000 woningen zijn ook commerciële voorzieningen nodig, zoals winkels en horeca, en maatschappelijke voorzieningen zoals scholen, sport, buurthuizen, cultuur e.d. De gemeente is zelf financieel aan zet voor de kosten van deze maatschappelijke voorzieningen. Deze (investerings)kosten kunnen vanuit de groei van de stad worden gedekt, al zal er wel een voorinvestering plaats moeten vinden.

De ontwikkeling van een eerste fase met max. 7.000 woningen is financieel haalbaar te maken. De financiële haalbaarheid van de zonne-energie in de geluidszones is vergelijkbaar met het voorstel van het college. Met dien verstande dat de aanleg van de benodigde infrastructuur in

dit voorstel voor een deel kan samen vallen met de infrastructuur noodzakelijk voor de woningen.

Kosten en opbrengsten fase 2

Bij een verdere ontwikkeling naar 20.000 woningen moet geïnvesteerd worden in het opheffen van belemmeringen (geluid A2/A12, hoogspanningsleiding, enkele ondergrondse gasleidingen, archeologie). Een deel van Rijnenburg is veenweidegebied met kans op zettingen, hier moet opgehoogd worden. Door de grond uit de roeibaan hier (deels) voor te gebruiken worden de kosten voor aanleg van de roeibaan mogelijk nuttig voor de woningbouwontwikkeling. (Ophogen dient met zand te gebeuren, dus afhankelijk van positie roeibaan). En er zal een planologische procedure nodig zijn om meer dan 7.000 woningen mogelijk te maken. Ontsluiting en mobiliteit zullen in die planologische procedures belangrijk thema's zijn. De aanleg van OV-infrastructuur is duur, en zal naar verwachting slechts ten dele bekostigd kunnen worden uit de ontwikkeling van Rijnenburg; waarschijnlijk is aanvullende financiering vanuit div. overheden nodig. De kosten van de benodigde auto-infra zijn ook nog niet bekend, maar er wordt geen extra aansluiting op de rijkswegen gemaakt (wil RWS ook niet). De definitieve vormgeving van het onderliggend wegennet voor de tweede fase moet nader onderzocht worden, waarbij onderzocht moet worden op welke afritten het verkeer het beste kan afvloeien, wordt aangesloten op A12-zone of op aansluiting bij afslag Harmelen of kan het verkeer grotendeels verwerkt worden door afrit De Meern anders vorm te geven?).

Ook in de 2^e fase worden de ontwikkelkosten verhaald op de grondeigenaren. De exacte invulling van het werklandschap langs de A12 kan nader onderzocht worden. Voor woningbouw is in fase 2 350-400 ha beschikbaar. Totaal is fase 1+2 dan ca. 550 ha wonen, een dichtheid van ca. 37 woningen per ha. Een wijk met 20.000 woningen heeft een eigen voorzieningenprogramma, zowel commercieel als niet-commercieel/maatschappelijk. Ook hier geldt dat de gemeente zelf financieel aan zet is voor de kosten van deze maatschappelijke voorzieningen. Op dezelfde wijze als dat geldt voor andere gebieden.

De extra investeringen in energie en duurzaamheid zijn (grotendeels) rendabel door besparing op de maandelijkse energierekening. Bij vrije sector woningen en bedrijven zal het financiële effect nihil zijn. Bij de gereguleerde woningbouw kunnen de extra investeringen tot een financieel nadeel leiden, omdat de besparing niet of onvoldoende verrekend kan worden.

Voor gezond stedelijk leven en klimaatadaptatie zal zowel in de woonvlekken als het bedrijvenlandschap zoveel mogelijk groen en water worden gerealiseerd. Daarnaast zullen ook enkele grotere groengebieden en bergingswater gerealiseerd worden. Bergingswater kan gecombineerd worden met de aanleg van een roeibaan, waardoor deze roeibaan voor een belangrijk deel bekostigd kan worden uit de gebiedsontwikkeling (niet volledig!). Vanuit slim faseren (kosten uitstellen) is het aan te raden de roeibaan in de 2^e fase te realiseren, dit maakt het ook mogelijk om de gronden uit de roeibaan voor verhoging van het laag gelegen gebied te gebruiken. Groen en water wordt bekostigd uit de gebiedsontwikkeling.

Voor de financiële uitvoerbaarheid is cruciaal welke bijdrage de gebiedsexploitatie kan leveren aan investeringen in infrastructuur (openbaar vervoer, aansluitingen op snelweg/omgeving, fietsverbindingen, evt. overkluizing snelweg), groen (parken, regionaal groen, sportvelden) en water (o.a. roeiwater). Dit zal nader onderzocht moeten worden. Het is waarschijnlijk dat m.n. voor infrastructuur en mobiliteit ook bekostiging vanuit andere partijen, m.n. overheden, nodig is.

De gemeente zal een rol moeten spelen bij de realisatie van maatschappelijke voorzieningen (scholen, buurthuizen, sportvelden, roei-accommodatie, e.d.), de bekostiging hiervan zit niet in een gebiedsexploitatie. De ontwikkeling van Rijnenburg leidt ook na oplevering tot extra kosten (bijv. beheer openbare ruimte, exploitatie maatschappelijke voorzieningen, etc.) en opbrengsten (o.a. gemeentefonds ivm nieuwe inwoners, ozb-opbrengsten).