

Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!

Inhoud

Voorwoord.....	3
Hoofdstuk 1 Kernboodschap	4
1.1. Utrecht faciliteert groei door inbreiding.....	4
Hoofdstuk 2 Inleiding.....	5
2.1 Utrecht populair met jonge bevolking en als ontmoetingsplek bij uitstek.....	5
2.2 Vorrang voor gezonde verstedelijking	5
2.3 Werk in Testlabs, start-ups en de gezondheidseconomie.....	5
2.4 Utrecht groeit door naar 400.000 inwoners rond 2030.....	7
2.5 Behoefte aan voorzieningen groeit mee.....	10
Hoofdstuk 3 Strategie	11
3.1. Keuze: Groei opvangen door inbreiding.....	11
3.2. Keuze: Gezonde verstedelijking is leidend thema	12
3.3. Diversiteit aan strategieën.....	13
3.4. Binnenstad/Stationsgebied, Utrecht Science Park/Oost en Leidsche Rijn Centrum zijn onze economische ontwikkelingsgebieden, Lage Weide en Papendorp de werkgelegenheidshotspots	15
3.4.1. Binnenstad/Stationsgebied.....	16
3.4.2. Utrecht Science Park/Oost	18
3.4.3. Leidsche Rijn Centrum.....	19
3.4.4. Lage Weide.....	20
3.5. Hogere dichtheden in het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone	22
3.5.1. Het Nieuwe Centrum	24
3.5.2. Merwedekanaalzone.....	25
3.5.3. Alternatieven.....	26
3.6. Kwaliteitsverbetering in wijken en buurten	27
3.6.1. Stedelijke functies in de wijken.....	28
3.6.2. Openbare ruimte en ontmoeting.....	29
3.6.3. Benadering op buurtniveau.....	31

3.7.	De verbindingen	32
3.7.1.	Voorrang voor langzaam verkeer en openbaar vervoer	32
3.7.2.	Groene verbindingen.....	35
Hoofdstuk 4 Utrecht maken we samen.....		36
Hoofdstuk 5 Investeringsstrategie		39
5.1.	Aanleiding	39
5.2.	Impact financieel perspectief op gezonde verstedelijking	40
5.3.	De ruimtelijke ambities betekenen een majeure financiële opgave	40
5.4.	Gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid markt en overheden	42
5.5.	Robuuste en integrale financiële sturing gemeente leidt tot meerwaarde voor de stad	45
5.6.	Agenda voor vervolg: Utrecht maken we samen.....	48
Bijlage A Impact financieel perspectief op gezonde verstedelijking.....		52
Bijlage B De ruimtelijke ambities betekenen een majeure financiële opgave.....		56

Ruimtelijke Strategie 2016: Utrecht kiest voor gezonde groei!

Voorwoord

In 2012 is bij de Voorjaarsnota door de Raad tevens de Nieuwe Ruimtelijke Strategie voor Utrecht vastgesteld. Daarin werd vooral ingespeeld op de op dat moment heersende vastgoedcrisis. Inmiddels is die crisis voor wat betreft de woningmarkt voorbij en zijn de andere vastgoedmarkten van karakter veranderd. Sindsdien is bovendien een nieuw College aangetreden en het thema “Gezonde verstedelijking” is meer centraal komen te staan. Om die redenen is nu een “Ruimtelijke Strategie 2016” voorbereid.

Vertrekpunt is ditmaal de toegenomen én toenemende populariteit van steden in het algemeen en Utrecht in het bijzonder. In de Ruimtelijke Strategie zijn de contouren voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden in beeld gebracht.

De voorliggende Ruimtelijke Strategie omvat tevens een investeringsstrategie, waarmee een verbinding wordt gelegd tussen de ruimtelijke ambities van de stad met betrekking tot gezonde verstedelijking en de investeringsopgave die daarmee samenhangt.

Op die manier ontstaat een strategie voor de langere termijn waarin we niet alleen ambities schetsen, maar waarin we ook aangeven welke financiële keuzes we willen gaan maken en welke rol wij daarbij zien voor partijen, inclusief onze eigen rol en verantwoordelijkheid.

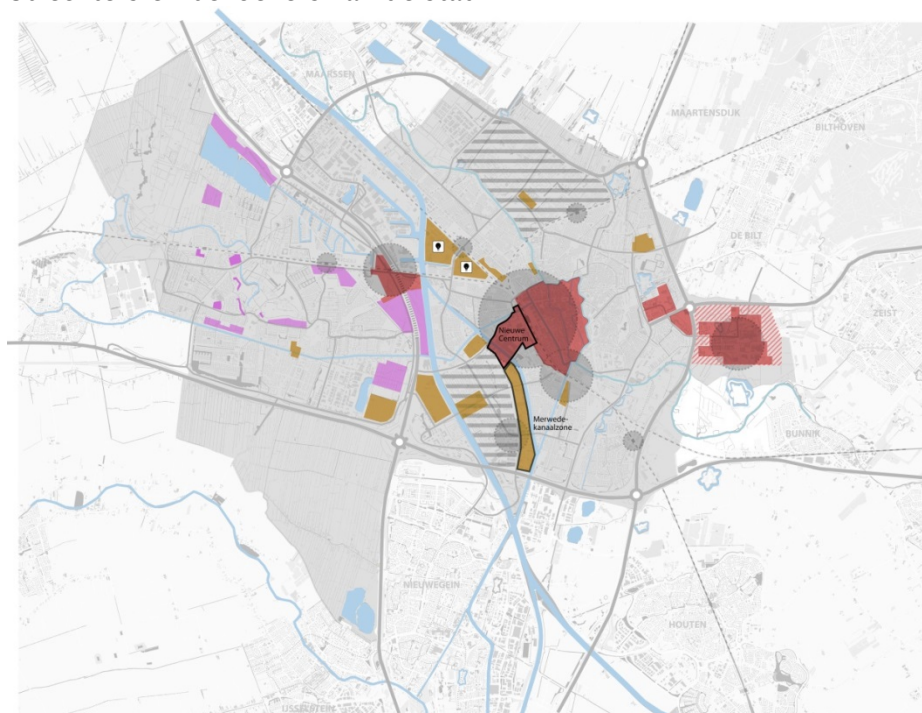
Met deze combinatie van Ruimtelijke Strategie en Investeringsstrategie bieden wij een koersvaste inhoudelijke en financiële strategie.

Jaarlijkse gaan we bij integrale afweging van de Voorjaarsnota bezien welke dotatie aan de Investeringsimpuls 2016–2030 kan worden gedaan uit de groei van de algemene middelen door de groei van de stad. Dit past bij de structurele opgave die met de Ruimtelijke Strategie Utrecht samenhangt. In de Voorjaarsnota 2016 wordt een eerste stap gedaan die hier invulling aangeeft. Met als motto “Samen maken we de Stad” denken we hiermee te bewerkstelligen dat ook diverse andere partijen geïnspireerd worden te investeren in de ontwikkeling van Utrecht. Dat zal nodig zijn om de ambities waar te maken en de kansen te benutten die groei van de stad met zich meebrengt.

Hoofdstuk 1 Kernboodschap

1.1. Utrecht faciliteert groei door inbreiding

De populariteit van steden neemt toe en die van Utrecht in het bijzonder. Utrecht groeit en we willen die groei vooral faciliteren door inbreiding. Belangrijke nieuwe woningbouwlocaties in de stad die daar – naast Leidsche Rijn – aan moeten bijdragen zijn het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone. Het efficiënt benutten van die locaties, onder andere door daar vaker de hoogte in te gaan, zien we als kans. We geven deze gebieden als het ware terug aan de stad. Elders in de stad ontstaat daardoor ruimte om bij het verder ontwikkelen van de stad vooral kwalitatieve uitgangspunten te hanteren en in mindere mate stedelijke productiedoelstellingen. We verbreden het palet aan keuzemogelijkheden voor Utrechters en bezoekers van de stad.



- ONTWIKKELGEBIEDEN**
- Economische ontwikkelingsgebieden
 - Prioritaire ontwikkelgebieden
 - Knooppuntontwikkeling
 - Broedplaatsontwikkeling
 - Afmaken ontwikkeling Leidsche Rijn
 - Lopende gebiedsontwikkeling
 - Wijkopgaven herstructurering

Gezonde verstedelijking is in alle gevallen het uitgangspunt. Dat betekent focussen op bewegen, welbevinden, perspectief op wonen, werk en opleiding, duurzaamheid. Utrecht is bovendien, meer dan andere Nederlandse steden, een plek waar ontmoeting centraal staat. Voor het verkeer heeft de groei van de stad grote gevolgen. We reageren daar op door een systemsprong in de mobiliteit en leggen het accent op openbaar vervoer, fiets en voetganger. We beschouwen de Binnenstad en het Stationsgebied, het Utrecht Science Park en Leidsche Rijn (Centrum) als economische hotspots waar we kansen willen creëren en benutten. We willen de openbare ruimte beter benutten en grotere betekenis geven als de plek waar de stad zich presenteert. Utrecht is interessant voor veel verschillende initiatieven en doelgroepen. We stimuleren de diversiteit van stadsdelen om die aantrekkingskracht te garanderen. Dat heeft wel z'n grenzen. Er zijn verschillen die we willen tegengaan, vooral verschillen die maatschappelijke ongelijkheid in de hand werken.

Hoofdstuk 2 Inleiding

2.1 Utrecht populair met jonge bevolking en als ontmoetingsplek bij uitstek

Utrecht staat bekend als een leuke stad. De afgelopen periode is de stedelijke ontwikkeling geremd door een vastgoedcrisis, maar Utrecht is die crisis goed doorgekomen. De afgelopen jaren is zichtbaar in de stad geïnvesteerd, zowel door de overheid als door publieke en private partijen. Dit College bouwt aan een gezonde toekomst voor Utrecht. De focus op het afmaken waar we aan zijn begonnen, werpt z'n vruchten af. Dat wil niet zeggen dat verouderde plannen worden gerealiseerd: we bewegen mee met maatschappelijke en technologische ontwikkelingen. Niet voor niets heeft Utrecht de 'Slimste Binnenstad van Nederland'.

In de jaren negentig van de vorige eeuw is de Vierde Nota Extra ingezet als wapen tegen de afnemende populariteit van steden: bouwen in en aan de stad en het vergroten van het draagvlak voor voorzieningen. Mede hierdoor groeide de populariteit van steden. Landelijk nam ook de interesse in een goed en gezond stedelijk leven toe, niet in de laatste plaats in Utrecht met zijn relatief jonge bevolking. De kracht van de stad is dat je er makkelijk mensen kan ontmoeten, een behoefte die onafhankelijk is van de economische ontwikkeling en die verder zal toenemen met het voortschrijden van de digitalisering. De stad blijft kansrijk wanneer we het voordeel van de logische ontmoetingsplek optimaal benutten en bovendien slim gebruik maken van nieuwe mogelijkheden die de digitalisering ons biedt.

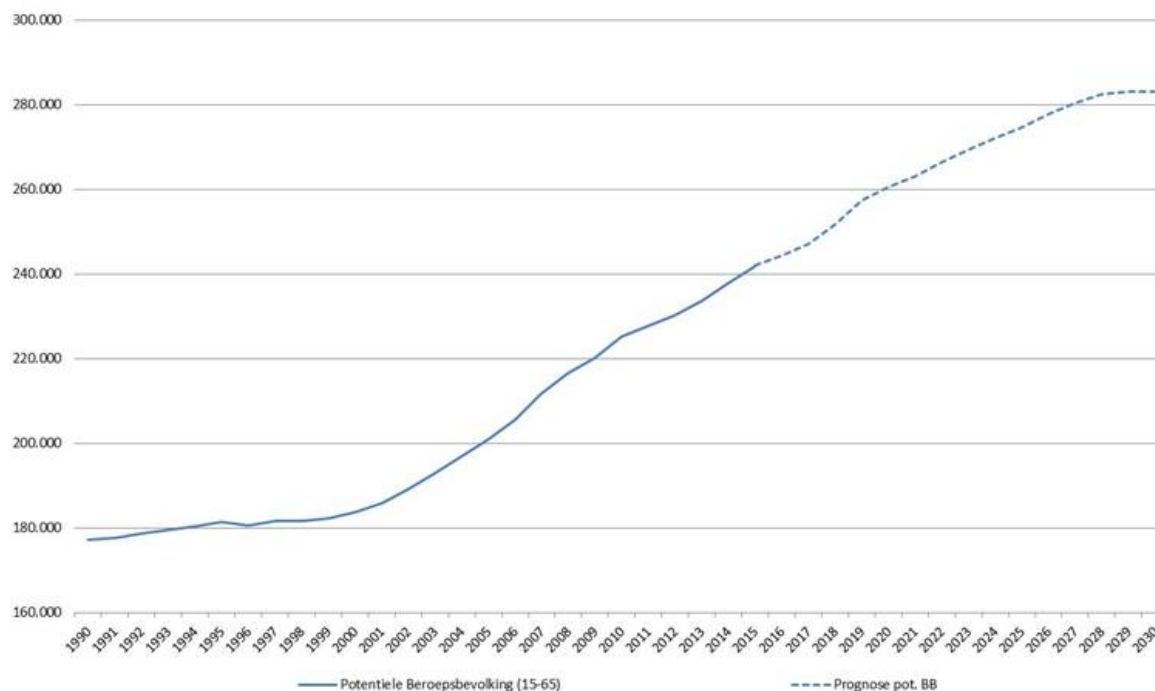
2.2 Voorrang voor gezonde verstedelijking

Vanuit internationaal perspectief bezien functioneert Nederland volgens Prof. P. Tordoir steeds meer als één 'metropolitaans systeem' met een samenhangende arbeidsmarkt. Prof. G. Clark ziet de vier grote steden in dat verband functioneren als één onderling verbonden regio: een Super-Connected Global Region, die als geheel kan concurreren met steden als London en Parijs. Binnen dat systeem ziet Tordoir Amsterdam en Utrecht als de grootste magneten. Nationaal richten pendelstromen zich sterk op deze twee steden. Dat wordt nog versterkt doordat mensen momenteel sneller van baan wisselen dan van woning. Consequentie is dat ook binnen de stad sprake is van een toenemende verplaatsingsbehoefte. Binnen de 'verbonden regio' onderscheidt de stadsregio Utrecht zich door een focus op 'Healthy Urban Living'. Hier groeit het aantal bewoners naar verhouding het snelst en vind je de hoogst opgeleide bevolking. De gunstige ligging in netwerkend Nederland, de innovatiekracht als studentenstad en de vergrote aandacht voor het stedelijk leven bieden Utrecht en zijn stedelijke regio uitstekende mogelijkheden om verder te werken aan een gezonde toekomst.

2.3 Werk in Testlabs, start-ups en de gezondheidseconomie

Voor een vitale stad als Utrecht is het van groot belang dat werkgelegenheid en voorzieningenniveau gelijke tred houden met de groei van de bevolking. Zo wordt verwacht dat de beroepsbevolking tot 2030 met 40.000 mensen groeit.

Beroepsbevolking (15 t/m 64-jarigen) groeit tot 2030 met 40.000 mensen

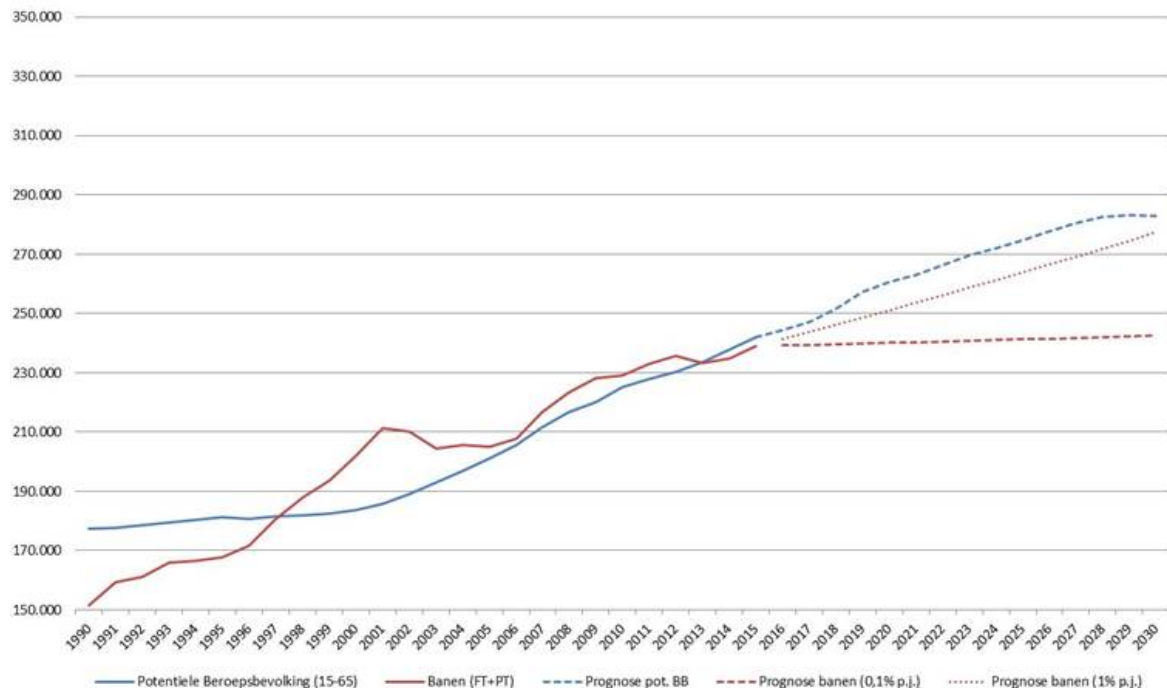


Een aantal algemene trends en ontwikkelingen heeft ook in Utrecht invloed op de economie en het ruimtegebruik op werklocaties: vergrijzing, een toenemende trek naar de stad, een sterke focus op digitale technologie en de daarop aansluitende arbeidsmarkt, flexibilisering van die arbeidsmarkt, veranderend ondernemerschap (meer, kleiner, breder en sociaal), globalisering, aandacht voor gezondheid en duurzaamheid en circulaire- en deeleconomie. Tot nu toe houdt de hoeveelheid banen gelijke tred met de omvang van de beroepsbevolking. Of dit zo blijft is afhankelijk van de economische groei (Bron: Onderzoek op basis van CPB/PBL). Op dit ogenblik wordt overigens 38% van de arbeidsplaatsen bezet door werknemers van buiten de U10-regio.

In het kader van een gezonde verstedelijking zien we in Utrecht kansen voor:

- Bedrijven die zich richten op het toepassen van technologische ontwikkelingen. Utrecht heeft een positie als 'testlab' van Nederland, vooral door de grote aanwezigheid van partijen die de ontwikkelde technologie in de reële economie kunnen en/of willen toepassen.
- Bedrijven die zich bewegen op het snijvlak van sectoren, zoals nieuwe technologische diensten. Maar het kan ook gaan om samenwerking in dezelfde keten, tussen bouwers en installateurs, tussen afvalverwerkers en toeleveranciers. Als het gaat om cross-sectoraal ondernemerschap, valt te denken aan samenwerking tussen de creatieve industrie en de zorg.
- Bedrijven die maatschappelijke uitdagingen weten om te zetten in economische kansen. Denk bijvoorbeeld aan vernieuwende concepten in het kader van Healthy Urban Living, waarvoor Utrecht als proeftuin kan dienen en die interessant zijn voor de rest van wereld.

Banen vs. beroepsbevolking



De nieuwe economische groeikansen zitten vooral in de ontwikkeling van start-ups, doorgroeiende start-ups en andere snelgroeiende bedrijven ('stars'). Ook de gezondheids- en vrijetijdseconomie bieden volop perspectieven. Tenslotte ontstaat veel groeipotentieel door concentratie van middelgrote traditionele bedrijven. Van belang voor de economische ontwikkeling is wel dat Utrecht zich blijft ontwikkelen als "slimme stad".

Op dit ogenblik is het grootste deel van de Utrechtse werkgelegenheid op één of andere manier zorggerelateerd. Er is een bovengemiddelde groei van werkgevers in de gespecialiseerde zorg, de internetretail, zelfmanagement, toepassing van games, data, 3D-printing, de fundamentele en toegepaste medische technologie en lifesciences.

Voor de komende jaren verwachten we in Utrecht ook een grote groei van de zakelijke dienstverlening. Dit is een bonte verzameling van beroepen en sectoren, zoals rechtskundige diensten, accountants, adviesbureaus, ingenieursbureaus, communicatie- en reclamebureaus, beveiligingsbedrijven, schoonmaakbedrijven en uitzendbureaus.

2.4 Utrecht groeit door naar 400.000 inwoners rond 2030

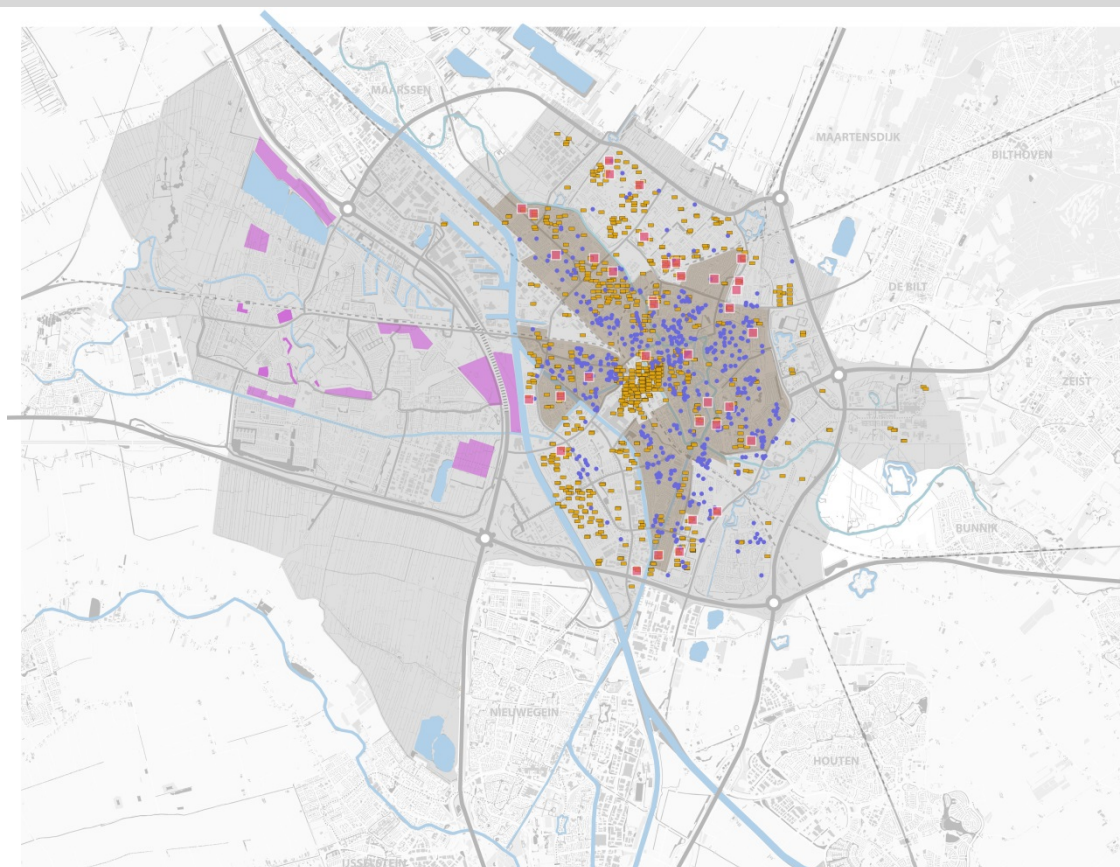
De bevolking van Utrecht is de afgelopen jaren fors toegenomen, een groei die ook in de komende jaren gestaag doorzet. De prognoses laten een doorgroei zien naar 400.000 inwoners rond 2030, terwijl recente voorspellingen van het Planbureau voor de Leefomgeving geen aanleiding geven te veronderstellen dat daarmee aan de groeipotentie van Utrecht een einde komt.

Realisatie van eerder vastgestelde projecten leidt tot een bevolkingsomvang van 360.000 inwoners in 2020. Het verder afmaken van Leidsche Rijn leidt tot een groei met nog eens 16.000 inwoners. Voor de doorgroei in de periode tussen 2020 en 2030 naar bijna 400.000 inwoners en een verder doorgroei na die tijd moeten nog nieuwe projecten worden vastgesteld.

Ontwikkeling inwonertal per Utrechtse wijk en gebieden Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern (2015-2035) Totaal

	2015	2020	2025	2030
1. Utrecht West	28.554	30.338	30.813	33.109
2. Utrecht Noordwest	43.849	46.605	49.036	49.845
3. Overvecht	33.732	35.099	37.888	38.802
4. Utrecht Noordoost	37.624	41.328	41.973	42.480
5. Utrecht Oost	32.165	31.564	32.717	33.468
6. Binnenstad	17.571	19.120	18.724	20.192
7. Utrecht Zuid	27.200	29.407	30.546	30.844
8. Utrecht Zuidwest	37.263	39.708	43.910	46.875
9. Leidsche Rijn	30.084	37.709	45.442	50.229
10. Vleuten-De Meern	46.253	49.911	51.757	53.225
Totaal Utrecht	334.295	360.789	382.806	399.069

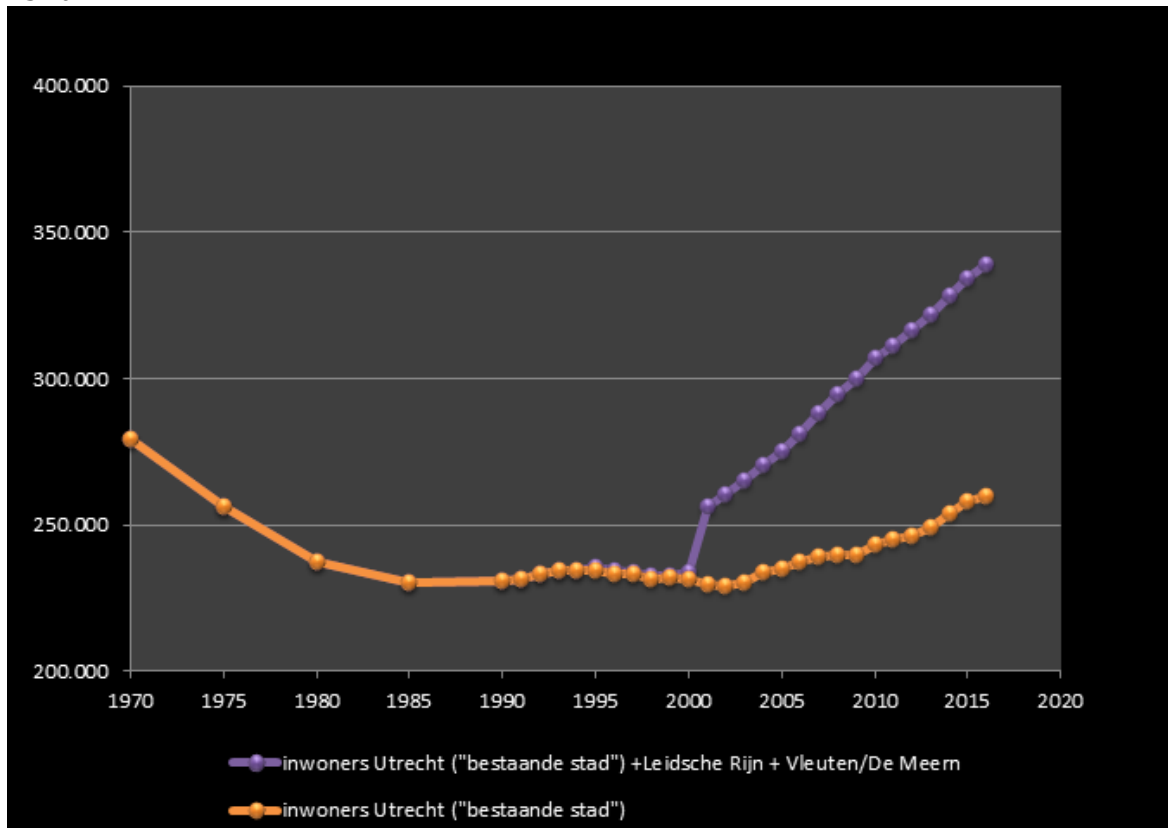
Bron: Onderzoek



WIJK- EN BUURTONTWIKKELINGEN

- Ontwikkelopgave Leidsche Rijn
- Wijk- en buurtvernieuwing
- Pandsgewijze ontwikkeling
- MPSO-projecten 2010-2015
- vooroorlogse stad

De voorspelde groei zien we als kans om kwaliteit aan de stad toe te voegen. We moeten daarbij niet vergeten dat de ontwikkeling van Lunetten, Leidsche Rijn en de samenvoeging met Vleuten-De Meern de belangrijkste factoren zijn die de afgelopen 50 jaar tot de groei van de bevolking hebben geleid. Ten oosten van het Amsterdam Rijnkanaal is de omvang van de bevolking afgenomen door gezinsverdunding en door het groeikernenbeleid. Door de toenemende populariteit van de stad is daar inmiddels weer een kentering in gekomen, maar de omvang van de bevolking in dat deel van Utrecht is nog lang niet op het niveau van 1970.



We veronderstellen een verband tussen de economische ontwikkeling en de woningvraag. Om die ontwikkeling te kunnen faciliteren is het noodzakelijk op de woningmarkt perspectieven te bieden aan hoger opgeleiden die zich na hun studieblijvend in Utrecht willen vestigen, maar ook aan werknemers in lager betaalde functies, bijvoorbeeld in de dienstverlenende sectoren en de logistiek (Lage Weide). De (blijvende) druk op de woningmarkt leidt daardoor zowel tot een toenemende vraag naar centrumstedelijke woningbouw voor met name hoger opgeleiden als tot een blijvende vraag naar goedkopere woningen voor (startende) gezinnen op plekken buiten het centrum. De vraag naar woningen voor studenten neemt naar verwachting wat af als gevolg van wijzigingen in de studiefinanciering. De doorstroom uit de Maatschappelijke Opvang én het stijgende aantal statushouders als gevolg van de vluchtelingeninstroom zorgt wel voor extra druk op de sociale woningbouw en vraagt, gezien de aard van de problematiek, een aparte benadering binnen de totale woningvraag.

De druk op de woningmarkt is ook af te lezen aan de stijgende prijzen. Een groter deel van de woningvoorraad dreigt onbetaalbaar te worden voor mensen met een lager inkomen. Dat werkt verdere segregatie in de hand.

2.5 Behoeftte aan voorzieningen groeit mee

De verwachting dat de groep 65-plussers bovengemiddeld groeit, benadrukt het belang van woonvormen met een zorgarrangement. Daarnaast leidt de bevolkingsgroei tot een groeiende behoefte aan ruimte voor beweging. Dat is van betekenis voor de inrichting van de openbare ruimte. Maar ook de behoefte aan sportvoorzieningen in verenigingsverband neemt toe. Het gaat om basisaccommodaties zoals zwembaden, sportvelden en atletiekbanen. Voor een gevarieerd sportaanbod zijn ook specialistische accommodaties belangrijk waar de gemeente geen directe bemoeienis mee heeft, zoals maneges, tennisbanen en een schaatsbaan. Aan de toegenomen behoefte aan voetbal komen we in eerste instantie tegemoet door een efficiënter gebruik van bestaande complexen. Voor hockey zoeken we ruimte voor minimaal één nieuw complex.

De behoefte aan een groot aantal voorzieningen groeit mee met de bevolkingsgroei. Naast sport gaat dat om scholen (basis- en voortgezet onderwijs), maatschappelijke en culturele voorzieningen en leisure, maar ook winkels en openbaar vervoer. In eerste instantie wordt die groei opgevangen door gebruik te maken van restcapaciteit in bestaande voorzieningen. In Leidsche Rijn/Vleuten De Meern is de groei van klaslokalen al afgestemd op de bevolkingsgroei. Voor middelbaar onderwijs wordt een deel van de behoefte opgevangen buiten Utrecht.

Een bijkomend voordeel is dat de groei het draagvlak versterkt voor een groot aantal functies zoals bijvoorbeeld de culturele voorzieningen.

Hoofdstuk 3 Strategie

3.1. Keuze: Groei opvangen door inbreiding

De groei van Utrecht stelt ons gemeentebestuur voor de vraag hoe daar mee om te gaan.

Wij maken daarin een duidelijke keuze.

We bezien groei in het licht van een gezonde manier van verstedelijken. Onze keus is die groei te faciliteren door inbreiding met als basis het koesteren en versterken van de huidige kwaliteit van Utrecht.

Die combinatie zien we als kans voor een gezonde ontwikkeling van de stad. We zien ook dat de stad voor zo'n benadering voldoende ruimte biedt. Om ruimtelijke segregatie te beperken, willen we dat mensen meer mogelijkheden krijgen bij de keuze voor een bij hen passend woonmilieu.

We verdichten de stad op plekken die zich daarvoor lenen. Een gezonde stad is meer dan een plek waar je woont, werkt of recreëert. Je vindt er ook je rust, je drukte, je favoriete plekjes – mooi of lelijk, je sociale omgeving, je contact met de diversiteit die een stad te bieden heeft.

Naast het verder doorwerken aan lopende projecten als het Stationsgebied en Leidsche Rijn, kiezen we voor transformatie van enkele gebieden waar wonen nu geen of slechts een ondergeschikte betekenis heeft. De herontwikkeling van het Jaarbeursterrein en de Merwedekanaalzone heeft daarbij voorrang. Het uitgangspunt hier is stedelijke kwaliteit en hogere dichtheden. Dat biedt ruimte om ons elders bij het ontwikkelen van de stad minder te laten leiden door verstedelijkingsdruk en vooral te focussen op kwaliteitsverbetering, verminderen van sociale problematiek en terugdringen van gezondheidsachterstanden.

De bestaande kwaliteiten van de stad nemen we als uitgangspunt. Utrecht is een compacte, overzichtelijke stad van een menselijke maat. Dat moet zo blijven. Niet voor niets vinden we ruimte voor de voetganger belangrijk én is de fiets een vervoermiddel waarmee de hele stad kan worden bestreken en – zeker met de opkomst van elektrisch fietsen – zelfs grote delen van de regio.

Het aantrekkelijk buitengebied moet goed bereikbaar zijn voor recreatieve doeleinden en verdient ook bescherming, gelet op de beperktere mogelijkheden om in de stad verdroging en hittestress te voorkomen. Het aantrekkelijk leefklimaat is mede het resultaat van eeuwen stadsontwikkeling in een steeds wisselend krachtenveld tussen publieke en private belangen. Dit DNA maakt Utrecht tot een stad waar diversiteit hoog in het vaandel staat.

In de genoemde transformatiegebieden creëren we nieuwe openbare ruimte, die ook van belang is voor klimaatadaptatie. Maar dit zal niet de hoeveelheid groen per inwoner in de stad doen toenemen. Wel verhogen en beheren we de kwaliteit van de openbare ruimte, onder meer door middel van een 'Ketenaanpak Openbare Ruimte' (het opdelen van de stad in verschillende kwaliteitsniveaus in relatie tot de functie) en op basis van 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' ('de uitwerking van 'Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar'). In beide gevallen is de ambitie hetzelfde: meer ruimte creëren voor ontmoeting en het verbeteren van de verblijfsfunctie van de openbare ruimte.. De wijze waarop de mobiliteit in en om de stad en regio wordt georganiseerd is daarbij essentieel.

3.2. Keuze: Gezonde verstedelijking is leidend thema

In een gezonde stad hebben mensen een passende baan of opleiding of zijn ze op een andere manier actief bij de samenleving betrokken. Je kunt er goed wonen in een gezonde leefomgeving met schone lucht en bodem en beperkte overlast. Een omgeving die uitnodigt tot een gezonde levensstijl, aanzet tot beweging, levendig is door de recreatieve en culturele functie van de stad en waar ontmoeting vanzelfsprekend is. De bijdrage van het ruimtelijk domein aan een duurzame en gezonde verstedelijking kent een aantal ingrediënten: duurzaamheid, milieu, bewegen, welbevinden en vooral wonen, werk en opleiding.

Een thema van toenemend belang is het klimaat. Utrecht volgt een tweesporenbeleid. Aan de ene kant leveren we een bijdrage aan het beperken van CO₂-uitstoot door beperking van het energieverbruik, efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen, het toepassen van duurzame energie en de nadruk op de rol van fiets, voetganger en openbaar vervoer. Hiervoor hebben we in het Energieplan onze ambities en acties verder uitgewerkt. Aan de andere kant bereiden we de stad voor op een onontkoombare temperatuurstijging door bij de ontwikkeling van de stad in te zetten op het voorkomen van hittestress, verdroging en wateroverlast (vooral een potentieel probleem in de oudere delen van de stad), het stimuleren van waterbergend vermogen en de doorstroming van water. Groen speelt bij meerdere van deze aspecten een belangrijke rol. Zo is bij de inrichting van de openbare ruimte de balans tussen schaduw en bezonning van belang. Variatie in kleur en geur is van belang voor de beleving, de waardering en het gebruik van groen door Utrechters en bezoekers.

In een gezonde stad is perspectief op een woning, op werk en een opleiding essentieel. Het verminderen van de werkloosheid vraagt om het stimuleren van economische ontwikkeling in kansrijke sectoren. Gevolg: een breed aanbod aan werkgelegenheid, zowel in die kansrijke sectoren als in de dienstverlening die ervan meeprofiteert. De woningbouwproductie stemmen we ook kwalitatief af op de te verwachten bevolkingsgroei en -samenstelling.

In een prettige leefomgeving voelen we ons beter. Maar 'prettig' betekent niet voor iedereen hetzelfde. De mogelijkheid om individuele keuzes te maken is belangrijk. Voor de één weegt ontmoeting in een dynamische omgeving zwaarder, iemand anders kan vooral rust op prijs stellen. Utrecht is gelukkig een stad met een grote diversiteit aan woonmilieus en dat blijven we nastreven

Ontmoeting versterkt sociale verbanden en kan onderlinge verdraagzaamheid en respect voor elkaar stimuleren.

Maatschappelijke ontwikkelingen maken dat mensen vaker in en om huis zijn. Zelfmanagement, zelfredzaamheid en informele netwerken worden steeds belangrijker. De gebouwde omgeving moet bewoners voldoende keus bieden om aan het ontstaan en in stand houden van zulke netwerken bij te kunnen dragen en er gebruik van te maken.

In de openbare ruimte krijgt iemand een eerste indruk van de stad. Die ruimte heeft een functie voor zowel verplaatsen als verblijven. Die functies zijn niet als vanzelf verenigbaar en regelmatig onvoldoende in balans. Mensen werken, studeren en recreëren op plekken die hen op dat moment het beste uitkomen: thuis, onderweg, achter een kopje koffie in de stad, in het park of op de trappen van het Stadsplateau. Werkplek, huiskamer en stad lopen steeds meer in elkaar over. De ruimtelijke inrichting van de stad moet hierop inspelen. Hoe

drukker de stad, hoe belangrijker de omvang en de kwaliteit van de openbare ruimte en het groen.

In Utrecht werken we aan zo'n duurzaam gezonde toekomst op basis van 'Bouwen aan een gezonde toekomst. Een uitnodiging aan de stad'. De algemene noemer waaronder we hieraan werken is *Healthy Urban Living*. Op dit moment is de gezondheid van Utrechters beter dan van inwoners van andere steden. Maar de gezondheidsverschillen zijn ook hier groot. Via gezonde stedelijke ontwikkeling willen we gezondheidsachterstanden terugdringen.

De stad combineert een snelle groei van een overwegend jonge, hoog opgeleide bevolking met de aanwezigheid van een groot aantal kennisinstellingen. Dit biedt een perfecte voedingsbodem voor innovatie rond de maatschappelijke opgaven die samenhangen met gezonde verstedelijking. Utrecht is in de positie om mensen nationaal en internationaal daarvan te laten profiteren.

In het kader van Healthy Urban Living staat Utrecht voor twee iconen, die worden uitgewerkt in City Deals:

- Samenwerking in de *Health Hub*. Samenwerking, kennisontwikkeling en economische ontwikkeling rond gezondheid vatten we samen onder deze noemer. De kracht van Utrecht is dat er op meerdere fronten versneld resultaten worden geboekt als het gaat om het vergroten van de zelfstandigheid van mensen en het vergroten van de kans op een langer gezond leven. Denk bijvoorbeeld aan vernieuwingen in de diagnostiek en het medisch handelen, maar ook het aan optimaal benutten van technologie en zorggerelateerde processen. Het Utrecht Science Park (USP) heeft in deze ontwikkelingen een bijzondere positie. Als hart van de gezondheidsgelateerde economie vinden allianties van werkgevers, kennisinstellingen, brancheorganisaties, bedrijven in (medische) zorg en lifesciences elkaar in de ontwikkeling van nieuwe producten en diensten, slimme toepassingen van technologie.
- Experiment: *A Healthy Urban Boost*. Gezonde verstedelijking en duurzame groene herontwikkeling van grond en gebouwen met het Nieuwe Centrum (aan de westkant van Utrecht CS) als proeftuin.

Daarnaast is in het kader van de Internationale Architectuur Biënnale 2016 (IABR) een projectatelier Utrecht ingericht met als werktitel Gezonde Verstedelijking.

De kennis en ervaring die bij deze activiteiten wordt opgedaan wordt benut bij het verder ontwikkelen van de stad en vormt te zijner tijd een belangrijk Utrechts exportartikel.

3.3. Diversiteit aan strategieën

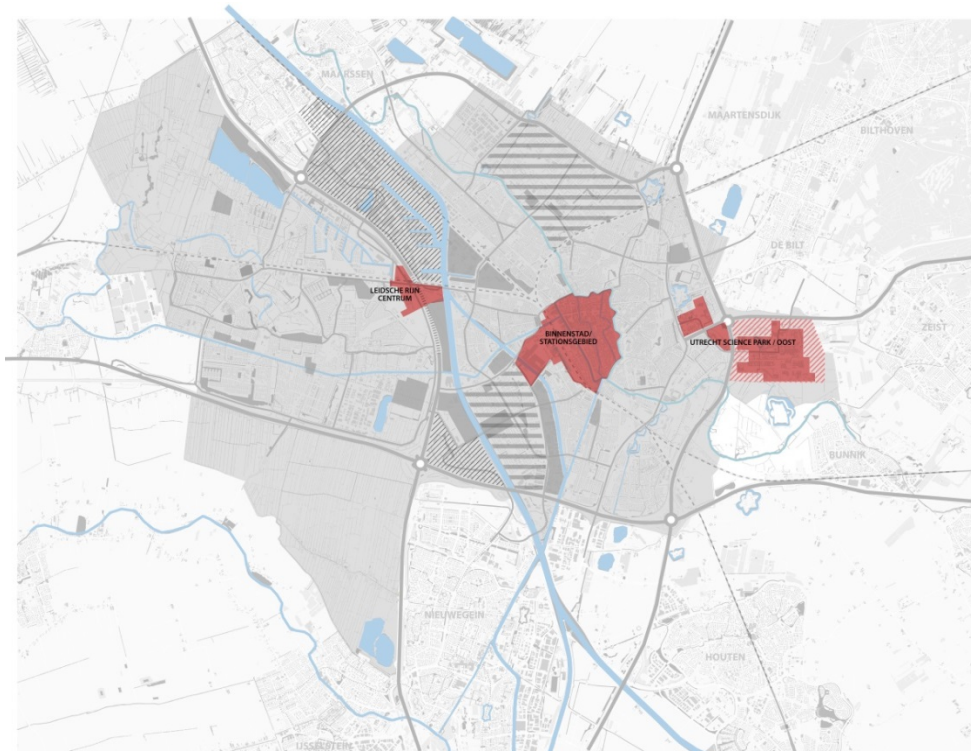
Utrecht groeit, dat is duidelijk. Maar dat is niet in alle delen van de stad op dezelfde manier merkbaar. We kiezen voor een gedifferentieerde aanpak met een verschil in benadering van verschillende gebieden en netwerken. Voor elk van die gebieden is gezonde verstedelijking het vertrekpunt. We onderscheiden:

- De economische ontwikkelingsgebieden Utrecht Science Park/Oost, Binnenstad/Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en de broedplaatsen aan de randen van het centrum. Dit zijn de locaties met de grootste potentie voor de economische ontwikkeling van Utrecht. Lage Weide en Papendorp zijn belangrijk om het werkgelegenheidsaanbod breed te houden.

- De verdichtingslocaties. De groei van Utrecht biedt ons de kans om twee omvangrijke transformatielocaties centrum–stedelijk te ontwikkelen met een hoge kwaliteit en hogere dichtheid en ze daarmee als het ware terug te geven aan de stad: het Beurskwartier in het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone.
- Wijk- en buurtniveau. Door stevig in te zetten op een beperkt aantal verdichtingslocaties is er op andere plekken, met name Overvecht en Kanaleneiland, meer ruimte om te kiezen voor de specifieke opgaven van de eigen omgeving en de sociale problematiek en nieuwbouwinitiatieven in dat licht te bezien.
- De verbindingen. We zetten in op een systemsprong om de stedelijke mobiliteit af te wikkelen en op het aanbrengen van verbindingen tussen en naar groene gebieden en ontmoetingsplekken. Hiermee willen we tegelijk ruimte creëren voor de toegenomen drukte in de stad.

De voorliggende ruimtelijke strategie is vooral een stip op de horizon. Het geeft aan in welke richting wij de stad willen ontwikkelen: wat willen we met de stad. Hoe we dat gaan doen werken we verder uit. De gedifferentieerde aanpak komt onder meer tot uitdrukking in omgevingsvisies voor gebieden. Naast een strategie per gebied wordt groei ook gefaciliteerd door transformatie van bestaand vastgoed, verdichting door renovatie en door woningsplitsing en omzetting. Het gegeven dat het ruimtegebruik per persoon ten oosten van het Amsterdam Rijnkanaal nog op een lager niveau ligt dan in 1970 geeft aan dat de stad daartoe voldoende opnamecapaciteit heeft.

3.4. Binnenstad/Stationsgebied, Utrecht Science Park/Oost en Leidsche Rijn Centrum zijn onze economische ontwikkelingsgebieden, Lage Weide en Papendorp de werkgelegenheidshotspots

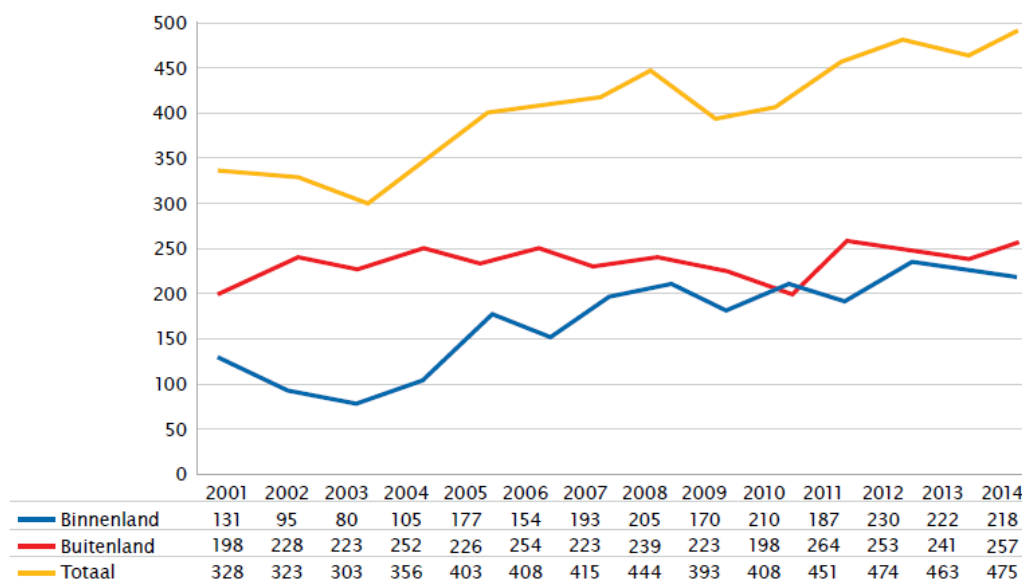


ECONOMISCHE ONTWIKKELINGSGEBIEDEN

De wereld ontmoet Utrecht in de historische binnenstad, op het Centraal Station, in Hoog Catharijne, in de Jaarbeurs, op het Utrecht Science Park, en straks in Leidsche Rijn Centrum. Deze economische ontwikkelingsgebieden zijn tegelijk belangrijke ontmoetingsplekken met verschillende karakters. Een goede wisselwerking tussen vastgoed en openbare ruimte is nodig voor het versterken van de ontmoetingsfunctie. Het Stadsplateau tussen Utrecht CS, het Stadskantoor en het Jaarbeursplein is daarvan een goed voorbeeld. Ook de wisselwerking tussen Cinemec en het Berlijnplein in Leidsche Rijn Centrum is prima. Ondanks de hoge mate van stedelijkheid is hier de menselijke maat behouden en ontstaan hier 'huiskamers van de stad'.

Niet alleen het inwonersaantal en de hoeveelheid banen in Utrecht zullen stijgen, ook het bezoek aan Utrecht neemt toe - en dan met name in de economische ontwikkelingsgebieden. Volgens de samenwerkende hotelondernemers bestaat 70 procent van de hotelovernachtingen in Utrecht uit bezoekers met een zakelijk motief. Van de buitenlandse toeristen die Utrecht in 2014 bezochten, overnachtten er 174.000 in Utrecht. Daarnaast bezochten er 578.000 Utrecht voor één dag, ze verbleven elders in het land.

Toename aantal hotelovernachtingen in Utrecht in de afgelopen 10 jaar, groei komt met name van binnenlandse toeristen



Bron: CBS (2014). Ontwikkeling aantal hotelovernachtingen in Utrecht tussen 2001 en 2014.

Voor de verschillende deelsegmenten in de toeristisch-recreatieve branche worden de volgende ontwikkelingen verwacht:

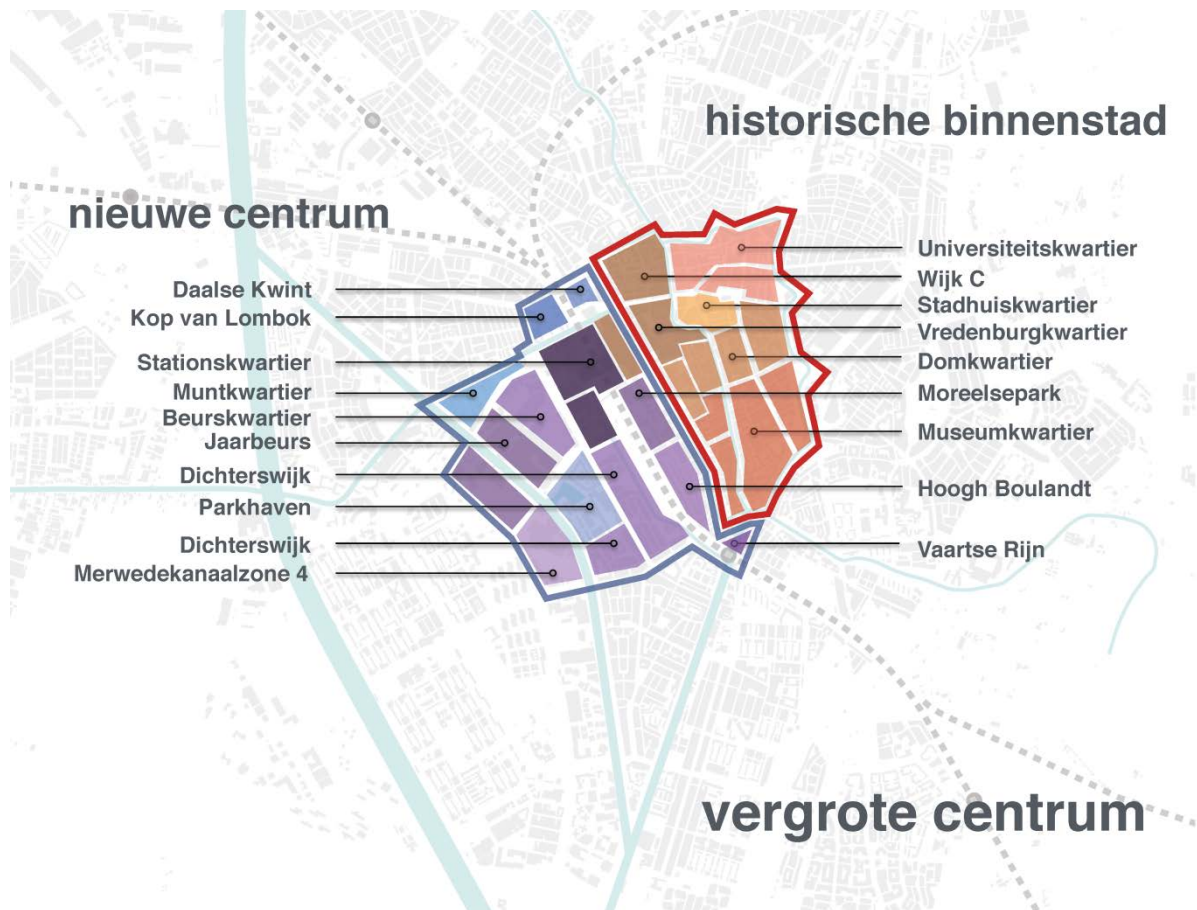
Deelsegmenten toeristisch-recreatieve branche	Werkgelegenheid (aantal voltijdbanen)
Zakelijk toerisme eendaags	-/+
Zakelijk toerisme meerdaags	+
Vakanties leisure buitenlands (citytrips)	++
Vakanties leisure binnenlands (stedentrips)	+
Dagtochten leisure buitenlands	+
Dagtochten leisure binnenlands	-/+

Legenda: -/+ = consolidatie vraag verwacht, + = groei vraag verwacht, ++ = sterke groei vraag verwacht

Bron: interviews stakeholders, Toerisme Utrecht, Nederlands Bureau voor Toerisme en Congressen, 2014 en 2015

3.4.1. Binnenstad/Stationsgebied

De **Binnenstad** is het visitekaartje van Utrecht. Culturele instellingen, de historische binnenstad en monumenten, de grachten, de winkels, horeca- en culturele voorzieningen en de (groot)stedelijke evenementen zijn een goede voedingsbodem voor toerisme. In het centrum, maar ook op het Utrecht Science Park en in Leidsche Rijn Centrum zijn voetgangers en fietsers hoofdgebruikers van de openbare ruimte. De toename van de verschillende vormen van langzaam verkeer zou op termijn tot conflicten kunnen leiden. Dit pakken we aan door alternatieve routes voor fietsers door of langs de binnenstad te ontwikkelen.



Het **Stationsgebied** is – door de gevarieerde en levendige centrumomgeving en de perfecte ontsluiting via het drukste station van Nederland – onze beste locatie voor de vestiging van grote bedrijven. Daarnaast biedt de Jaarbeurs steeds meer ruimte aan creatieve start-ups (gaming en ICT) en aan (innovatieve) evenementen: een ontmoetingsplaats van talent, gamechangers en innovatieve start-ups die zich buigen over maatschappelijke- en gezondheidsvraagstukken.

Kantoren

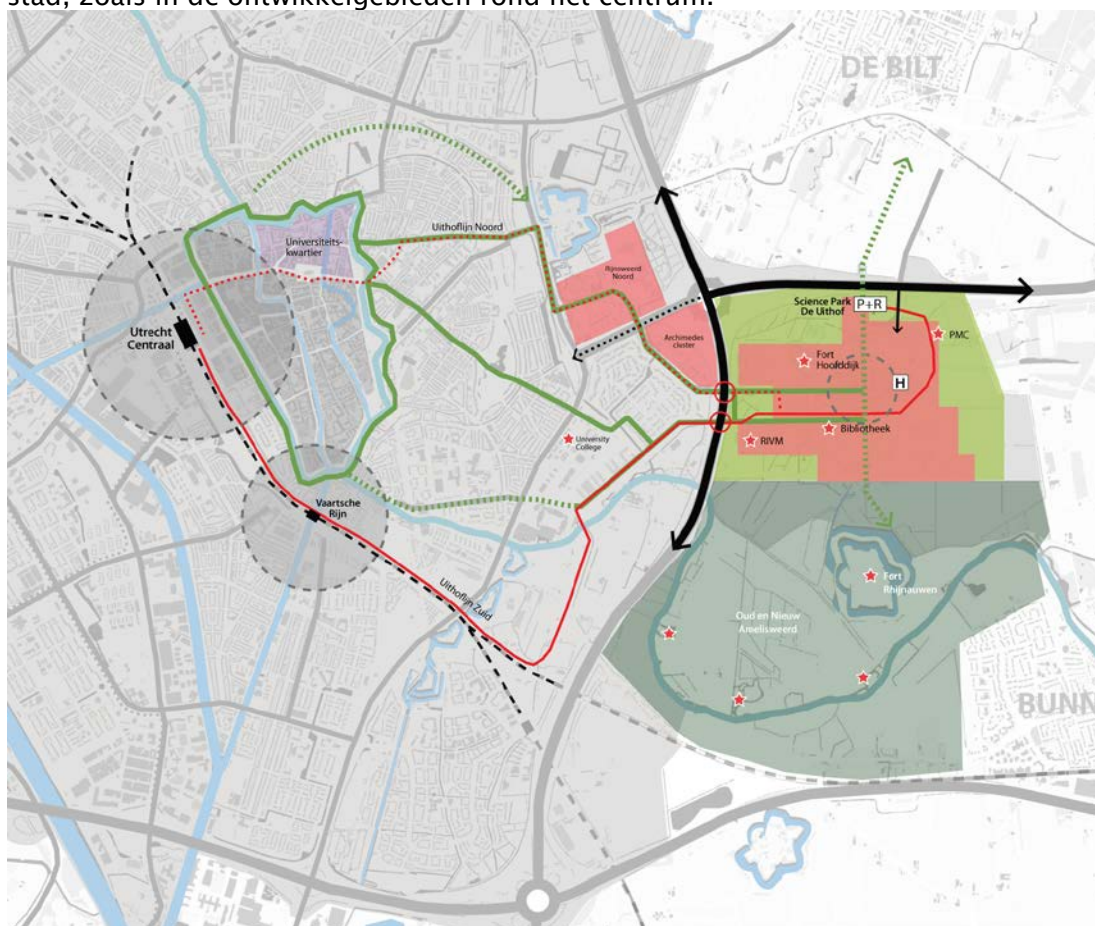
Op de kantorenmarkt constateren we een blijvende vraag naar nieuwbouw van kantoren in combinatie met leegstand van bestaand vastgoed. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat het nieuwe werken per werknemer minder ruimte vraagt. In Utrecht hebben we 2.500.000 m2 kantoorruimte voor 100.000 werknemers. Volgens de huidige normen zou voor dat aantal 2.200.000 m2 al genoeg zijn, in de toekomst zou zelfs 1.700.000 m2 kunnen volstaan (exclusief normale frictieleegstand). De groei van de stad in combinatie met ‘werken aan werk’ rechtvaardigt in onze ogen een groei naar minimaal 130.000 kantoorbanen, corresponderend met 2.350.000 m2 kantoorruimte (inclusief frictieleegstand).

De kantorenmarkt bestaat uit verschillende deelmarkten met flinke kwaliteitsverschillen. Aanbod op de toplocaties Stationsgebied en Leidsche Rijn Centrum is goed in de markt te zetten vooral wanneer de transformatie van de omgeving verder is gevorderd. Op dit ogenblik neemt de kantoorvoorraad af met 50 à 70.000 m2 per jaar door transformatie terwijl ook sloop aan de orde is. Gemiddeld 1% per jaar vervangen (25.000 m2 per jaar) is aannemelijk om de markt gezond te houden. Samen met Regio en Provincie vinden we dat voor die nieuwbouw in Utrecht alleen het Stationsgebied, Leidsche Rijn Centrum en Papendorp-zuid in aanmerking komen. Dit proces van groei, stimuleren, transformeren en verversen duurt zeker nog de komende 10 jaar.

De groei van Utrecht zorgt voor meer drukte in en rond de binnenstad. Door aanpak van de openbare ruimte en door een slimme organisatie van auto- en fietsparkeren maken we hier meer ruimte voor de voetganger. Daarnaast breiden we het centrummilieu uit met het Beurskwartier aan de westkant van het Centraal Station. Om de grote hoeveelheid bussen rond het Centraal Station beter te kunnen reguleren, zetten we in op meer spreiding: het verder ontwikkelen van knooppunten die vervoersbewegingen via Utrecht CS kunnen afvangen: Vaartsche Rijn/Rotsoord, Utrecht Leidsche Rijn (centrum) en Utrecht Science Park (in combinatie met verbetering van de ontsluiting van de Uithof). Als vervoersknopen dragen ook Station Overvecht en de stations Bilthoven en Driebergen/Zeist aan die spreiding bij.

3.4.2. Utrecht Science Park/Oost

Het **Utrecht Science Park (USP)** heeft zich rond de Universiteit Utrecht ontwikkeld tot het hart van de gezondheidgerelateerde economie in Nederland en heeft een internationale uitstraling. We bieden het USP en andere partners de ruimte voor verdere doorontwikkeling in De Uithof, aan de oostkant van de stad in Rijsweerd en waar dat elders nodig is in de stad, zoals in de ontwikkelgebieden rond het centrum.



De Uithof en Rijsweerd bieden goede mogelijkheden voor een meer gemengde invulling, met name door de huisvesting van studenten en bijbehorende voorzieningen. Voorwaarde is wel het vergroten van de levendigheid en de verblijfskwaliteit. Het Utrecht Science Park biedt plek aan start-ups, doorgroeiers, volwassen bedrijven en kennis- en onderzoeksinstituten op het gebied van duurzaamheid, lifesciences en ICT. De verbondenheid met de regio is groot, maar om doorontwikkeling mogelijk te maken is verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting noodzakelijk. Samen met Rijk en provincie zijn we een brede gebiedsverkenning gestart, gericht op een duurzame oplossing voor de

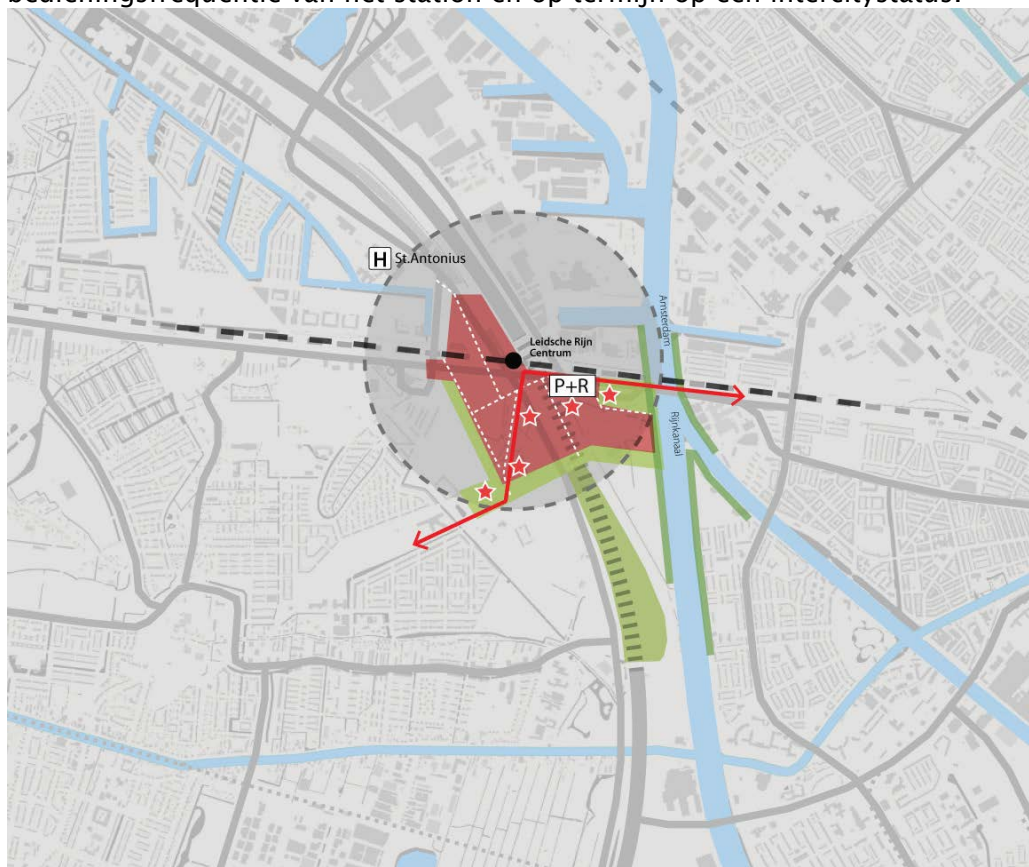
bereikbaarheid. Een ontsluiting vanuit het spoor op andere wijze dan via Utrecht CS is een mogelijkheid. Rond Utrecht Science Park en de gerelateerde delen van Utrecht Oost is de ontwikkeling van een sternetwerk noodzakelijk waarin ook Bilthoven en Zeist een rol van betekenis spelen.

Daarnaast is de relatie tussen Utrecht Centrum en Utrecht Science Park zodanig intens dat – in aanvulling op de tram om de zuid – een goede vervoersoplossing met meer reizigerscapaciteit noodzakelijk is. Die oplossing moet tegelijk bijdragen aan de gewenste hoge stedelijke kwaliteit in de binnenstad (leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit). Een tram door de binnenstad biedt daarbij perspectief.

De omgevingskwaliteit is tenslotte gebaat bij een goede aansluiting op Amelisweerd.

3.4.3. Leidsche Rijn Centrum

Leidsche Rijn Centrum is een gemengde toplocatie met veel kwaliteiten die bedrijven, bezoekers en bewoners aanspreken. Een recent uitgevoerd onderzoek onder 900 kantoorgebruikers in de regio wees uit dat er veel vraag is naar kantoren op locaties die zowel per openbaar vervoer als per auto uitstekend bereikbaar zijn. Daarnaast worden centrumvoorzieningen hoog gewaardeerd. Met de combinatie van winkels (o.a. foodmarket), horeca, bibliotheek, wijkbureau, gezondheidszorg, maatschappelijke en culturele voorzieningen, ruimte voor evenementen en een hoogwaardige inrichting van de openbare ruimte heeft Leidsche Rijn Centrum, alles in zich om als ‘huiskamer’ voor Leidsche Rijn te gaan functioneren. De combinatie van een NS-station en de directe verbinding met de snelweg A2 maakt dat het centrum één van de best bereikbare vestigingslocatie van Nederland is. De reisafstand naar Utrecht CS met de trein bedraagt bovendien slechts 4 minuten. Met de groei van deze nieuwe locatie zetten we in op verhoging van de bedieningsfrequentie van het station en op termijn op een intercitystatus.



Evenals bij Utrecht Science Park zien wij rond Utrecht Leidsche Rijn een sternetwerk ontstaan, wat een positieve invloed heeft op de bereikbaarheid van Utrecht CS.

Detailhandel

De opkomst van internetwinkels maakt vooruitblikken op de toekomst van de detailhandel lastig. Kansen voor Utrecht liggen in het recreatief winkelen, maar ook in het gegeven dat we de komende jaren doorgroeien naar een stad met 400.000 inwoners. Voor verschillende segmenten van de retailmarkt zien we verschillende bedreigingen maar ook kansen. Kleine ondernemers hebben het overal in Nederland moeilijk, maar hebben kansen op plekken waar veel mensen bijeen komen. We organiseren ontmoeting en breiden het binnenstadmilieu uit. Dat biedt ook kansen voor de detailhandel als onderdeel van dat milieu. Binnen het binnenstadmilieu zien we tegelijk dat de detailhandel per vestiging minder oppervlak gaat innemen. Hierdoor wordt het winkelgebied eerder compacter dan groter. Bij de groei van de stad past ook de ontwikkeling van Leidsche Rijn Centrum, dat door een flexibele aanpak kan groeien naar de omvang die bij de marktontwikkelingen past. Nieuwe concepten geven dit centrum een impuls.

The Wall biedt geen ruimte voor uitbreiding van detailhandel en focust op ontwikkeling van 'leisure'.

De detailhandelsstructuur in Utrecht wordt gekenmerkt door concentratie en fijnmazigheid. Dat vraagt telkens om maatwerk per gebied. In de kleinere centra bieden we ruimte aan schaalvergroting waar dat wijk- en buurtcentra in stand helpt te houden. Bij de kleinere strips zetten we niet per definitie in op handhaven van de detailhandel, wel op het faciliteren van diverse functies om leegstand te helpen voorkomen.

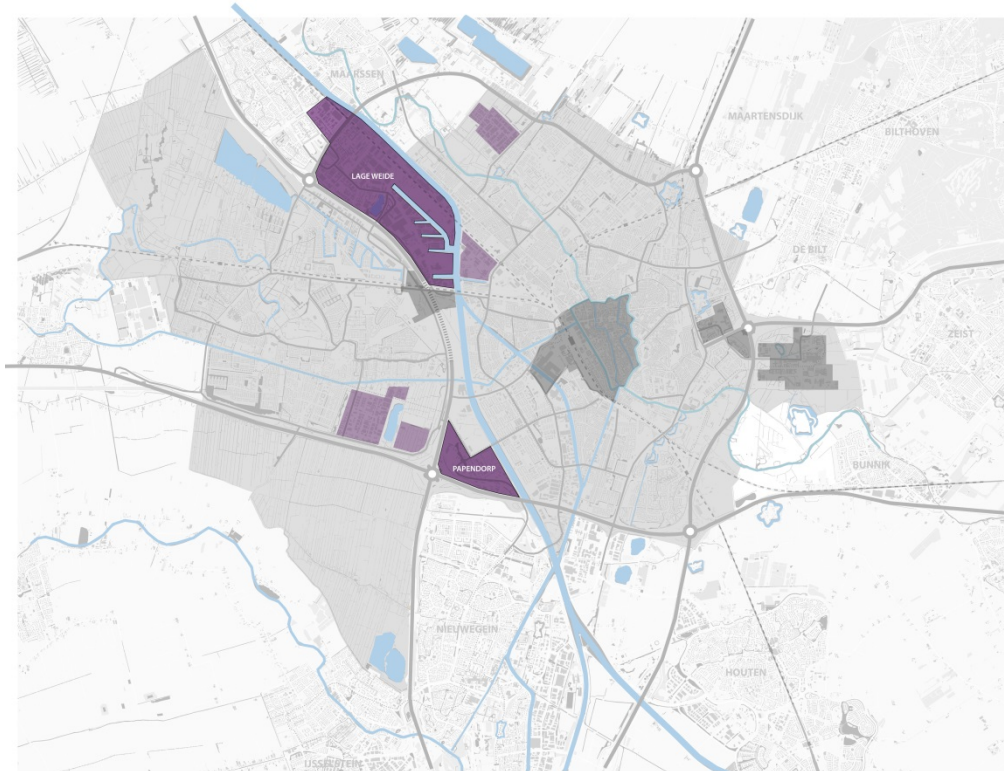
Voor de ontwikkeling van de economische functie van Utrecht blijven we niet stilstaan bij vertrouwen in het traditioneel aantrekkelijke vestigingsklimaat (centrale ligging, compacte stad in een groene omgeving, aantrekkelijk woonklimaat). We zetten in op het stimuleren van de digitale bereikbaarheid van bedrijventerreinen en woningen, verbetering van het internationaal vestigingsklimaat door uitbreiding van het aantal internationale scholen en vestiging van een expat centre, datagedreven sturing en big data door het openstellen van de vele binnen de gemeente beschikbare gegevens in datasets, stimuleren van netwerken en ontmoeting op fysieke hotspots en het beschikbaar hebben van kwalitatief goede woonruimten en woonklimaat.

Voor de ontwikkeling van Utrecht is het van belang dat er naast de economische ontwikkelingsgebieden ruimte is voor nieuwe initiatieven op (creatieve) broedplaatsen. Vooral het Werkspoorkwartier, de Cartesiusdriehoek en (delen van) de Merwedekanaalzone bieden –permanent of tijdelijk– kansen voor een stedelijk en creatief vestigingsklimaat. Ook de beschikbaarheid van banen is natuurlijk belangrijk voor mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Dat willen we stimuleren, zowel in de economische ontwikkelingsgebieden als daarbuiten.

3.4.4. Lage Weide

Lage Weide is met 216 ha (bruto) het grootste bedrijventerrein in de regio en biedt werkgelegenheid aan circa 18.000 mensen. Om in Utrecht een breed spectrum aan werkgelegenheid te kunnen bieden, is dit gebied evenals Papendorp van groot belang. Het terrein is gelegen aan de A2 en heeft ook een directe aansluiting waardoor het een interessante locatie is voor de logistieke sector. Het biedt als logistieke hotspot goede mogelijkheden voor de vestiging van kleinere en middelgrote logistieke bedrijven.

Het accent ligt op logistiek maar ook bouwbedrijven, ICT, creatieve sector etc. zijn hier gevestigd. Het terrein biedt ruimte aan bedrijven uit de milieucategorie 1 tot en met milieucategorie 5. Deze brede insteek willen we graag voor Lage Weide behouden. Wel bezien we de mogelijkheden om de hinder zodanig te reduceren dat woningbouw in de omgeving van het Werkspoorterrein tot de mogelijkheden gaat behoren. Het functioneren van het bedrijfsterrein willen wij echter niet in gevaar zien komen.



Het gebied zit sinds twee jaar weer in de lift en verjongt zich met nieuwe bedrijven. Op verschillende locaties vindt herontwikkeling (sloop/nieuwbouw) plaats waardoor ruimte wordt geboden voor nieuwe ontwikkelingen. De afgelopen jaren hebben zich hier een aantal nieuwe bedrijven gevestigd: DHL, Volker Wessel, Kuehne Nagel, New Wave etc. Het terrein is sociaal –economisch belangrijk omdat het ruimte biedt voor zowel hooggeschoolde maar zeker ook lager en middelbaar geschoolde werknemers.

Naast de aansluiting op de snelweg beschikt het terrein over een aansluiting op het spoor en verschillende insteekhavens en een containerterminal met een verbinding naar het Amsterdam Rijnkanaal. Lage weide is één vd grootste binnenhavens in Nederland. In het project Port of Utrecht werkt gemeente samen met bedrijfsleven en brancheorganisaties aan innovatie en verduurzaming van de logistiek. Doel is het stimuleren van inzet van multimodale transportmiddelen en m.n. de koppeling tussen ontwikkelingen in landelijke en stedelijke distributie door o.a. de realisatie van een Logistiek Ontkoppelpunt.

De gemeente werkt ook samen met Industrievereniging Lage Weide, Ontwikkelingsmaatschappij Utrecht (OMU), VNO en bedrijfsleven in het project 'Impuls Lage Weide'. Doel is om, zeker nu het terrein in de lift zit, de profilering en marketing van het terrein te versterken, de samenwerking tussen (techniek)onderwijs en bedrijfsleven te

versterken en met extra aandacht voor acquisitie en herontwikkeling de groei van de werkgelegenheid verder te stimuleren.

Bedrijven

Op bedrijfsterreinen zien we een toenemende vraag naar niet-bedrijfsfuncties zoals horeca, leisure en sport. Dat vraagt om maatwerk. We willen bedrijven stimuleren zich in Utrecht te vestigen of om hier te blijven. Daarvoor zetten we het Lokaal Economisch Fonds in, onder voorwaarde dat een stimulans ontstaat voor de werkgelegenheid. Voorlopig is voldoende bedrijfsterrein beschikbaar, waardoor Strijkviertel de komende jaren nog niet als nieuwe locatie in de markt wordt gezet. Lageweide is een belangrijke logistieke hotspot in Utrecht. Hier zijn nog mogelijkheden voor de vestiging van kleinere en middelgrote logistieke bedrijven. Voor grote logistieke terreinen (> 2,5 hectare) wordt verwezen naar de regio ('t Klooster). Leisure willen we in eerste instantie een plek geven in Leidsche Rijn (The Wall). We zijn terughoudend in het faciliteren van grootschalige zaalverhuur, vanwege de overlast die dat met zich mee brengt.

In woonwijken blijkt minder markt voor kleinschalige bedrijvigheid in specifiek vastgoed. Starters werken langer vanuit huis of op diverse daartoe aangeboden (openbare) locaties in de stad. Voor het invullen van plinten onder nieuwbouw om zo de levendigheid in wijken te stimuleren is een grote verdiepingshoogte vereist en flexibiliteit in prijsniveau, huurtermijn, unitgrootte, bestemmingsmogelijkheden etc., maar zal regelmatig ook wonen nodig zijn om leegstand op de begane grond te vermijden. Tijdelijke functies zoals de Vechtclub XL op het voormalige OPG-terrein worden gestimuleerd, vooral indien sprake is van innovatie en waarde creatie.

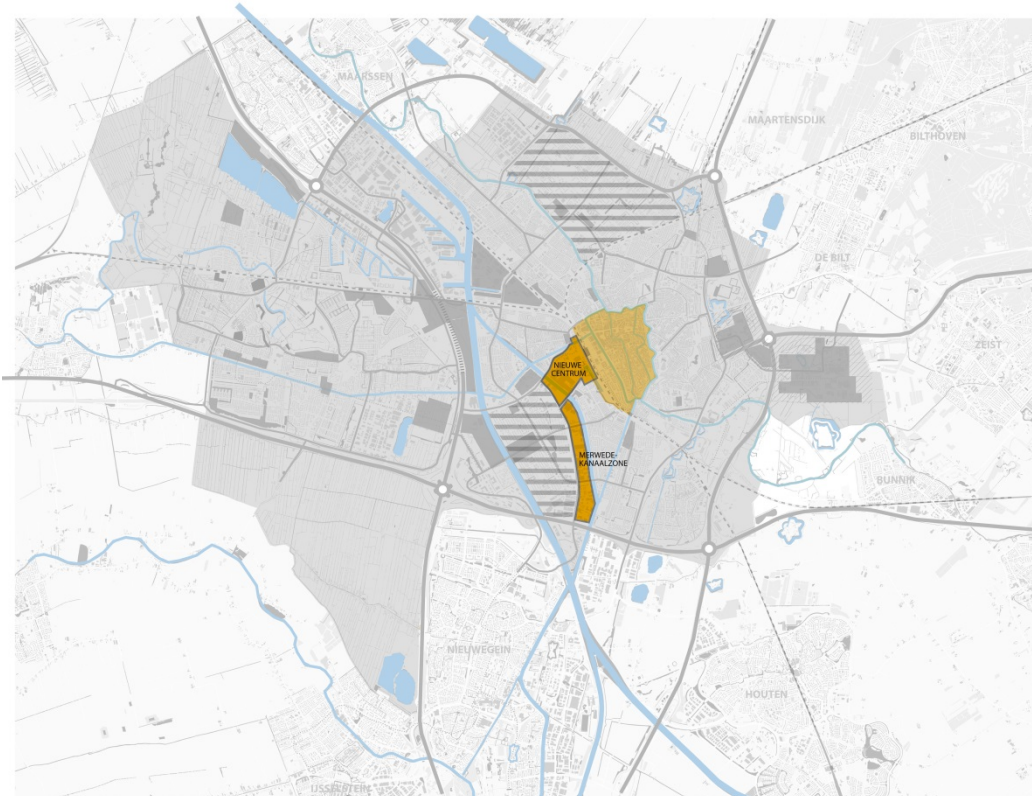
3.5. Hogere dichtheden in het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone

De populariteit van Utrecht groeit. Nederland verwacht ook wat van Utrecht. De ontwikkeling van de stad staat niet stil. We kiezen ervoor de groei binnen de bestaande stad te laten plaatsvinden.

We willen echter niet dat de ontwikkeling van elk plekje in de stad wordt gedomineerd door de behoefte om de stad te verdichten. Op sommige plekken in de stad vraagt de bestaande of ontbrekende kwaliteit om toevoegen van stedelijke functies, op andere juist om versterking van groen en openbare ruimte. Door het maken van een duidelijke keuze voor een beperkt aantal prioritaire verstedelijkingsgebieden denken we dat sprake zal zijn van een evenwichtige ontwikkeling van de stad.

De Merwedekanaalzone en het Nieuwe Centrum zijn locaties waar we door intensief ruimtegebruik en hogere dichtheden een mate van stedelijkheid willen realiseren die ons in staat stelt elders in de stad andere kwalitatieve uitgangspunten te kiezen voor een verantwoorde groei.

De keuze voor die gebieden heeft een vergelijkbare achtergrond. Het gaat om gebieden van aanzienlijke omvang met voornamelijk een bedrijfsfunctie, die worden ervaren als barrière in de stad en waar de huidige functie al onder druk staat. In beide gebieden is sprake van kansrijke initiatieven voor stedelijke ontwikkeling. Ze liggen op korte afstand van het centrum, zodat een hoge mate van stedelijkheid én een beperkt gebruik van de auto voor de hand ligt.



ONTWIKKELGEBIEDEN MET PRIORITEIT

Wij stellen aan de ontwikkeling van die locaties randvoorwaarden vanuit stedelijk belang. Faciliteren van de groei van de stad in combinatie met het koesteren van bestaande kwaliteiten betekent dat we keuzes moeten maken. Daartoe zijn we ook bereid en dat betekent dat we op deze verdichtingslocaties het accent leggen op andere kwalitatieve aspecten. Zo stelt intensief ruimtegebruik andere eisen aan de inrichting van de openbare ruimte. Overigens: aangezien het in beide gevallen gaat om te transformeren bedrijfslocaties, zijn we in staat om openbare ruimte aan het beschikbare areaal toe te voegen. Verdichting in deze gebieden zien we als een kwaliteitsimpuls voor de stad.

Niet voor alle stedelijke functies betekent de groei dat er naar nieuwe locaties moet worden gezocht. Voor woningbouw zetten we in op efficiënt ruimtegebruik en verdichting op de nieuwe, stedelijke transformatielocaties en overigens op ontwikkelingen die bijdragen aan verbetering van het leefklimaat in bestaande woongebieden. De vraag naar kantoren, bedrijven en detailhandel is echter zodanig veranderd dat de al vastgestelde locaties ruimschoots voldoen.

Wel zien we dat de hoeveelheid groen per inwoner binnen de stadsgrenzen achterblijft bij andere Nederlandse steden terwijl de drukte in de openbare ruimte door de bevolkingsgroei toeneemt en klimaatverandering er hogere eisen aan stelt. Er zijn echter belangrijke groene en recreatieve gebieden op korte afstand van de stad beschikbaar, zoals Amelisweerd, De Haar en het Noorderpark. We zetten in op verbetering van de bereikbaarheid van die groengebieden als onderdeel van de keuze om voor de Merwedekanaalzone en het Nieuwe Centrum in te zetten op hogere dichtheden.

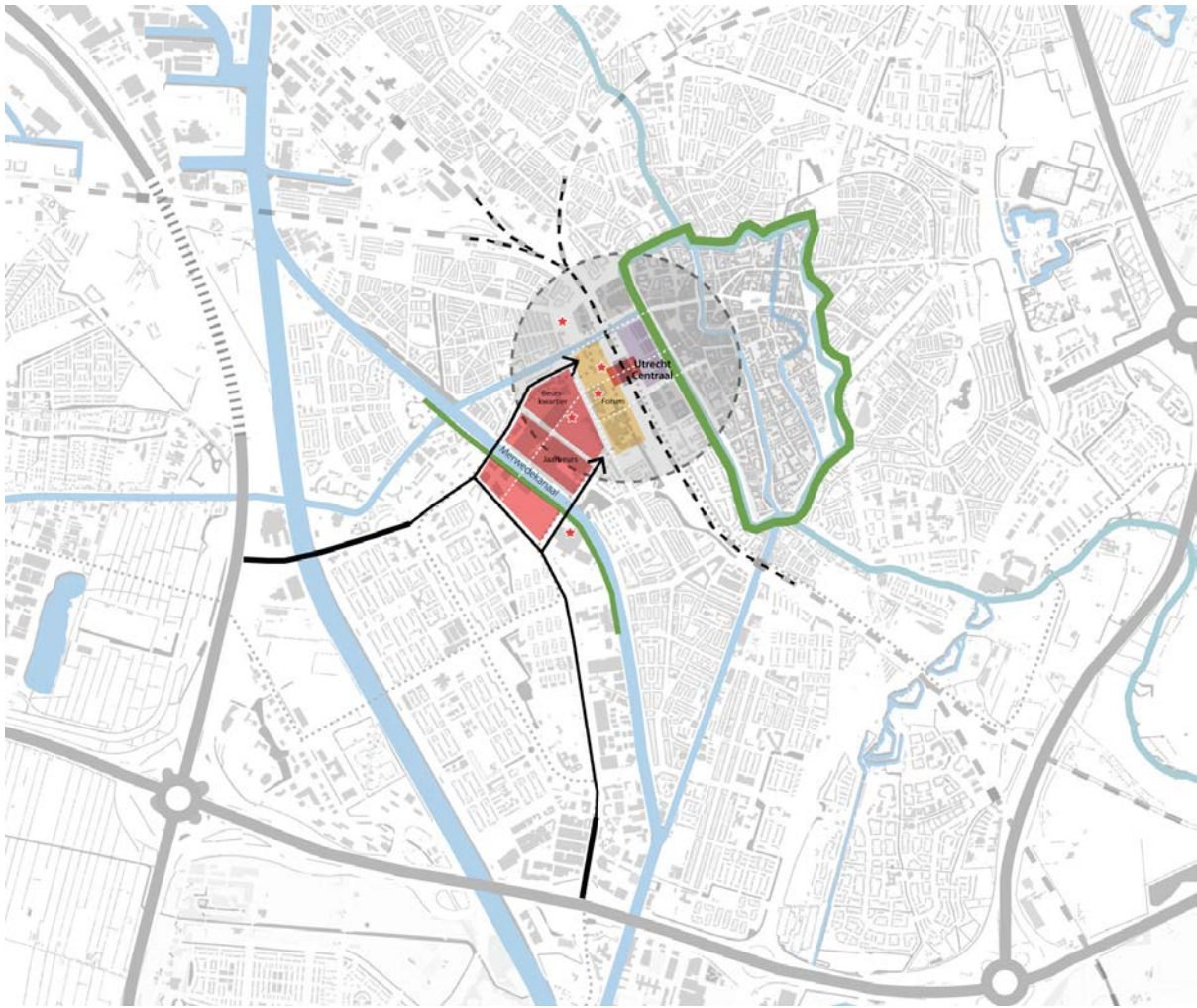
Ook zal er meer aandacht moeten komen voor het vertalen van de groeicijfers in de noodzakelijke maatschappelijke-, culturele- en zorgvoorzieningen, onderwijs en sport. Ruimte voor voorzieningen op stedelijk niveau zoeken we – met uitzondering van sport – in eerste instantie in de economische ontwikkelingsgebieden.

Het belang dat we hechten aan ontwikkeling van het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone tot gebieden met een hoge mate van stedelijkheid, hogere dichtheden en met een hoge kwaliteit, heeft consequenties voor de aanpak van beide gebieden.

3.5.1. Het Nieuwe Centrum

Voor de ontwikkeling van het Jaarbeursgebied hebben we een toekomstvisie vastgesteld. We bieden ruimte voor groei van het centrum in westelijke richting. Dit wordt mogelijk gemaakt doordat de Jaarbeurs haar activiteiten concentreert aan de kant van het Merwedekanaal. Het Nieuwe Centrum moet het bestaande centrumgebied gaan aanvullen, met naast wonen veel ruimte voor leisure, ontspanning, culturele functies en horeca. Onderdeel van onze ruimtelijke strategie is de ontwikkeling van het Beurskwartier (oostelijk deel van het huidige Jaarbeursgebied dat op termijn voor transformatie beschikbaar komt) met een zwaar accent op wonen en bebouwing in hoge dichtheden. Voetgangers en fietsers krijgen in het centrum voorrang. We onderzoeken de mogelijkheden om met een extreem lage parkeernorm vooral te focussen op doelgroepen die geen gebruik maken van de auto of die voldoende hebben aan het gebruik van (elektrische) deelauto's. In samenhang daarmee wordt het Jaarbeurs-parkeren verplaatst naar de westkant van het Merwedekanaal.



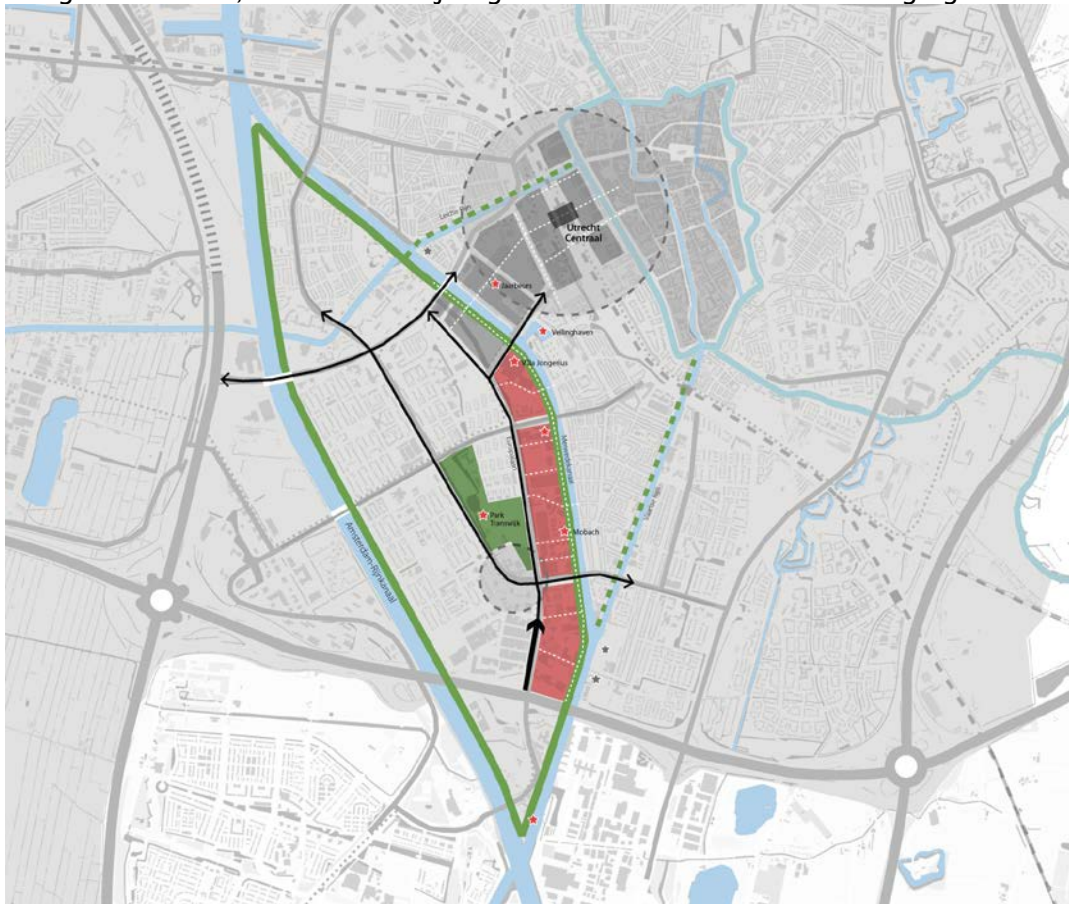


We bouwen aan een gezonde stad met een duurzame toekomst. De uitdaging is om de tweede fase van het Stationsgebied energieneutraal te realiseren. In het gebied wordt geëxperimenteerd met gezonde verstedelijking onder de noemer 'Healthy Urban Boost'. Aanvullend worden kansen voor vergroening, infiltratie en hergebruik van regenwater optimaal benut. Het benutten van daken van gebouwen voor stadslandbouw is in dit gebied enorme kansrijk.

3.5.2. Merwedekanaalzone

Recente capaciteitsberekeningen voor de Merwedekanaalzone laten zien dat op de 70 hectare grote strook met een gemiddelde woningdichtheid van 55 woningen per hectare ongeveer 4.000 woningen van gemiddelde grootte kunnen worden gerealiseerd. Ter vergelijking: de gemiddelde dichtheid in Parkhaven bedraagt 80 woningen per hectare. We streven in de Merwedekanaalzone naar meer stedelijkheid dan in Parkhaven. Deze inzet betekent dat we de regie op de ontwikkeling van het gebied zullen aanscherpen om samen met partners en met inachtneming van kwaliteitsdoelstellingen vanuit gezonde verstedelijking tot de gewenste grotere mate van stedelijkheid te komen. Daar hoort een grotere bouwhoogte bij, een groter aandeel appartementen en focus op stedelijk georiënteerde doelgroepen. Vanwege de grote diversiteit in het gebied is een gefaseerde aanpak noodzakelijk. Dat biedt mogelijkheden voor kwaliteitsverhoging door middel van tijdelijke functies als de Vechtclub XL en stadslandbouw. Vooropgesteld: in de planvorming heeft de ontwikkeling van een hoogstedelijk gebied prioriteit en is er dus niet vanzelfsprekend ruimte voor tijdelijke functies. Wel moeten we zoeken naar mogelijkheden

om duurzaam gebruik te maken van de bijdragen die dergelijke tijdelijke functies leveren aan de te ontwikkelen sociale structuur. Stadslandbouw kan bijvoorbeeld een vervolg krijgen via groene daken, die ook een bijdrage kunnen leveren aan waterberging en verkoeling.



Bij de invulling van het openbaar gebied speelt groen een belangrijke rol. Als contramal voor de stedelijke invulling geven we buiten het plangebied voorrang aan het ontwikkelen van een Rondje Stadseiland – naar voorbeeld van de track in het Máximapark – en naar goede verbindingen met de groene open ruimte buiten de bebouwde kom.

Een belangrijk deel van de bevolkingsgroei van de stad wordt in de Merwedekanaalzone opgevangen. Het zuidelijk deel van de Merwedekanaalzone ligt niet direct bij een (groot) vervoersknooppunt, terwijl voor de ontwikkeling wel een hoogwaardige openbaar vervoer- of tramontsluiting nodig is. Het noordelijk deel van de zone ligt op korte afstand van het stadscentrum. We onderzoeken of – in het verlengde van de keuzes die we voor het Beurskwartier willen maken – ook hier een lage, bij stedelijke doelgroepen passende parkeernorm kan worden toegepast.

3.5.3. Alternatieven

We stimuleren een zo breed mogelijk palet aan stedelijke functies. In dat opzicht blijven – naast de ontwikkeling van Merwedekanaalzone, het Nieuwe Centrum en de economische ontwikkelingsgebieden – andere locaties van belang: de 2^e Daalsedijkbuurt, het Kruisvaarterrein en de aansluiting van Leidsche Rijn op de oude stad en vice versa. Eveneens belangrijk is de ontwikkeling van broedplaatsen in het Werkspoorgebied. Het Amsterdam-Rijnkanaal en het Merwedekanaal beschouwen we bij dit alles niet als belemmeringen, maar als kansen, als dragers voor nieuwe ruimtelijke functies en aantrekkelijk voor gebruik door bewoners en recreanten.

Ook transformatie van vrij komend vastgoed levert een belangrijke bijdrage aan het levendig houden van de stad.

Op de langere termijn is het denkbaar dat voor het opvangen van blijvende verstedelijkingsdruk gebieden ten zuiden van de A12 in beeld komen. Maar nu maken we een duidelijke keus om te focussen op binnenstedelijke gebieden. Indien het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone niet het gewenste resultaat opleveren en alternatieve locaties in beeld moeten komen, denken we in eerste instantie aan ontwikkeling van de Cartesiusdriehoek en/of Leeuwesteyn-zuid. Daar zitten haken en ogen aan: de Cartesiusdriehoek is een gebied met hoge milieubelasting, dat bovendien ligt in één van de meest kwetsbare delen van de stad uit het oogpunt van bereikbaarheid. Voor de ontwikkeling van Leeuwesteyn-zuid is verplaatsing van de Asfaltcentrale een randvoorwaarde, evenals het beperken van de geluidhinder vanaf de A2. Om die reden geven we de voorkeur aan het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone als prioritaire transformatiegebieden.

3.6. Kwaliteitsverbetering in wijken en buurten

Een stad is niet zozeer een verzameling gebouwen als wel een verzameling mensen. Die mensen ontwikkelen sociale structuren en de ruimtelijke inrichting van de stad helpt hen daar bij. In onze stad woont een enorme diversiteit aan mensen. Die hebben allemaal hun eigen leefstijl en eigen wensen. Utrecht kent ook een grote variatie aan wijken en buurten. We koesteren die diversiteit. We willen met de ruimtelijke programma's en projecten die diversiteit mogelijk maken, zodat mensen ook wat te kiezen hebben: de stad biedt een breed palet aan mogelijkheden.

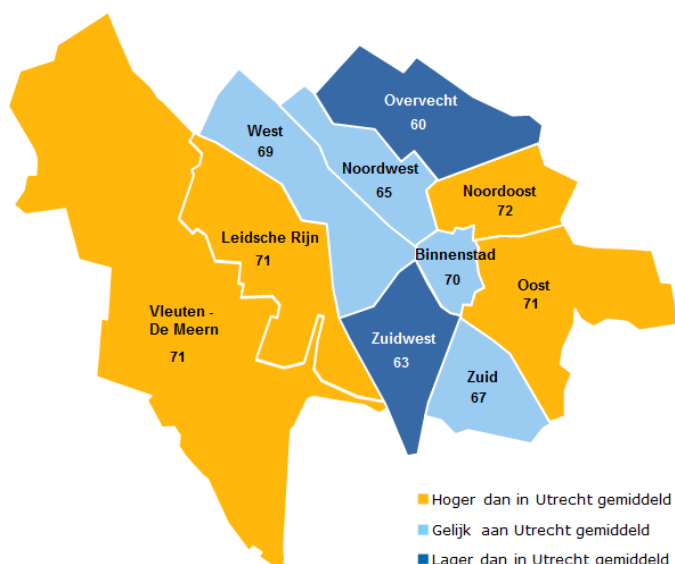
Dat betekent dat we met maatwerk de diversiteit in wijken willen vergroten. We stellen daarom niet langer uniforme eisen aan de samenstelling van programma's.

We zien dat mensen met een vergelijkbare leefstijl elkaar opzoeken, waardoor woonmilieus ontstaan waarin mensen zich thuis voelen. Ver doorgevoerde menging op buurt- en straatniveau vinden wij om die reden niet wenselijk.

Een keerzijde van de aantrekkingskracht van Utrecht is de grote druk op de woningmarkt en stijgende prijzen. Dit heeft als ongewenste effect dat groepen die niet zo'n sterke positie op de woningmarkt hebben geen toegang hebben tot een aantal wijken in de stad. Verschillen tussen wijken en differentiatie van woonmilieus mogen er niet toe leiden dat mensen die zijn aangewezen op de sociale voorraad, alleen terecht kunnen in een beperkt aantal wijken. Wij hanteren daarom als principe: *differentiatie van woonmilieus op (sub)wijkniveau, eenheid op buurt/straatniveau.*

In de stad ontwikkelen we veel kleinere locaties en projecten die in belangrijke mate bijdragen aan de woningbouwproductie. Maar productie weegt op deze verspreide locaties niet het zwaarst. Het uitgangspunt is het verbeteren van de kwaliteit van de gebieden waarbinnen zij liggen. Vooral in delen van Overvecht en Kanaleneiland is dat nodig: gezondheidsindicatoren laten zien dat de levensverwachting van bewoners van die wijken weliswaar toeneemt, maar toch achterblijft bij die van bijvoorbeeld de wijken in Oost en in Leidsche Rijn. Dat geldt ook voor de kansen op opleiding en werk. Wij vinden die verschillen ongewenst in de mate waarin zij zich voordoen.

Figuur: Levensverwachting in goede gezondheid (Bron: Volksgezondheidsmonitor Utrecht 2014)



Tabel: Ontwikkeling opleidingsniveau per wijk

Opleidingsniveau		West	NW	OV	NO	Oost	BS	Zuid	ZW	LR	V-DM.	Utrecht
% laag opgeleiden	2006	16,3	31,7	42,7	11,8	9,1	4,8	22	30	17,6	26,3	22,4
	2010	17,8	24,6	43,9	10,3	9,5	6,6	20	28	18,6	21,7	19,3
	2014	14,7	26,6	34,1	9,8	8,4	5,2	16	27	16,2	25,2	19,3
% hoog opgeleiden	2006	63,4	42,2	28,6	66,7	68	75	51	44	55,3	35,9	51,7
	2010	60,6	51,9	27,2	71	69	75	56	49	56	43,9	56,9
	2014	66,2	51,5	33,9	73,1	67	79	64	48	57	43,3	57
Bron: Onderzoek Utrecht, Inwonersenquête												

Voor Kanaleneiland-Noord, Hoograven Zuid (oostzijde), Ondiep, Fruitbuurt Noord, De Gagel en de spoorzone Overvecht is het uitgangspunt van ontwikkelingsopgaven het verminderen van sociaal-economische problematiek en (met name in Overvecht en Kanaleneiland) een toename van de levensverwachting in goede gezondheid. Dat willen we onder meer bereiken door de resultaten te gebruiken uit de Health Hub en de Healthy Urban Boost.

We proberen wijken voor een brede doelgroep aantrekkelijker te maken. Het programmeren van stedelijke functies en de aanpak van de openbare ruimte bieden kansen wanneer daarbij de sociaal-economische problematiek in het oog wordt gehouden. Beide methoden kunnen de ontmoetingsmogelijkheden bevorderen en daarmee de sociale samenhang.

3.6.1. Stedelijke functies in de wijken

Als we naar de verschillen tussen wijken kijken, blijven Overvecht en Kanaleneiland de belangrijkste aandachtsgebieden. Juist hier is het van belang ook met ruimtelijke middelen in te zetten op verbetering van de leefomstandigheden. Bovendien kan dit helpen voorkomen dat sociale stijgers een wijk als Overvecht verlaten. Waar zich kansen voordoen zetten we in op een grote variatie van de *woonmilieus* in Overvecht en Kanaleneiland maar – aan de andere kant van het spectrum – ook in de wijken Noordoost, Oost, Leidsche Rijn en Vleuten-De Meern.

Het beschikbaar hebben van een voorraad sociale huurwoningen die groot genoeg is en de betaalbaarheid daarvan vinden we belangrijker dan het maximaliseren van de kwaliteit van de woningen. Wij hebben daarover afspraken met de Utrechtse corporaties gemaakt. Vooral een groter aanbod van middeldure huur- en koopwoningen biedt doorstromers uit de sociale huursector kansen zodat ook in de sociale sector meer aanbod vrijkomt voor degenen die daarop zijn aangewezen. Het biedt hen ook mogelijkheden om in de wijken zelf een wooncarrière te maken.

De groei van de stad heeft ook gevolgen voor de vraag naar *voorzieningen*, zoals wijk- en buurtcentra, scholen, sportaccommodaties, speeltuinen en wijkcultuurhuizen. Het gaat zowel om de gewenste hoeveelheid als de spreiding van deze voorzieningen. Bij ruimtelijke ontwikkelingen houden we rekening met de op wijkniveau noodzakelijke voorzieningen. Voor voorzieningen op stedelijk niveau zoals culturele functies, een bioscoop, bibliotheek of bepaalde vormen van leisure, wordt in eerste instantie een plek gezocht in de economische ontwikkelingsgebieden. Bij het plannen van nieuwe voorzieningen met een ontmoetingsfunctie zoeken we naar mogelijkheden om aan te sluiten bij de ontmoetingsfunctie van de openbare ruimte.

Zeer bepalend voor het perspectief van mensen is *onderwijs*, we willen daarom dat het aanbod in de wijken op orde is. Goed onderwijs biedt kansen op ontplooiing en ontwikkeling. Scholen leveren bovendien een belangrijke bijdrage aan de ontwikkeling van sociale structuren. Het totaal aantal leerlingen in Utrecht groeit naar verwachting van 43.400 naar ongeveer 50.000 in 2028 (+15%). De verwachte groei leidt tot een uitbreidingsbehoefte in alle onderwijsvormen. In eerste instantie wordt daarbij gekeken naar invulling van de ruimte in bestaande vestigingen. De uitbreidingsbehoefte voor het primair onderwijs wordt bepaald op buurt- of wijkniveau, de overige uitbreidingsbehoeften worden op stedelijk niveau bepaald. Op basis van de sociaal-economische positie worden er extra voorzieningen aangeboden zoals voorschool, brede school en activiteiten tijdens de ‘verlengde schooldag’. Onderwijsvoorzieningen in de wijk worden afgestemd op de bevolkingssamenstelling en de daar uit voortvloeiende behoeften. Het beleid is erop gericht dat er voor alle kinderen plek is op een basisschool in de wijk waar zij wonen.

3.6.2. Openbare ruimte en ontmoeting

Mensen ontmoeten elkaar overal in de stad, niet alleen op stedelijk niveau, maar ook in de buurten en wijken. De openbare ruimte bepaalt in grote mate of mensen zich hier prettig voelen. Behoefte aan rust en ontmoeting wisselen elkaar af. Elke wijk heeft behoefte aan aantrekkelijke ontmoetingsplekken, ideaal om stadsbewoners met verschillende achtergronden tegen te komen. Plekken ook die geschikt zijn voor verschillende gebruiksvormen op verschillende momenten in het jaar of op de dag, voor verschillende doelgroepen.

De ontwikkeling van Leidsche Rijn is hiervan een goed voorbeeld. Voor de bewoners is het Máximapark een centrale ontmoetingsplek. Onlangs is de Hoge Woerd daaraan toegevoegd. Met de realisatie van Leidsche Rijn Centrum als ‘huiskamer’ voor de wijk en bijzondere plekken als het Berlijnplein en straks het Brusselplein wordt beoogd de sociale structuur te versterken, ook door de combinatie van (maatschappelijke) voorzieningen en ontmoeting in de openbare ruimte.

Sport speelt een grote rol bij ontmoeting en sociale binding, maar is vooral belangrijk voor een gezonde levensstijl. Op het schaalniveau van de wijk is het van belang

sportvoorzieningen aan te bieden voor makkelijk toegankelijke activiteiten. Hier valt vaak een combinatie te maken met de ruimte die nodig is voor het bewegingsonderwijs van basisscholen. Steeds meer mensen kiezen voor een vorm van individueel of informeel sporten. Voor deze vormen van sport kunnen Utrechters prima gebruik maken van de stadsparken en de doorgaande lijnen. Zo willen we in Zuidwest met het Rondje Stadseiland, een wandel-, jog- en fietsrondje langs de twee kanalen in Utrecht, de ontmoetingsfunctie op wijkniveau versterken.

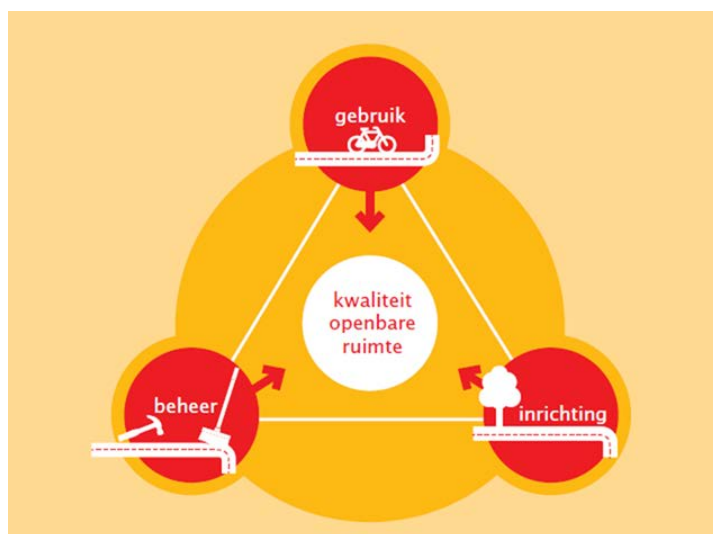
De binnenstad is nu al een ontmoetingsplek met allure. De stadsbuitengracht is steeds meer in trek voor eenmalige ontmoetingen en evenementen. Het terugbrengen van het water in de Catharijnesingel geeft de openbare ruimte in het nieuwere deel van het centrum een impuls. Waar mogelijk ontwikkelen we nieuwe ontmoetingsplekken in samenwerking met, en met bijdragen van ontwikkelende partijen in de wijken. De Oosterspoorbaan is daarvan een goed voorbeeld.

In Overvecht is heel veel groen, we streven naar een nog intensiever gebruik. Toevoegen van bebouwing kan daarbij een rol spelen. Daarnaast willen we in Overvecht en in Kanaleneiland de openbare ruimte vaker inrichten als 30 km/uur-gebied.

Inbreiding en toenemende drukte in de stad beperken de mogelijkheden voor uitbreiding van de openbare ruimte. De hoeveelheid groen per inwoner zal niet toenemen, ook niet door grotere herontwikkelingen als het Beurskwartier en de Merwedekanaalzone waar privéterrein aan de stad wordt teruggegeven en de openbare ruimte dus groeit. Oplossingen zoeken we eerder in het handhaven en waar nodig verhogen van de kwaliteit van de openbare ruimte en in een zorgvuldige inrichting.

De toenemende drukte in de stad zorgt voor meer slijtage en maakt een ander niveau van onderhoud noodzakelijk. De groei van de stad biedt extra mogelijkheden om werk-met-werk te maken en in het verlengde van de ontwikkeling achterstallig onderhoud weg te werken. In de 'Ketenaanpak Openbare Ruimte' hebben we drie niveaus van inrichting benoemd met bijpassend beheer. Achterstallig onderhoud past daar niet bij.

Een punt van aandacht bij de ketenaanpak is dat de kosten van beheer van de openbare ruimte variëren bij de verschillende dichtheden die op basis van de ruimtelijke strategie voor verschillende delen van de stad worden gehanteerd.



Kwaliteit wordt bepaald door inrichting, beheer en gebruik

Naast de Utrechtse basiskwaliteit (Domstadkwaliteit) onderscheiden we voor een aantal bestaande en nieuwe 'visitekaartjes' van de stad een excellente kwaliteit van inrichting. Dat geldt naast de economische ontwikkelingsgebieden (binnenstad, Stationsgebied en het Nieuwe Centrum, Leidsche Rijn Centrum, Utrecht Science Park) bijvoorbeeld ook voor het Máximapark, Haarzuilens en de Nieuwe Hollandse Waterlinie.

Daarnaast kan bij enkele bijzondere plekken in de stad een verbijzondering aan de basiskwaliteit kan worden toegevoegd. Hierbij gaat het om bijvoorbeeld de kanalen, rivieren, oude wegen, linten, winkelgebieden, stationsgebieden en parken.

Vooraf bij grotere herontwikkelingen streven we er naar ook de ondergrondse wereld te reorganiseren, zodat belemmeringen voor de inrichting van de openbare ruimte worden weggenomen.

3.6.3. Benadering op buurtniveau

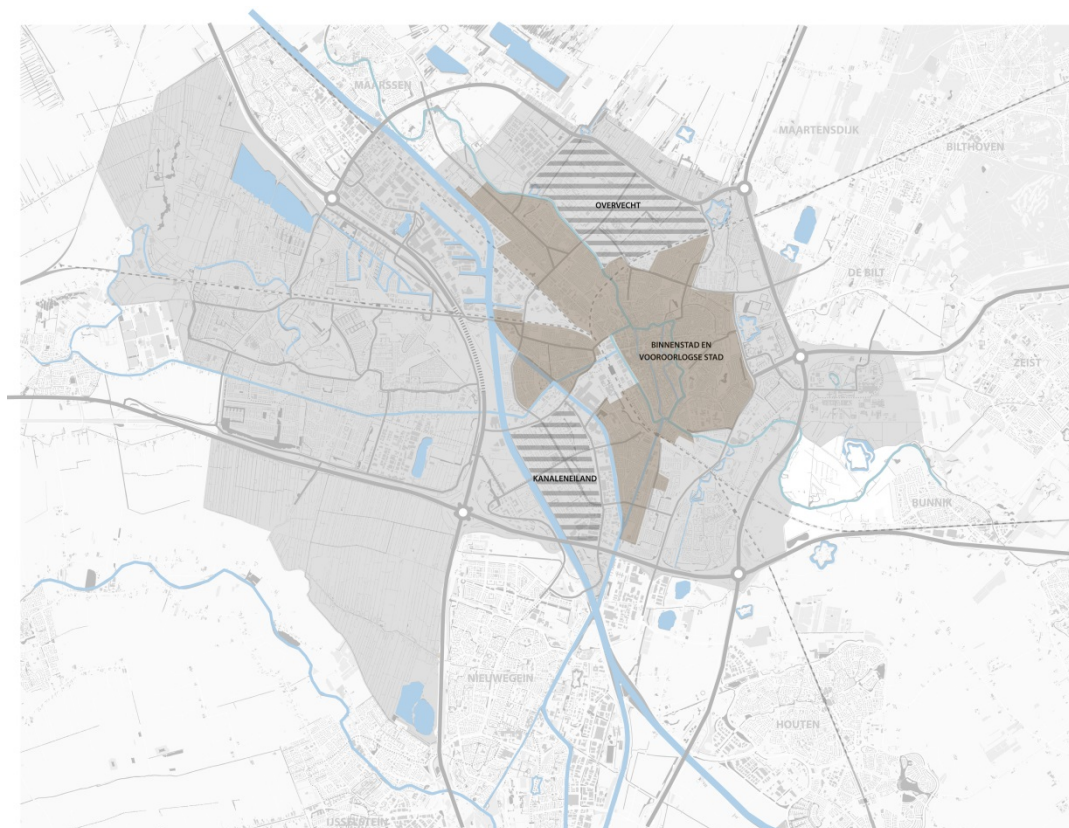
Op buurtniveau hebben bewoners behoefte aan kleinschalige plekken om met elkaar activiteiten te ontplooiën en elkaar te ontmoeten. Zeker voor ouderen en jeugd is dat van groot belang. Zo kiezen jongeren vaker voor beoefening van Urban Sports op buurtniveau. We combineren ook hier waar mogelijk bijzondere functies met ontmoetingsplekken in de openbare ruimte.

In transformatiegebieden zoals het Werkspoorterrein zien we veel (al dan niet tijdelijke en vaak zeer creatieve) initiatieven. Die passen in ons streven om 'samen de stad te maken' en maken onze stad onmiskenbaar aantrekkelijker en meer divers. Vaak ontstaat door die initiatieven waardevermeerdering, waardoor deze gebieden aantrekkelijker worden voor ontwikkelaars en investeerders en er verdringing kan ontstaan. We bezien per gebied hoe wij hiermee om willen gaan en welke rol wij daarbij zelf als college hebben.

We bevorderen sociale samenhang en stimuleren ontmoeting door ruimte te bieden aan bewonersinitiatieven en sociaal ondernemers in de buurt en deze waar nodig te faciliteren. Het gaat bijvoorbeeld om op zichzelf staande activiteiten rond welzijn, wonen en zorg, kunst-, cultuur- en sportevenementen, feesten en groenonderhoud. De door de gemeente beheerde gebouwen in de wijken staan daarvoor ter beschikking.

Kunst en cultuur is er voor iedereen, het zijn ook belangrijke 'verbinders'. We zorgen ervoor dat zoveel mogelijk mensen, uit alle segmenten van de samenleving, met kunst en cultuur in aanraking komen. Belangrijk middel hiervoor is het ondersteunen van wijkcultuurhuizen. Deze culturele knooppunten hebben een laagdrempelig karakter en bieden ruimte voor actieve deelname van de directe omgeving. Veel van de amateurkunstverenigingen die de stad rijk is, maken gebruik van de wijkcultuurhuizen als presentatieplek.

Buurtteams spelen een centrale rol bij de toegenomen gemeentelijke verantwoordelijkheid als gevolg van de grote decentralisaties in de zorg. De extramuralisering heeft gevolgen voor de vraag naar voorzieningen in het sociaal domein. Ouderen blijven langer thuis wonen en mensen met een beperking wonen vaker zelfstandig. Het belang van de nabijheid van (een fijnmazig net van) toegankelijke voorzieningen voor ontmoeting en activering neemt daarmee toe. De vraag naar ruimte voor bestaande activiteiten en nieuwe initiatieven is afhankelijk van de aanwezige ruimte in wijk en buurt en de samenwerking tussen aanbieders op wijkniveau. Meer specifieke voorzieningen voor kwetsbare inwoners zijn in de wijken georganiseerd door welzijns- en zorgaanbieders. De vraag naar ruimte kan zich voordoen bij (nieuwe) huiskamers in de wijk die een rol hebben als laagdrempelige ontmoetingsplekken. Zij zoeken vaak goed toegankelijke ruimten, centraal in de wijk.



AANDACHT VOOR OUDE STAD,
OVERVECHT EN KANALENEILAND

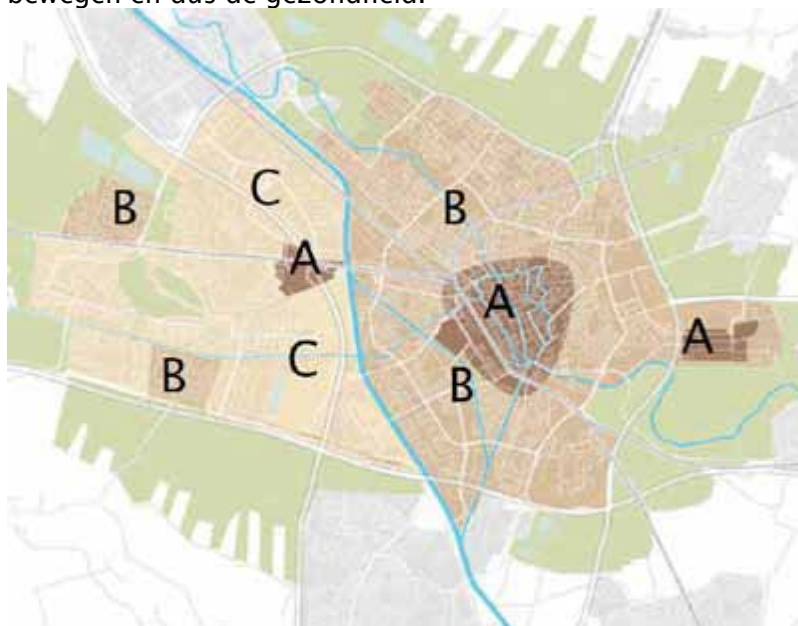
3.7. De verbindingen

3.7.1. Voorrang voor langzaam verkeer en openbaar vervoer

De bevolkingsgroei in een stedelijk gebied, waarvan de omvang vaststaat, de toenemende populariteit van de stad én de ambitie om de verblijfsfunctie van de openbare ruimte te versterken, maken een systemsprong in de afwikkeling van de mobiliteit noodzakelijk. Dat geldt stadsbreed, maar zeker ook voor de verkeersafwikkeling rond gebieden waar de drukte toeneemt. We zoeken daarbij naar het juiste evenwicht tussen de capaciteit van de infrastructuur en de omvang van de nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. We zoeken dus naar een balans tussen de bereikbaarheid van de economische ontwikkelingsgebieden en verdichtingslocaties aan de ene kant, en de ruimtelijke kwaliteit van het openbaar gebied aan de andere kant. We kiezen voor logische routes voor elke vervoerswijze, waarbij het type gebied bepaalt welke vervoersmodaliteit prioriteit krijgt. We verwerken niet meer verkeer dan een gebied aan kan, de inrichting en de verkeersregeling moeten het verkeer verleiden tot de gewenste keuzes. We zetten in op een optimaal gebruik van ruimte-efficiënte vervoerswijzen, zoals lopen, fietsen en openbaar vervoer. Dit maakt in de stad capaciteit op autowegen vrij die nodig is voor de bereikbaarheid van nieuwe ontwikkelingslocaties. Voor een gezonde doorgroei van de stad is een nieuwe balans nodig tussen de toenemende mobiliteitsvraag en de schaarse openbare ruimte.

Ruimtelijke intensivering zoals in de Merwedekanaalzone biedt kansen voor duurzame en efficiënte mobiliteit door een beter draagvlak voor gebruik van het openbaar vervoer. In een omgeving met een hoge dichtheid en veel voorzieningen kiezen mensen ook sneller voor

lopen en fietsen. Een mobiliteitsbeleid dat zich meer richt op lopen en fietsen, stimuleert bewegen en dus de gezondheid.



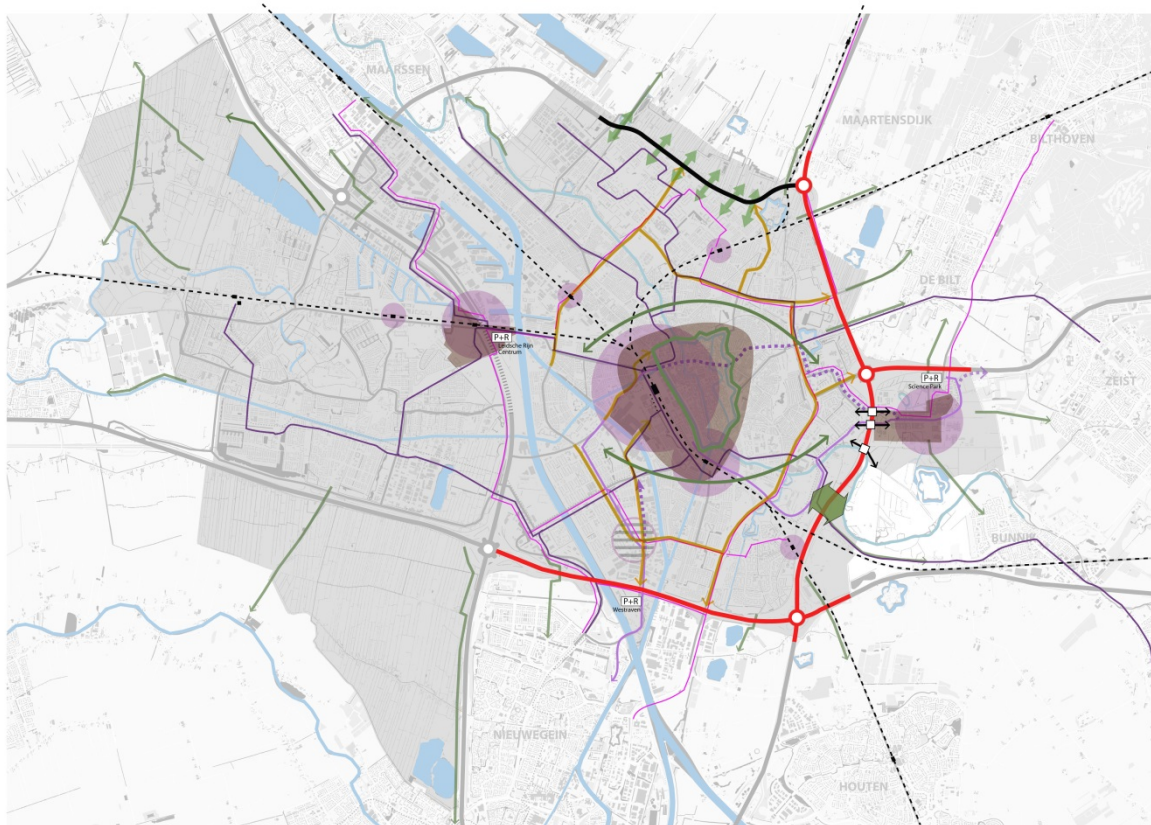
In de nota 'Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen' hebben we de stad ingedeeld in driezones. Deze ABC-zonering is bepalend voor de mobiliteitskeuzes per gebied. In zone A is de verkeersruimte schaars en zijn de fietser en vooral voetganger hoofdgebruiker. Hoogwaardig openbaar vervoer krijgt prioriteit bij kruisend verkeer. Er rijdt alleen autoverkeer en distributieverkeer met een eindbestemming in deze zone (te gast). Deze zone komt overeen met de economische ontwikkelingsgebieden.

Zone B omvat de rest van de stad ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal en de kernen van Vleuten en De Meern. In deze zone wordt een balans tussen verkeersstromen en verblijfsruimte hersteld, met meer ruimte voor voetganger, fietser en verblijven.

Er is geen ruimte voor autoverkeer dat omliggende wijken niet als vertrek- of eindpunt heeft. Zone C omvat het gebied ten westen van het Amsterdam-Rijnkanaal. In de C-zone is in het algemeen voldoende ruimte voor elke vervoerwijze. Vanuit duurzaamheid ligt de focus op het stimuleren van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. Goede HOV-banen, Randstadspoorstations en doorfietsroutes zijn cruciaal.

Utrecht Centraal is en blijft de belangrijkste vervoerknoop in Utrecht. Om de druk te verlichten, zet Utrecht in op een netwerk met meerdere sterke vervoerknopen. Reizigers krijgen directere en dus snellere alternatieven naar hun bestemming via andere knooppunten dan Utrecht Centraal. Dit vergt op deze stations een hoogfrequente bediening met treinen en HOV/tram. Ook krijgen grotere regionale stations (bijvoorbeeld Vaartsche Rijn, Bilthoven of Overvecht, Driebergen/Zeist en straks Utrecht Leidsche Rijn) een spitsbediening met treinen van een hogere orde dan sprinters.

Daarnaast koppelen we waar mogelijk vervoerknopen aan ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving, zodat het draagvlak voor een betere bediening van de knooppunten toeneemt. Dat geldt vooral voor de stations Vaartsche Rijn en Utrecht Leidsche Rijn. Andersom geldt dat het zuidelijk deel van de Merwedekanaalzone niet direct bij een (groot) knooppunt ligt, terwijl voor de ontwikkeling een hoogwaardige openbaar vervoer- of tramontsluiting wel nodig is.



OPGAVEN MOBILITEIT

Voetganger en fietser

- A-zones, voetgangers prioriteit
- Opgave verbetering fietsroutes rond binnenstad
- Opgave verbindingen over NRU
- Opgave dak en routes over A27
- Aansluiting lokaal op regionaal fietsnetwerk

Openbaar vervoer

- Knooppunt
- Knooppunt in onderzoek
- Tram, bestaand
- Tram, in onderzoek
- HOV, verbindende corridors (bestaand/in uitvoering)
- HOV, verbindende tangentialen

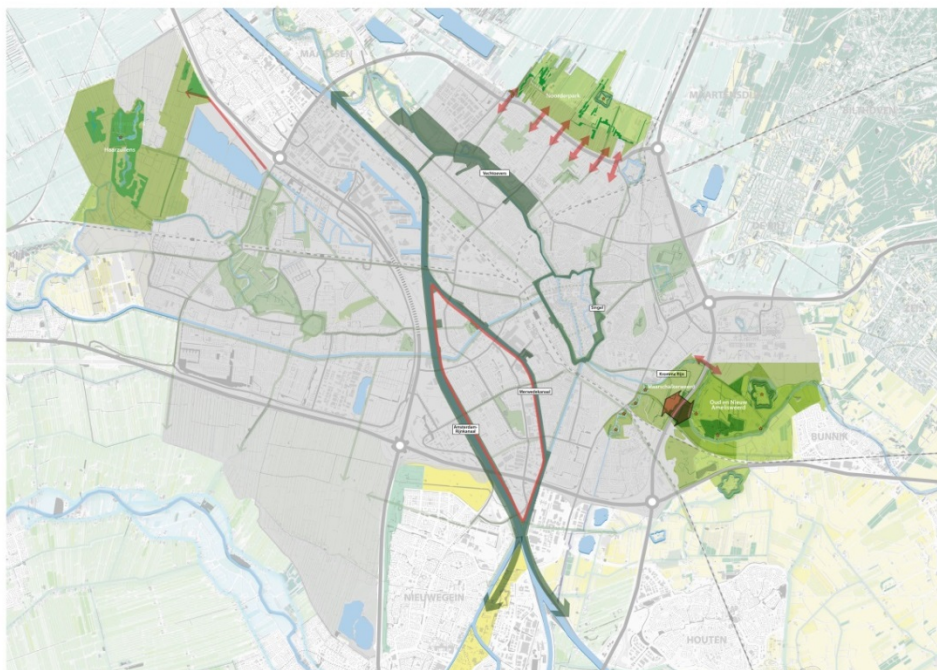
Auto

- Planstudie Ring Utrecht
- Opgave verbetering onderdoorgangen
- Opwaardering NRU
- Transformatie van stedelijke verbindingswegen
- Transferium

Het hoofdfietsnetwerk is veilig, comfortabel, ruim, herkenbaar en verdicht rondom de OV-knopen. In het centrum verbeteren we de hoofdfietsroutes en komen er parallelle routes om de grote fietsstromen zo goed mogelijk te verdelen. Voor langere afstanden worden routes gekozen en ontworpen met minimale stops en beperkte stedelijke drukte. Zij verbinden de regio met de economische ontwikkelingsgebieden in de stad. Voor relatief korte verplaatsingen binnen de regio zien we de (elektrische) fiets als populairder wordend alternatief.

Er is in de stad onvoldoende ruimte om het autoverkeer te laten groeien. De auto heeft een belangrijke rol in de regionale bereikbaarheid voor ritten waarvoor lopen, fietsen en openbaar vervoer geen aantrekkelijk alternatief vormen. We nemen maatregelen om ervoor te zorgen dat autoverkeer zonder vertrekpunt of bestemming in de stad, gaat rijden via de snelwegen. Ook moet autoverkeer naar de stad zo lang mogelijk blijven rijden via de snelwegen, om alleen het laatste stukje via de juiste invalsroute door de stad te rijden. Automobilisten met een bestemming in Utrecht rijden via de snelwegen en kunnen via één van de drie P&R-voorzieningen per openbaar vervoer naar hun bestemming. Ze kunnen er ook voor kiezen om via de invalsroute die het dichtst bij de bestemming ligt verder naar die bestemming te rijden.

De stedelijke verbindingswegen vormen het netwerk van meest logische en korte routes naar de bestemmingen in de stad. Deze verbindingswegen worden zo veel mogelijk vormgegeven als stadsboulevards met een snelheidslimiet van 50 km/u.



OPGAVEN LANDSCHAP IN EN ROND DE STAD

- Opgave kwaliteitsverbetering landschap in de stad
- Opgave rondje Stadseiland
- Opgave verbinding stad-Amelisweerd
- Opgave kwaliteitsverbetering route
- Bijzondere plek / functie

3.7.2. Groene verbindingen

De groei van de stad zet de openbare ruimte onder druk. Bij ontwikkelingen in de stad is een kwalitatief hoogwaardige inrichting van het groen noodzakelijk, met aandacht voor beleving en gebruik en voor de randvoorwaarden vanuit klimaatadaptatie. Als tegenwicht voor de verstedelijkingsdruk blijven de landschappen die Utrecht omringen essentieel voor waterberging en recreatie. Verbindingen met het buitengebied (Amelisweerd, Nieuwe Hollandse Waterlinie, Haarzuilens, Heuvelrug, Groene Hart) worden verbeterd. In de stad maken we werk van het ontwikkelen en afronden van (groene) recreatieve routes: de track in het Máximapark, het Rondje Stadseiland, de singels, de Oosterspoorbaan.

Hoofdstuk 4 Utrecht maken we samen

In het coalitieakkoord geven wij aan een open en faciliterende houding in te nemen, zonder weg te lopen voor onze verantwoordelijkheid om belangen af te wegen en keuzes te maken. Ruimte voor particulier initiatief koppelen we aan zorg voor elkaar. Dat geldt ook binnen de ruimtelijke ordening.

Ongetwijfeld mede dankzij de crisis, maar ook door maatschappijbrede veranderingen en wijzigende ideeën over rollen en verantwoordelijkheden, zien we een toename in het aantal particuliere initiatieven van bewoners/professionals (zzp'ers) of bijvoorbeeld sociaal ondernemers in het ruimtelijke domein. Ook andere initiatiefnemers dan de grote, bekende commerciële partijen komen met plannen voor projecten en voor gebiedsontwikkeling. Door de crisis worden vaker partijen bij de ontwikkeling van de stad betrokken die op langere termijn durven te denken.

Deze ontwikkeling vraagt van ons een afweging als het gaat om loslaten en/of sturen. Wij gaan niet als enigen over de ruimtelijke kwaliteit van de stad en laten steeds meer aan initiatiefnemers over. De partijen die willen investeren in Utrecht, groot of klein, versterken onze stad. We willen dan ook als gelijkwaardige partners optrekken, verantwoordelijkheden moeten we kunnen delen. Daarvoor moeten we taken die sinds jaar en dag door de overheid worden uitgevoerd, durven overlaten aan anderen. Dat vraagt om ruimte voor experiment.

Wat betekent dat voor de rol van de overheid? Utrecht maken we immers samen. Wat laten we los en waar sturen we zelf of nemen we initiatief? Een aantal factoren geeft richting aan dit vraagstuk. Ten eerste hebben wij in de ruimtelijke ontwikkeling een wettelijke taak als het gaat om bestemmingsplannen. Vanuit die rol zitten we aan tafel met initiatiefnemers en andere betrokken partijen, onder wie natuurlijk ook bewoners.

Maar er is meer dan dat. Het algemeen belang voor de stad kan zo groot zijn, dat dit een sturende of initiërende rol van de overheid vraagt, zeker als het gaat om onderwerpen die niet vanzelf door de markt of initiatiefnemers worden opgepakt.

Concreet denken we bijvoorbeeld aan de verbetering van doorstroming op de woningmarkt door het creëren van een betaalbaar aanbod. Daarnaast willen we de kansen benut zien die de groeiende populariteit van de stad met zich meebrengt.

Dus ook als we meer aan initiatiefnemers overlaten, betekent dat nog steeds een rol voor de gemeente. Een faciliterende overheid is geen passieve, afwachtende overheid. Sterker nog, als we meer aan anderen willen overlaten, betekent het ook dat we bewoners en partijen actief op moeten zoeken of uit moeten nodigen. Vervolgens is het juist bij het begin van projecten van belang dat de gemeente samen met partijen goede afspraken maakt over de rolverdeling. Het gaat niet alleen om afspraken tussen de gemeente en initiatiefnemers, maar ook over het betrekken van andere relevante partijen. De burger verwacht terecht ruimte voor particulier initiatief, maar van de overheid tegelijk duidelijkheid waar het gaat om belangenafweging.

In het kader van de ruimtelijke strategie kiezen we op het Jaarbeurtsterrein en in de Merwedekanaalzone voor zeer efficiënt ruimtegebruik hoge dichtheden. Die keus maakt

een gezonde verstedelijking mogelijk én zorgt ervoor dat de verstedelijkingsdruk niet in de hele stad voelbaar hoeft te zijn. Die keus is tegelijk een uitdaging en een uitnodiging voor marktpartijen om daarop in te spelen. We realiseren ons dat dit een initiërende en regisserende rol van ons vraagt. Het is de kunst om op natuurlijke wijze de diverse initiatieven op gebiedsniveau te verbinden met de stedelijke doelen. Deze keus levert niet per definitie de gunstigste businesscase op, maar naar onze mening wel de grootste meerwaarde voor de stad. Soms zijn scherpe keuzes ook nodig om ambities in het kader van een gezonde verstedelijking waar te kunnen maken op het gebied van mobiliteit, duurzaamheid, het maken van verschillen in de stad en het voorkomen van tweedeling, en het bouwen aan sociale structuren door onder meer ontmoeting in de openbare ruimte. Keuzes kunnen niet op voorhand eenduidig voor de gehele stad worden gemaakt. In het kader van de nieuwe Omgevingswet onderzoeken we of en welke keuzes we voor buurten of wijken kunnen maken.

Om als overheid richting te kunnen geven aan de koers die we met de stad willen varen, ontwikkelen we in het verlengde van deze ruimtelijke strategie een Investeringsstrategie. Bovendien starten we een regulier Ontwikkelingsplatform waar partijen die zich actief met de ontwikkeling van de stad (willen) bezighouden, ons en elkaar kunnen vinden om samen werk met werk te maken. Daarbij hoort ook het slim gebruik maken van waardecreatie.

Bij dit alles hoort een transparantie die ons controleerbaar maakt. Op basis van de Omgevingswet werken we het traject Beter Bestemmen uit. Aan de ene kant verminderen we de hoeveelheid regels om de transparantie bij het maken van afwegingen te vergroten en voor initiatiefnemers de te volgen route naar realisatie te verhelderen. Aan de andere kant leggen we in de vorm van regels afspraken vast om ervoor te zorgen dat we een betrouwbare en controleerbare partner zijn. Deze regels worden periodiek geüpdatet om voldoende aansluiting te houden bij de maatschappelijke ontwikkelingen en er tijdig op in te spelen.

In het Utrechts Plan Proces (UPP) hebben we beschreven hoe we met ruimtelijke ontwikkeling omgaan. Er is aandacht nodig voor versnelling en vereenvoudiging. Ook is het nodig te toetsen of de geschetste ontwikkelingen nog passen in het bestaande planproces. Als we meer aan initiatiefnemers over willen laten, is het belangrijker om met elkaar de keuze voor de belangrijkste ambities vast te leggen en wellicht hetgeen we *niet* willen uitsluiten, dan het formuleren en stapelen van eisen vanuit de overheid. De invulling kunnen we dan ook aan anderen overlaten. We herijken daarom de procesbeschrijvingen in het UPP en gaan uit van een grotere rol van de initiatiefnemer daarin. Bovendien houdt het proces niet op bij het vaststellen van een plan, maar gaat het ook over realisatie en beheer. Voor het gezamenlijk maken van keuzes aan het begin van een planproces ontwikkelen we een Utrechtse variant op de omgevingswijzer. Deze methode helpt om verschillende aspecten van stadsontwikkeling gelijkwaardig in beeld te brengen.



Een combinatie van acteren waar nodig en faciliteren waar mogelijk, vraagt om een open, flexibele en wendbare organisatie, maar ook om een actieve houding, zowel bij het samenwerken aan de eigen initiatieven als bij het beoordelen en faciliteren van particuliere initiatieven.

Op die manier maken we Utrecht samen en vergroten we voor de Utrechter de regie op het eigen leven.

Hoofdstuk 5 Investeringsstrategie

5.1. Aanleiding

Om als gemeente richting te kunnen geven aan de koers die we met de stad willen varen hebben we in het verlengde van de in het voorgaande beschreven ruimtelijke strategie een investeringsstrategie voor gezonde verstedelijking opgesteld.¹ 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.

Met de Voorjaarsnota 2016 (en het daarmee samenhangende Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling (MPSO) 2016 en het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid (MPB) 2016) laten we concreet zien welke eerste richtinggevende financiële keuzes we als gemeente maken om de geschetste ruimtelijke opgaven te realiseren op het gebied van stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en openbare ruimte. De met de ruimtelijke ontwikkeling gepaard gaande groei van het aantal inwoners leidt daarnaast tot opgaven op het gebied van maatschappelijke voorzieningen. Veel van deze voorzieningen hebben een ruimtelijke component en de opgaven horen dan ook bij de investeringsstrategie. Voor dit aspect van gezonde verstedelijking lopen diverse trajecten, zoals de voortdurende actualisatie van het meerjarenprogramma Onderwijshuisvesting en de nieuwe nota Sport. De integratie van de resultaten van deze trajecten met de ruimtelijke strategie is onderdeel van de agenda voor het vervolg (zie paragraaf 5.6).

De opgave zoals die geformuleerd is in de Ruimtelijke Strategie Utrecht, vraagt om zowel publieke als private investeringen. Publieke ruimtelijke investeringen moeten zodanig worden ingezet, dat ze zoveel mogelijk bijdragen aan maatschappelijke doelstellingen én als vliegwiel fungeren voor private investeringen. In deze investeringsstrategie richten we ons op de opgave van ruimtelijke investeringen voor het algemeen maatschappelijk belang. Wij zien hierin voor onszelf een opgave passend bij onze rol en financiële spankracht. Nadrukkelijk nodigen wij andere overheden en marktpartijen uit om mee te investeren in gezonde verstedelijking: Utrecht maken we samen.

¹ In de Voorjaarsnota 2015 is aangegeven dat we bij de Voorjaarsnota 2016 rapporteren over een financiële verkenning gekoppeld aan de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Deze investeringsstrategie geeft hier uitwerking aan.

Met deze investeringsstrategie als onderdeel van de Ruimtelijke Strategie Utrecht bieden wij een koersvaste inhoudelijke en financiële strategie. Dat doen wij door:

- een beeld te schetsen van de omvang van de opgave (gebieds- en programmagericht)
- ons uit te spreken over een verdeling van financiële verantwoordelijkheden tussen gemeente, markt en andere overheden uitgesplitst naar ontwikkelopgave
- onze eigen rol voor de komende jaren concreet invulling te geven.

Om dat te kunnen doen, starten we met een terugblik op de afgelopen jaren om de impact aan te geven van het financieel perspectief op gezonde verstedelijking.

5.2. Impact financieel perspectief op gezonde verstedelijking

In de Voorjaarsnota 2015 hebben we geschetst dat de groei van Utrecht plaatsvindt tegen een financieel perspectief dat de ruimtelijke ambities onder druk zet. Tegelijkertijd maakt een blik op verleden en heden duidelijk dat kwaliteit van wonen en leven zonder publieke middelen van overheden onder druk komt te staan:

- de publieke bijdrage aan het actief grondbeleid bedroeg in de periode 1997–2015 circa 400 miljoen euro, waarvan ruim de helft voor rekening van de gemeente kwam;
- de publieke bijdrage (Rijk, Provincie en BRU) aan stedelijke (her)ontwikkeling bedroeg in de periode 2000–2014 circa 200 miljoen euro
- het investeringsprogramma Meerjarenprogramma Bereikbaarheid bedraagt 1,25 miljard euro (2010–2033) waarvan circa 60% van rijk en provincie afkomstig is.

Publieke bijdragen in de fysieke verbeteringen werken als een belangrijke financiële en maatschappelijke multiplier en dragen daarmee bij aan meervoudige waardecreatie en daarmee tot een gezonde verstedelijking van Utrecht. Twee voorbeelden illustreren dit:

- op basis van een voorzichtige schatting komen we tot de conclusie dat de investering in de gebiedsontwikkeling Leidsche Rijn leidt tot een forse multiplier van circa 10 miljard aan investeringen door private partijen, Rijkswaterstaat en particulieren door de gebiedsontwikkeling Leidsche Rijn
- in 2012 heeft het CROW de kosten en baten voor het Wijkactieplan Overvecht Spoorzone in een maatschappelijke kosten baten analyse verwerkt.¹. De publieke bijdrage in het Wijkactieplan en de extra kosten voor groen en onderhoud zijn hoog maar leveren per saldo meer maatschappelijke baten op.

Bijlage A geeft een nadere uitwerking van bovengenoemde illustraties.

5.3. De ruimtelijke ambities betekenen een majeure financiële opgave

Voor de investeringsstrategie is een terugblik in het verleden nuttig. Veel relevanter is het financieel perspectief om ruimtelijke ambities te kunnen verwezenlijken. De Ruimtelijke Strategie Utrecht betekent namelijk niet alleen een majeure inhoudelijke opgave; er ligt eveneens een majeure gezamenlijke financiële opgave voor markt en overheden. Bovendien kiezen we als stad voor gezonde verstedelijking als uitgangspunt.

Deze ambitie vormt een grote meerwaarde voor de stad. Tegelijkertijd heeft dit uitgangspunt betekenis voor inhoudelijke keuzes en daarmee voor de financiële opgave. Het gaat daarbij om de financiële opgave tot en met circa 2030, bovenop:

- de geprogrammeerde investeringen in het Meerjarenprogramma Stedelijke Ontwikkeling, Bereikbaarheid en Groen (MPSO, MPB en MGP)
- de geprogrammeerde investeringen in groot onderhoud en het dagelijks beheer van de openbare ruimte door Stadsbedrijven.

In lijn met de Ruimtelijke Strategie hebben we voor de verschillende ontwikkelstrategieën op basis van vigerende inzichten over de ruimtelijke opgaven in beeld gebracht wat op hoofdlijnen de daarbij passende financiële opgave is:

- Gebiedsgerichte opgaven: we hebben de economische ontwikkelingsgebieden, verdichtingsgebieden en aandachtsgebieden uit de Ruimtelijke Strategie nader onder de loep genomen. We schetsen per gebied de integrale opgave uitgesplitst naar vastgoed, mobiliteit en openbare ruimte en groenstructuur, soms in verschillende scenario's. Vanwege het gebiedsoverstijgende karakter presenteren we de systeemsprong openbaar vervoer die raakt aan de verbinding van de Merwedekanaalzone, door het Stationsgebied en centrum richting Utrecht Oost afzonderlijk. In de gebiedsverkenning Utrecht Oost wordt daarbij zowel naar oplossingen op het gebied van spoor (betere bediening bestaande stations en nieuw station op het USP) als naar regionaal OV (o.a. vertramming van de drukste assen van en naar de OV-terminal) gekeken met aandacht voor de invloed van ruimtelijke programmering op het mobiliteitsvraagstuk en leefbaarheidseffecten. De hieronder opgenomen investeringsopgave is gebaseerd op vertramming als oplossingsrichting, terwijl van mogelijke spooroplossingen de investeringsopgave nog moet worden bepaald.
- Overige opgaven programma's: hier wordt in beeld gebracht welke belangrijke opgaven buiten de genoemde gebieden moeten worden gerealiseerd op het terrein van vastgoed, mobiliteit en kwaliteit openbare ruimte

In tabel 5.1. is de financiële opgave van de Ruimtelijke Strategie samengevat (in bijlage B is de financiële opgave nader uitgewerkt). Met deze ruimtelijke investeringen van diverse partijen wordt naar verwachting een veelvoud aan investeringen gegenereerd van private partijen en particulieren ter stimulering van de lokale, regionale en landelijke economie. Dat betekent dat we voor het realiseren van onze ambities afhankelijk zijn van de bereidheid van andere overheden en de markt om hieraan bij te dragen. De tabel maakt inzichtelijk dat met de ruimtelijke strategie een majeure additionele financiële opgave is gemoeid die niet van vandaag op morgen is gerealiseerd. De additionele investeringsopgave bedraagt op basis van de huidige inzichten tussen 0,95 en 1,1 miljard euro in de periode 2016–2030.

Daarnaast heeft de opgave ook betekenis voor de aanloop- en organisatiekosten van de gemeente en de beheer- en exploitatielasten. In de Voorjaarsnota 2016 zijn aanloop- en organisatiekosten voor de prioritaire ontwikkelgebieden voor 2016 en 2017 ingepast. Organisatiekosten in latere jaren die samenhangen met deze gebiedsontwikkelingen, worden in beeld gebracht bij de Voorjaarsnota 2017 en verder. Bij de exploitatieopgave betreft het additionele jaarlijks lasten voor de parkeerexploitatie en het dagelijks beheer en onderhoud van de openbare ruimte.

Tabel 5.1. Financiële opgave Ruimtelijke Strategie Utrecht 2016–2030 (in mln. euro)

	Investeringsopgave	Exploitatieopgave
Prioritaire ontwikkelgebieden		
Versterking economisch kerngebied Utrecht Oost – Utrecht Science Park (USP)		
– Ambitie stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid	20 – 65 mln.	
– Ambitie openbare ruimte en groenstructuur	20 mln.	
Kwaliteitsimpuls openbare ruimte binnenstad naar “Allure”	15 mln.	
Verdichtingsopgave Merwedekanaalzone		
– Ambitie stedelijke ontwikkeling	17,5–22,5 mln.	
– Ambitie bereikbaarheid	10 mln.	
– Ambitie openbare ruimte en groenstructuur	20 mln.	
Nieuwe centrum		
– Ambitie stedelijke ontwikkeling Beurskwartier	PM	
– Ambitie bereikbaarheid	75 mln.	
– Ambitie openbare ruimte en groenstructuur	10 mln.	
Kwaliteitsimpuls openbare ruimte Overvecht en Kanaleneiland	5 mln.	
Systeemsprong OV Merwedekanaalzone, Stationsgebied, binnenstad en Utrecht Oost	450–550 mln.	
Overige programma opgaven		
Vastgoed		
– Stimuleren transformatie/nieuwbouw niet-prioritaire ontwikkelgebieden	15 mln	
– Stimuleren middeldure huurwoningen	7,5 mln.	
– Stimuleren herontwikkeling voorzieningen	7,5 mln.	
Bereikbaarheid en mobiliteit		
– Ambitie bereikbaarheid (niet ingepast in het MPB 2016)	165 mln.	
– Ambitie auto/fietsparkeren (niet ingepast in de parkeerexploitatie)		4 mln.(a)
Kwaliteit openbare ruimte		
Dagelijks onderhoud: toename intensiteit openbare ruimte door groei stad		0,4 mln. (a)
Kwaliteitsimpuls met gelijktijdig wegwerken achterstallig onderhoud	105 mln.	
Indicatie financiële opgave RSU	ca 0,95 –1,1 mld.	(a)

a) De bedragen in deze kolom kunnen niet worden opgeteld. De ambitie met betrekking tot auto/fietsparkeren betreffen jaarlijkse exploitatielasten oplopend tot 4 mln. euro vanaf 2020; bij dagelijks onderhoud betreft het een jaarlijkse ophoging van het budget.

De financiële opgave betekent dat scherpe keuzes in fasering en prioritering onvermijdelijk zijn. Daarbij staat het beeld niet stil. Zo vergen de gebiedsopgaven een nadere uitwerking van de geschetste scenario's. De opgave is dan ook niet bedoeld om alle inhoudelijke afwegingen en keuzes uit de gebiedsopgaven voor te leggen. Dat zal separaat aan de investeringsstrategie op project- of gebiedsniveau plaatsvinden. In paragraaf 5.5. gaan we hier nader op in. De opgaven vragen bovendien om een gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid van markt en overheden, waaronder de gemeente zelf. De financiële opgave geeft dan ook nog geen antwoord op de vraag welke partij welke kosten draagt. Dat vraagt per opgave maatwerk en nadere verkenning. In de volgende paragraaf gaan we hierop in; in paragraaf 5.5. gaan we in op wat dat dan betekent voor onze eigen rol.

5.4. Gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid markt en overheden

“Utrecht maken we samen”. Dat is de naam van het Coalitieakkoord dat we als college hebben opgesteld en dat geldt zeker voor het realiseren van de ambities uit de ruimtelijke strategie. In de Ruimtelijke Strategie hebben we beschreven hoe door maatschappij brede veranderingen – maar ook door de economische en financiële crises – er een verschuiving heeft plaatsgevonden in de rolopvattingen tussen overheid en markt en tussen overheden onderling. Wat betekenen deze verschuivingen voor de financiële verdeling van verantwoordelijkheden tussen partijen, bijvoorbeeld bij particuliere initiatieven of bij kansrijke gebiedsontwikkelingen? En voor welke publieke taken zijn we van mening dat een duidelijke financiële verantwoordelijkheid van (andere) overheden essentieel is en blijft?

Door het formuleren van een transparante visie hierop willen we andere partijen een koersvaste financiële strategie bieden, waarmee we inzichtelijk willen maken welke rol wij voor ons zelf zien en welke voor andere partijen.

Gebiedsontwikkelingen

Met betrekking tot project- en gebiedsontwikkelingen kiezen we als gemeente waar mogelijk voor een faciliterende rol en het sluiten van anterieure overeenkomsten om de gewenste regie te kunnen voeren. Deze beleidslijn is de afgelopen jaren in Utrecht meer en meer actueel geworden. Ook binnen een terughoudend grondbeleid mag in bepaalde situaties en op specifieke locaties van de gemeente een actieve opstelling worden verwacht. De hogere dichtheden die we in de Merwedekanaalzone en de 2^e fase van het Stationsgebied willen realiseren in samenhang met de hoge ambities als het gaat om gezonde verstedelijking op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit, vragen om een actieve en regisserende rol.

Waar de klassieke gebiedsontwikkeling steeds minder voorkomt nemen andere vormen van organische gebiedsontwikkeling, waarbij de gemeente een andere dan de klassieke rol vervult, een vlucht. Dat zijn ontwikkelingen die we toejuichen. Immers, we gaan als gemeente niet als enige over de ruimtelijke kwaliteit. We willen steeds meer aan initiatiefnemers overlaten. Partijen die willen investeren in de stad, groot of klein, versterken onze stad. Veel meer dan in het verleden faciliteren we als gemeente vraaggestuurde ontwikkeling. Soms zijn we zelf partner in ontwikkeling, soms vervullen we een duidelijke regierol, op andere momenten is het vooral loslaten en beperkt de taak zich tot het toetsen aan bestemmingsplannen. Per gebied en locatie moet de rol van de gemeente worden gedefinieerd. Daarbij is het van belang om naar markt en woningcorporaties een eenduidig en transparant kader te schetsen met betrekking tot het verhalen van plankosten en investeringen.

Kostenverhaal plankosten project – en gebiedsontwikkelingen

Door de grote toename van (kleinschalige) particuliere initiatieven willen we het verhalen van plankosten strakker en eenduidiger regelen. Met het aantrekken van de markt is er een forse toename van het aantal exploitatieovereenkomsten (intentieovereenkomsten en anterieure overeenkomsten) met particuliere initiatiefnemers. Op basis van huidige wetgeving, met in het achterhoofd de nieuwe lijn uit de Omgevingswet, komen we in de 2^e helft van 2016 met een voorstel voor een standaard intentieovereenkomst en een standaard anterieure overeenkomst. Daarbij gaan we uit van kostenverhaal op basis van werkelijk gemaakte plankosten. Op welke manier we omgaan met financiële risico's en hoe we het risicoprofiel af wil dekken maakt onderdeel uit van de analyse. Met de prestatieafspraken met woningcorporaties hebben we bovendien een level playing field gerealiseerd tussen woningcorporaties en overige particuliere initiatiefnemers: vanaf 1 januari 2016 verhalen we ook de werkelijke plankosten bij woningcorporaties. In aanvulling daarop vragen kansrijke (complexere) gebiedsopgaven, zoals de prioritaire ontwikkelgebieden, om een sterkere ruimtelijke regie en betrokkenheid vanuit de gemeente. De recente aanstellingen van ruimtelijke gebiedsregisseurs voor de Merwedekanaalzone en Utrecht Oost/USP zijn goede illustraties hiervan. Bij deze complexe gebiedsopgaven is onze faciliterende rol dan ook niet die van een passieve, afwachende gemeente maar zijn we regisseur en/of partner in ontwikkeling. Hier kiezen we als gemeente ervoor om onze rol – ook in organisatorische zin – te versterken.

Kostenverhaal investeringen gebiedsontwikkelingen

Het veranderend financieel perspectief – met de afbouw van rijksmiddelen voor stedelijke vernieuwing als meest pregnant voorbeeld – heeft ook betekenis voor de manier waarop we als gemeente willen omgaan met het verhalen van investeringen. Dit geldt vooral voor investeringen in infrastructuur, openbare ruimte en groen die niet direct aan een gebied zijn toe te rekenen (de zogeheten ‘bovenwijkse of bovenplanse voorzieningen c.q. investeringen’). We hanteren hierbij het uitgangspunt dat alle eigenaren gezamenlijk de noodzakelijke (publieke) investeringen betalen waar ze ook baat van hebben. Hierbij is het uiteraard ook mogelijk dat de gemeente één van de eigenaren is in het gebied dat in ontwikkeling is (zoals bijvoorbeeld bij de Merwedekanaalzone het geval is). Bovenwijkse voorzieningen zijn voorzieningen die een functie vervullen voor verschillende gebieden. Zij kunnen betrekking hebben op grijs (wegen, rotondes e.d.), blauw (water, watercompensatie e.d.) en groen (stadsparken, ecologische zones e.d.). Bovenwijkse voorzieningen hebben steeds een ruimtelijk karakter. Maatschappelijke voorzieningen vallen hier niet onder.

Passend binnen de wettelijke toetsingscriteria van profijt, proportionaliteit en toerekenbaarheid willen we de wettelijke mogelijkheden verkennen die de gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid van betrokken partijen (beter) tot uitdrukking brengt bij gebiedsontwikkelingen. Hierbij sluiten we nauw aan bij de uitwerking over het kostenverhaal die op dit moment plaatsvindt in de Invoeringswet Omgevingswet en het daarbij behorende Omgevingsbesluit. We willen in de 2^e helft van 2016 de Raad informeren over deze verkenning.

Bereikbaarheid: omvang en publieke karakter vraagt intensievere rol andere overheden

Majeure bereikbaarheidsinvesteringen, zoals bijvoorbeeld in OV of investeringen in wegen zijn ruimtelijk zeer lastig toe te delen aan één of meerdere gebieden. Zij hebben vaak een publiek karakter en dat vraagt een intensievere financiële rol voor overheden. Daarbij zijn we van mening dat een sterke financiële verantwoordelijkheid van Rijk en Provincie bij dergelijke vraagstukken onvermijdelijk is en blijft. Zo staat Utrecht voor een aantal majeure bereikbaarheidsvraagstukken waar een systeemsporg in het OV noodzakelijk is. Deze opgaven vergen zeer forse investeringen waarbij qua financiële spankracht een duidelijke rol van Rijk en Provincie is weggelegd. Hierbij past ook de gebiedsverkenning Utrecht Oost die inmiddels is gestart waarbij door Rijk, regio en USP wordt gewerkt aan een gezamenlijke visie, uitgewerkt in een programmering van ruimtelijke en mobiliteitsprojecten.

Publieke taak openbare ruimte aandachtsgebieden

Als er geen particuliere initiatieven tot stand komen voor gebiedsontwikkeling dan wordt de mogelijkheid voor kostenverhaal van ruimtelijke investeringen in ‘grijs, blauw en groen’ bij de markt ook begrensd. Daarnaast heeft de wetgever voor het verhalen van kosten ook nadrukkelijk de criteria van profijt, toerekenbaarheid en proportionaliteit in de wet opgenomen. Toch vraagt op een aantal locaties, waar deze initiatieven tot integrale herontwikkeling niet tot stand komen, de kwaliteit van de openbare ruimte wel om herontwikkeling. Hierbij denken we aan specifieke locaties en buurten als Overvecht en Kanaleneiland Noord of Zuid. De herontwikkelingen daar betreffen vooral renovaties door corporaties. We zijn van mening dat ook hier een duidelijke taak voor de publieke sector is weggelegd. Met de nieuwe financiële afspraken met de woningcorporaties hebben we de gemeentelijke positie verstevigd voor het doen van gerichte interventies in de

herontwikkeling van openbare ruimte. Tegelijkertijd zijn we van mening dat ook met deze financiële afspraken met de woningcorporaties de herontwikkeling en de kwaliteit van de openbare ruimte onder druk blijft staan in minder prioritaire en kansrijke ontwikkelgebieden. We willen dan ook graag samen met andere gemeenten het gesprek aangaan met het Rijk en de provincie hoe we de komende jaren deze financiële armslag kunnen vergroten. Ook bezien we ons eigen financiële instrumentarium en onze werkwijze en sturing binnen de ruimtelijke keten. In paragraaf 5.5 en 5.6 gaan we hier nader op in. Het realiseren van meerwaarde voor de stad door een robuuste, integrale en eenvoudige financiële sturing is daarbij het uitgangspunt.

5.5. Robuuste en integrale financiële sturing gemeente leidt tot meerwaarde voor de stad

Veranderende maatschappelijke context, financieel perspectief en rolgeving

De veranderende maatschappelijke context, financieel perspectief en rolgeving tussen partijen hebben betekenis voor de gemeentelijke financiële sturing van de ruimtelijke ambities. We illustreren dit met enkele voorbeelden:

- Verschillende gerenommeerde bureaus, zoals het Planbureau voor de Leefomgeving en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, wijzen op de steeds sneller veranderende context waarbinnen stedelijke en gebiedsontwikkelingen plaatsvinden.
- Om hier adequaat op in te kunnen spelen vindt een transitie plaats van de organisatie en de werkwijze in de ruimtelijke keten binnen de gemeente Utrecht. Een mooi voorbeeld hiervan is de vorming van het programmateam openbare ruimte om slim werk met werk te maken tussen de programma's stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en openbare ruimte en groen. Het is van belang dat ook de financiële sturing het mogelijk maakt snel te kunnen inspelen op kansen in de stad en op de vraag voor meer adaptief grondbeleid en het gebiedsgericht benaderen van ruimtelijke opgaven.
- Met de verschuiving van actief naar faciliterend grondbeleid zijn oude verdienmodellen aan het veranderen. De zoektocht naar nieuwe vormen van financiering en samenwerking bij gebiedsontwikkeling is daarbij volop gaande. Zo nemen we samen met de projectorganisatie Utrecht Science Park en de provincie Utrecht deel aan een vervolgonderzoek van Platform 31 naar nieuwe financieringsvormen voor gebiedsontwikkeling. We verkennen daarbij de financieringsmogelijkheden in publiek-private samenwerking voor meervoudige waardecreatie in het gebied.
- Tegelijkertijd heeft de voorgaande analyse aangetoond dat publieke bijdragen van overheden cruciaal zijn en blijven als multiplier voor meervoudige waardecreatie, zowel in financiële als maatschappelijke betekenis. Dit vergt ook een bestendige investeringsrol voor ons als gemeente Utrecht in de gezonde verstedelijkingsopgave.

Financiële sturing gebiedsontwikkelingen

Afhankelijk van de rol die we als gemeente, kiezen verschilt ook de financiële sturing voor de gemeente. In het Meerjaren Programma Stedelijke Ontwikkeling (MPSO) geven we aan hoe wij invulling geven aan de financiële sturing op onze grondexploitaties, waaronder het op een solide wijze verwerken van de wijzigingen in de BBV en de invoering van de Vpb. Door één MPSO (en later dit jaar ook één peilstok) streven wij steeds meer één taal en werkwijze na. Dit versterkt de controlerende functie van accountant en Raad. Eén MPSO bevordert bovendien de integrale afweging van te maken keuzes bij de programmering van het

realiseren van de ruimtelijke ambities uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het Meerjaren Programma Bereikbaarheid (MPB) dat jaarlijks wordt opgesteld geeft een overzicht van de voortgang en de financiële sturing van de projecten uit het MPB.

De laatste jaren zijn organische gebiedsontwikkelingen dominant geworden waarbij de rol van de gemeente maatwerk vraagt. Bij complexe gebiedsopgaven is onze faciliterende rol geen passieve, afwachende gemeente maar zijn we regisseur en/of partner in ontwikkeling. In het MPSO geven we jaarlijks aan op welke wijze we deze ontwikkelingen accommoderen. In paragraaf 5.3 en 5.4. hebben we laten zien dat juist bij de prioritaire gebiedsopgaven sprake is van een majeure financiële opgave – soms ook gebiedsoverstijgend – met een gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid van markt en overheden.

Passende bij een robuuste, integrale en eenvoudige financiële sturing die leidt tot meerwaarde voor de stad stellen we voor in de meerjarenbegroting een langjarige ‘Investeringsimpuls 2016–2030’ voor de Ruimtelijke Strategie Utrecht te introduceren in aanvulling op de vigerende budgettaire kaders van de meerjarenprogramma’s stedelijke ontwikkeling, bereikbaarheid en openbare ruimte en groen. Met deze impuls kunnen we ruimtelijke investeringen ten behoeve van het algemeen maatschappelijk belang mogelijk maken die bovendien naar verwachting een veelvoud aan investeringen van private partijen en particulieren aanjagen. De investeringsimpuls willen we met voorrang inzetten voor de financiële opgave in de prioritaire ontwikkelgebieden zoals geschetst in de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Tegelijkertijd is het van belang om aan te kunnen blijven sluiten bij kansen die zich buiten deze prioritaire gebieden voordoen als het project aansluit bij de doelstellingen en koers uit de Ruimtelijke Strategie.

Met deze Investeringsstrategie willen we andere partijen een koersvaste strategie bieden waarbij we als gemeente als betrouwbare partner ook structureel mee investeren in de ruimtelijke opgaven voor de stad Utrecht – passende bij onze rol en financiële armslag. In de figuur hieronder hebben we de samenstelling van de ‘Investeringsimpuls 2016–2030’ geïllustreerd, mede in samenhang met de vigerende meerjarenprogramma’s.

Figuur 5.1. Ruimtelijke Strategie Utrecht: gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid



Jaarlijkse gaan we bij integrale afweging van de Voorjaarsnota bezien welke dotatie aan de Investeringsimpuls 2016–2030 kan worden gedaan uit de groei van de algemene middelen door de groei van de stad. Dit past bij de structurele opgave die met de Ruimtelijke Strategie Utrecht samenhangt. In de Voorjaarsnota 2016 wordt een eerste stap gedaan die hier invulling aangeeft. Bij voortzetting van het voornemen om jaarlijks 50% van de verhoging van de algemene middelen door de groei van het aantal inwoners te investeren in gezonde groei, kunnen we naar verwachting steeds meer van de investeringen uit de ruimtelijke strategie van dekking voorzien. In de Voorjaarsnota 2016 hebben we in paragraaf 3.1. de financiële betekenis van dit voornemen ook in een figuur inzichtelijk gemaakt. Daarnaast kiezen we ervoor de middelen van de reserve stedelijke herontwikkeling en het economisch investeringsfonds (dat met name wordt ingezet voor de herontwikkeling van de openbare ruimte in de binnenstad en aangrenzende gebieden) te betrekken bij de programmering van de Investeringsimpuls. Dat past ook bij een meer integrale en een eenvoudige financiële sturing.

Om de gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid van markt en overheid tot uitdrukking te brengen, hebben we in figuur 5.1. ook inzichtelijk gemaakt dat het optimaal toepassen van het instrument van kostenverhaal van investeringen bij gebiedsontwikkelingen het realiseren van de ambities van de Ruimtelijke Strategie vergroot (zie ook par. 5.4). Tenslotte hebben de prestatieafspraken met de woningcorporaties betekenis voor de omvang van de beschikbare investeringsimpuls. Met de prestatieafspraken is namelijk vastgelegd dat de 2/3 meerwaardeafdracht in de reserve stedelijke herontwikkeling wordt gestort en wordt ingezet voor uitbreiding van de sociale huurvoorraad, duurzaamheidsmaatregelen voor de sociale huurwoningvoorraad en herontwikkeling openbare ruimte gekoppeld aan het productieprogramma van corporaties.

In de bovenstaande figuur hebben we in globale lijnen de bestedingsdoelen van de Investeringsimpuls 2016–2030 aangegeven. Vertrekpunt van de bestedingsdoelen is de financiële opgave zoals in deze Investeringsstrategie in beeld is gebracht. Eind 2016 komen we met een bestedingskader waarin we nader de doelstellingen, criteria, rol en verantwoordelijkheden en het proces van de Investeringsimpuls hebben uitgewerkt. Onderdeel van het bestedingskader vormen daarnaast ook afspraken voor de meerwaarde afdracht van de woningcorporaties². Ook wordt bekeken welke vervolgstappen mogelijk zijn om zoveel mogelijk werk met werk te maken en slimme innovatieve verbindingen te maken met de meerjarenprogramma's bereikbaarheid, openbare ruimte en groen. In de figuur hierboven hebben we deze wisselwerking ook in beeld gebracht. Bij het bestedingskader willen we bekijken op welke manier een goede afweging tot stand kan worden gebracht tussen de investeringsopgaven. Kortom, welke keuzes dragen in termen van een maatschappelijke business case het meest bij aan de gezonde verstedelijking?

Financiële besluitvorming Ruimtelijke Strategie Utrecht

Met de Investeringsstrategie is in een vroeg stadium al veel financiële informatie beschikbaar over de financiële opgave die samenhangt met de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Dit inzicht maakt het mogelijk om parallel aan de Investeringsstrategie met de

² Dit bestedingskader geeft ook invulling aan de aangenomen motie "Regie gemeenteraad bij besteding meerwaardeafdracht" op 11 februari 2016 (motie 2016–26).

Voorjaarsnota 2016 al richtinggevend financiële besluiten voor 2016–2020 te nemen voor de Ruimtelijke Strategie. Met de besluitvorming van de Voorjaarsnota 2016 is aanvullend van 2021 t/m 2030 jaarlijkse een investeringsimpuls voor de Ruimtelijke Strategie beschikbaar. Planvorming en financiële besluitvorming verlopen daarbij stapsgewijs. Dat betekent dat investeringsbeslissingen gefaseerd genomen zullen worden, aansluitende bij de jaarlijkse integrale afweging in het voorjaar en de verschillende stappen uit het Utrechts planproces. Op het moment dat voldoende gedetailleerde (financiële) informatie beschikbaar is en nut en noodzaak (al dan niet verkend aan de hand van een maatschappelijke business case) van project- en of gebiedsuitwerkingen voldoende scherp zijn, kan de reservering van de Investeringsimpuls worden vertaald naar een Investeringsbesluit voor specifieke project- en of gebiedsontwikkelingen. Hierbij vindt ook afstemming plaats met de meerjarige programma's van bereikbaarheid, groen en openbare ruimte zodat slimme innovatieve en financiële combinaties maximaal worden benut voor gezonde verstedelijking.

5.6. Agenda voor vervolg: Utrecht maken we samen

De sociale basis: maatschappelijke voorzieningen

Investeren in gezonde verstedelijking betekent ook het in stand houden en versterken van de sociale basis. Daarmee bedoelen we de voorzieningen op het gebied van welzijn, sport, onderwijs, cultuur, werk & inkomen en gezondheid. Als het aanbod aan voorzieningen niet meegroeit met het aantal inwoners gaat het voorzieningenniveau sluipenderwijs achteruit. Wij hebben oog voor dit effect bij de regelmatige actualisatie van de verschillende beleidsnota's en programma's. Daarnaast hoort noodzakelijke uitbreiding van maatschappelijke voorzieningen die een beroep doen op de schaarser wordende ruimte bij de (integrale) ruimtelijke investeringsstrategie. In de agenda voor het vervolg willen wij dan ook het maatschappelijke vastgoed een plaats geven. Hierna volgt een kort overzicht van de belangrijkste lopende trajecten, waarvan de resultaten mogelijk ruimtelijke impact hebben. Een uitgangspunt in deze trajecten is het efficiënt gebruiken van beschikbare voorzieningen, waarbij ook multifunctioneel gebruik van accommodaties tot de mogelijkheden behoort.

De behoefte aan onderwijsvoorzieningen neemt over de hele breedte van het onderwijsveld toe. Het totaal aantal leerlingen in Utrecht groeit, zoals opgenomen in het vastgestelde Meerjarenprogramma Onderwijshuisvesting (MPOHV), naar verwachting van 43.400 naar circa 50.000 in 2028 (15%). Deze groei leidt tot een uitbreidingsbehoefte in het Primair, (Voortgezet) Speciaal, Voortgezet Onderwijs en het bewegingsonderwijs. De groei van leerlingen vindt zowel plaats in de bestaande stad door de diverse inbreidingslocaties (o.a. Defensierrein Merwedekanaalzone) als in Leidsche Rijn. Verdere onderbouwning van de planning en programmering van onderwijsvoorzieningen is beschreven in het MPOHV dat in september 2015 is vastgesteld door de raad. Om grip te houden op de leerlingenontwikkeling en de consequenties daarvan wordt jaarlijks opnieuw een leerlingenprognose opgesteld. Aan de hand hiervan actualiseren wij het MPOHV periodiek, in overleg met schoolbesturen. Het geactualiseerde MPOHV is vervolgens de basis voor de jaarlijkse actualisatie van het uitvoeringsprogramma.

Ook op het gebied van sport zijn de bevolkingsprognoses de basis voor herijking van het voorzieningenniveau. In het Meerjarenhuisvestingsplan binnensport 2015–2020 is deze vertaald in een plan voor sportzalen en sporthallen. Op het moment wordt de behoefte aan veldsport in kaart gebracht door het Mulierinstituut. We verwachten dat de bevolkingsgroei

en groeiende behoefte aan sport vooral gevolgen zal hebben voor de omgeving van de Merwedekanaalzone (sportpark Nieuw Welgelegen) en de oostkant van de stad (sportpark Maarschalkerweerd e.o.). De inbreiding vind vooral daar plaats, terwijl de sportparken in die wijken al volop bezet zijn (met bijbehorende wachtlijsten) en er nauwelijks ruimte is voor uitbreiding. Dit najaar verschijnt de nieuwe nota Sport, waarin deze ontwikkelingen met elkaar in verband worden gebracht.

Maatschappelijke initiatieven spelen een bijzondere rol in het versterken van de sociale basis, want zij versterken sociale verbanden en vergroten maatschappelijke participatie en burgerkracht. We verwelkomen en ondersteunen deze initiatieven en vertalen de gemeentebrede agenda voor initiatief naar de opgaven binnen het sociale domein. Voldoende, passende en toegankelijke ruimte (accommodaties) voor ontmoeting en activiteiten is een belangrijke randvoorwaarde voor een sterke sociale basis. Er is een groeiend aantal bewonersinitiatieven dat een plek zoekt in onze stad om hun initiatief verder te brengen. Via de wijkaccommodatieplannen “maatschappelijk initiatief onderdak” is geïnventariseerd welke plekken er beschikbaar zijn per wijk en hoe dat aansluit bij de behoefte. Op basis van deze plannen maken wij in overleg met gebruikers en sociale makelorganisaties in 2016 een nadere uitwerking per locatie.

Samenwerking met markt en overheden

In aanloop naar het opstellen van de Ruimtelijke Strategie en de Investeringsstrategie hebben we naast een Stadsgesprek ook twee ‘co-design’ sessies georganiseerd met een ruime én diverse vertegenwoordiging van kleine en grote marktpartijen, particuliere initiatiefnemers en ander overheden. Bij elkaar meer dan 100 deelnemers. De ontvangen input en de verdieping op de verschillende prioritaire ontwikkelgebieden hebben ertoe bijgedragen dat wij de Ruimtelijke Strategie Utrecht en de Investeringsstrategie (verder) hebben kunnen aanscherpen en verrijken. Ook hebben deze bijeenkomsten een vruchtbare bodem gecreëerd om een professioneel platform te gaan oprichten dat primair gericht is op het realiseren van concrete ideeën voor investeringsmogelijkheden in de stad die een bijdrage leveren aan de ambities zoals ze geformuleerd zijn in de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Het platform is niet alleen een denkgroep, maar ook een doe-groep. Op die manier werken we samen aan een duurzame en gezonde ontwikkeling van Utrecht. Streven is om in de tweede helft van 2016 van start te gaan met het platform.

Gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid markt en overheden

In aanvulling op het platform willen we de komende tijd ook graag verder verkennen op welke wijze we samen met andere partijen uitdrukking kunnen geven aan de gezamenlijke financiële verantwoordelijkheid voor het realiseren van de ambities uit de Ruimtelijke Strategie. In de voorgaande analyse is al benoemd dat we gaan onderzoeken op welke manier we het instrument van kostenverhaal van investeringen bij gebiedsontwikkelingen optimaal kunnen inzetten. Ook hebben we het initiatief genomen om samen met de projectorganisatie Utrecht Science Park en de provincie Utrecht deel te nemen aan een vervolgvragenverkenning van Platform 31 naar nieuwe financieringsvormen voor gebiedsontwikkeling gericht op meervoudige waardecreatie. In aanvulling hierop willen we,

bijvoorbeeld in samenwerking met het Sustainable Finance Lab³, nieuwe duurzamere vormen van financiering voor vastgoed, bereikbaarheid en openbare ruimte verkennen.

Naast private investeringen en gemeentelijke middelen gaan we de komende tijd verder onderzoeken op welke wijze Europese, rijks- en provinciale middelen beschikbaar zijn en/of (kunnen) komen voor het realiseren van de ambities van de Ruimtelijke Strategie Utrecht. Zo willen we graag samen met andere gemeenten (bijvoorbeeld in U10 of G4 verband) met het Rijk en de provincie het gesprek aangaan hoe we de komende jaren de financiële armslag kunnen vergroten. Bij het Rijk lopen op dit moment – mede in aanloop naar de Tweede Kamerverkiezingen in 2017 – verschillende trajecten die voor het vergroten van de financiële armslag van de Ruimtelijke Strategie Utrecht aanknopingspunten kunnen bieden. Voorbeelden zijn de Interdepartementale Beleidsonderzoeken (IBO's) naar de evaluatie van de verhuurdersheffingen en de spelregels en systematiek van het MIRT en de het Infrastructuurfonds (IF). Ook de Studiegroep Duurzame Groei onder regie van het Ministerie van Economische Zaken en de Studiegroep Begrotingsruimte onder regie van het Ministerie van Financiën zijn interessant om te benoemen. Het advies van de VNG Commissie Financiële Ruimte voor gemeente (“Commissie Rinnooy Kan”) *Betalen betekent bepalen zal* naar verwachting bij deze laatstgenoemde Studiegroep een belangrijke bouwsteen vormen.

Met de Provincie stellen we op dit moment gezamenlijk de Ruimtelijke Agenda op. Het doel van de agenda is gezamenlijke ruimtelijke belangen en ambities van gemeente en provincie te realiseren door effectieve samenwerking. In het verlengde van deze agenda willen we ook samen met de Provincie nagaan of en zo op welke manier slimme verbindingen te maken zijn tussen de ambities uit de Ruimtelijke Strategie Utrecht en de middelen van de Provincie Utrecht, bijvoorbeeld tussen de verdichtingsopgave in de Merwedekanaalzone en het Fonds Uitplaatsing Hinderlijke Bedrijven. Hierbij past ook de eerder genoemde gebiedsverkenning Utrecht Oost waarbij door gemeente, Provincie, Rijk en Utrecht Science Park Oost wordt gewerkt aan gezamenlijke programmering van ruimtelijke en mobiliteitsprojecten. In het kader van het Integraal gebiedsprogramma wordt er bovendien gewerkt aan een visie voor deelgebied Utrecht Oost, waarin wordt nagedacht over investeringen op het gebied van cultuurhistorie en groen.

In aanvulling daarop biedt de Ruimtelijke Strategie Utrecht aanknopingspunten en kansen op subsidie en financieringsmiddelen vanuit Europa. Bij de verdere uitwerking van de plannen, zoals de gebiedsuitwerking van de prioritaire ontwikkelgebieden, is het nuttig deze op haalbaarheid te onderzoeken. Twee Europese hoofdlijnen kunnen worden onderscheiden; het financieringsinstrumentarium dat Europa biedt met (laagrentende) leningen zoals via het Junckerfonds en de Europese Investerings Bank, en Europese subsidies uit diverse programma's.

³ Het Sustainable Finance Lab Het Sustainable Finance Lab is een informeel netwerk van merendeels academici van verschillende disciplines en universiteiten in Nederland die lid zijn op persoonlijke titel. Het SFL is in 2011 opgericht op initiatief van de hoogleraren Herman Wijffels en Klaas van Egmond van de Universiteit Utrecht en Peter Blom van de [Triodos Bank](#).

In een eerste globale verkenning van de mogelijkheden bieden de volgende subsidieregelingen de meeste aanknopingspunten:

1. HORIZON 2020 (klimaatverandering, vergrijzing, voedselveiligheid, duurzame energie)
2. Connecting Europe Facility/TEN-T (infrastructuur)
3. EFRO (innovatie, koolstofarme economie, werkgelegenheid/arbeidsmobiliteit, insluiting)
4. INTERREG NWE (innovatie, koolstofarme economie, efficiënt gebruik van grondstoffen)
5. INTERREG EUROPE (innovatie, MKB, koolstofarme economie, milieu en duurzaamheid)
6. LIFE (natuur en milieu)
7. URBACT III (diverse urbane vraagstukken)

Voor Europese subsidies is een goede aansluiting op de Europese beleidsdoelstellingen (EU2020) essentieel en is Europese samenwerking in veel gevallen noodzakelijk. Europese subsidies kunnen een bijdrage leveren in zowel de ontwikkelingsfase (haalbaarheidsstudies, kennisuitwisseling) als de realisatiefase (demonstratieprojecten en investeringen in infrastructuur, woningbouw en andere voorzieningen). Bijdragen aan de realisatie zijn echter wel voorbehouden aan vernieuwende, innovatieve aanpakken. Per subsidieaanvraag komt maximaal een aantal miljoen euro beschikbaar, en in veel gevallen zal dat minder zijn. Maar de ervaring leert ook dat Europese subsidies een impuls kunnen geven aan het project als geheel. Om succesvol te zijn in het verkrijgen van Europese bijdragen moeten in een vroegtijdig stadium van projectontwikkeling de mogelijkheden worden verkend. In de 2^e helft van 2016 willen we raad hierover informeren.

Bijlage A Impact financieel perspectief op gezonde verstedelijking

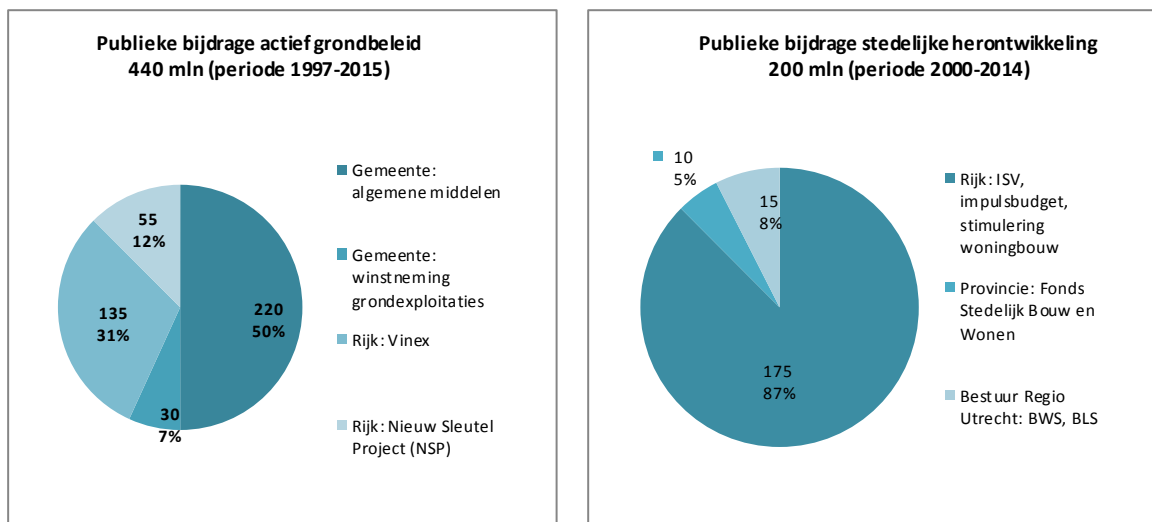
Financieel perspectief: publieke bijdragen fysieke investeringen

De afgelopen decennia is in Utrecht veel geïnvesteerd c.q. gaat geïnvesteerd worden in fysieke verbeteringen om de kwaliteit van wonen en leven in de stad te verbeteren. We illustreren aan de hand van de programma's stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid dat bijdragen uit publieke middelen aan deze investeringen hierbij essentieel zijn (geweest).

Voorbeeld Stedelijke ontwikkeling

Figuur A1 geeft aan wat de bijdrage van gemeente en Rijk (Vinex/NSP) is geweest aan actieve grondexploitatie in Utrecht (periode 1997–2015) en geeft aan wat bijdragen van andere overheden (Rijk (exclusief Vinex/NSP), Provincie en BRU) zijn geweest aan stedelijke (her)ontwikkelingen waarin de gemeente in zowel een faciliterende en/of regisserende als actieve rol optrad (periode 2000–2014).

Figuur A1 Publieke bijdrage actief grondbeleid en stedelijke herontwikkeling afgelopen 15–20 jaar (mln. euro's)



Om bouwontwikkelingen te stimuleren heeft de gemeente in het verleden actief grondbeleid gevoerd door het uitgeven van bouwrijpe grond. Deze bouwontwikkelingen zijn alleen mogelijk geweest met substantiële bijdragen van Rijk (Vinex subsidie voor Leidsche Rijn en NSP subsidie voor het Stationsgebied) en de gemeentebegroting aan de grondexploitatie: over de periode 1997–2015 is circa 440 miljoen publieke bijdrage aan de grondexploitatie toegevoegd om de ruimtelijke opgaven in de binnenstad, het Stationsgebied en in Leidsche Rijn te kunnen realiseren. Daarmee was de publieke bijdrage aan het actief grondbeleid in de periode 1997–2015 circa 25 miljoen per jaar, waarvan ruim de helft voor rekening van de gemeente zelf kwam. De laatste jaren was de gemeentelijke bijdrage ook nodig om verliezen in de grondexploitatie op te vangen die zijn ontstaan als gevolg van de economische crisis.

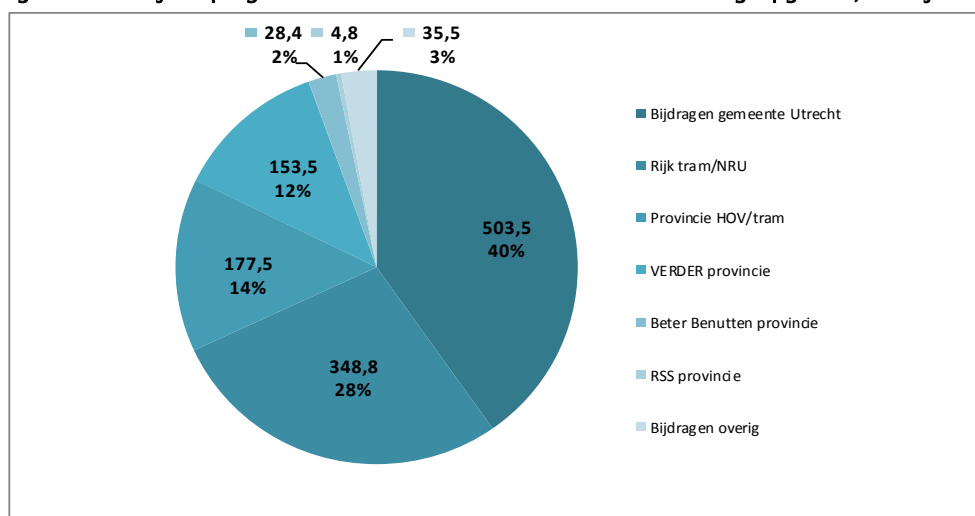
Naast de genoemde Vinex en NSP subsidie ontving de gemeente de afgelopen jaren ook middelen van Rijk en Provincie/BRU voor overige stedelijke herontwikkelingen. Herontwikkelingen die om verschillende redenen niet zelf door de markt werden opgepakt, zoals de herontwikkeling van de openbare ruimte in Kanaleneiland en Overvecht of het in

stand houden van de Cereol fabriek of de realisatie van een parkeergarage op de Kop van Lombok. Over de periode 2000–2014 bedroegen de publieke middelen aan stedelijke herontwikkeling ongeveer 200 miljoen euro, uitgesplitst naar 175 miljoen euro rijk (87%) en 25 miljoen euro provincie/BRU (13%). Gemiddeld genomen bedroeg de publieke bijdrage aan stedelijke herontwikkeling circa 14 mln per jaar in deze periode.

Voorbeeld Bereikbaarheid

Ook voor de uitvoering van het Meerjarenprogramma Bereikbaarheid vormen middelen van rijk en provincie een belangrijke voeding. Figuur A2 maakt dit inzichtelijk. Het investeringsprogramma van het MPB loopt van 2010 tot en met 2033. De totale investering bedraagt circa 1,25 miljard euro, waarvan circa 40% is ingepast in de gemeentebegroting en circa 60% van rijk en provincie afkomstig is. Met het programma zijn en worden diverse bereikbaarheidsmaatregelen gerealiseerd, zoals de onderbouw van de tram Uithoflijn, de HOV Leidsche Rijn (grotendeels gereed), de top 5 fietsroutes, de fietsenstalling Jaarbeursplein, de P+R Uithof, de fly-over over het 24 Oktoberplein en de invoering van de milieuzones. In figuur A2 is inzichtelijk gemaakt welke bronnen van dekking het MPB kent. Subsidies van het Rijk en de provincie voor de HOV/tram, VERDER, Beter Benutten en RSS vormen hierbij belangrijke geldstromen voor het realiseren van de bereikbaarheidsopgaven (zie verder het MPB 2016).

Figuur A2 Meerjarenprogramma Bereikbaarheid 2010–2033: Investeringsopgave 1,25 miljard euro



Kosten voor de baat uit: faciliteren groei levert meervoudige waardecreatie op

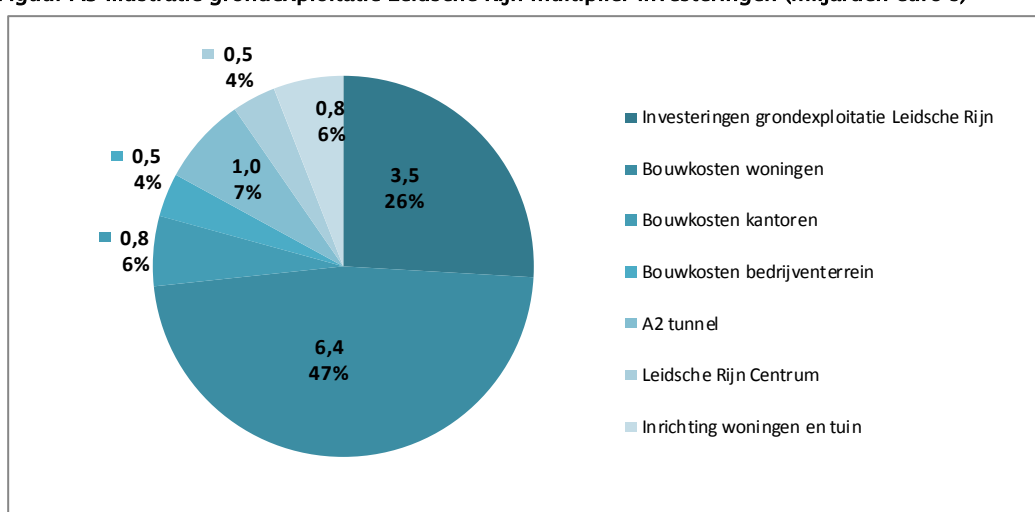
Publieke financiële bijdragen in de fysieke verbeteringen fungeren als een belangrijke financiële en maatschappelijke multiplier. Twee illustraties maken dit inzichtelijk.

Voorbeeld grondexploitatie Leidsche Rijn multiplier voor private investeringen in Utrecht

In figuur A3 hebben we aan de hand van een aantal kengetallen in beeld gebracht hoe de investeringen in de grondexploitatie Leidsche Rijn (op basis van het totale programma van de grondexploitatie) zich verhouden tot investeringen van RWS en private investeringen in dezelfde gebiedsontwikkeling. De gemeentelijke investeringen in de grondexploitatie bedragen circa 3,5 miljard euro (inclusief de Vinex subsidie van het Rijk van 135 miljoen euro). Streven voor de gemeente is om (minimaal) een sluitende grondexploitatie te realiseren, zodat de investeringen van 3,5 miljard euro weer worden terugverdiend. Deze

investeringen leiden echter tot een veelvoud van investeringen van private partijen in het bouwen van woningen (6,4 miljard euro) en kantoren (0,8 miljard euro) en het realiseren van bedrijventerreinen (0,5 miljard euro) en detailhandel in Leidsche Rijn Centrum (0,5 miljard euro). Daarnaast investeren particulieren in de inrichting van woningen en tuin (0,8 miljard euro). In aanvulling daarop heeft RWS circa 1,0 miljard euro geïnvesteerd in de A2 tunnel. Op basis van een voorzichtige schatting komen we tot de conclusie dat de investering in de gebiedsontwikkeling Leidsche Rijn leidt tot een forse multiplier van circa 10 miljard aan investeringen door private partijen, RWS en particulieren door de gebiedsontwikkeling Leidsche Rijn (multiplier private investeringen/investeringen grondexploitatie = 2,9). Als we investeringen afzetten tegen de publieke bijdrage in de grondexploitatie (de Vinex subsidie) dan neemt de multiplier met een veelvoud toe (multiplier private investeringen/publiek bijdrage grondexploitatie = 74). Het voorbeeld laat zien dat publieke interventie en bijdragen als belangrijke multiplier kunnen werken bij gebiedsontwikkelingen.

Figuur A3 Illustratie grondexploitatie Leidsche Rijn multiplier investeringen (miljarden euro's)



Voorbeeld maatschappelijke baten van de openbare ruimte: Utrecht Overvecht Spoorzone

In 2012 heeft CROW – het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en vervoer en openbare ruimte een onderzoek uitgebracht naar de baten van openruimte. Het inrichten en beheren van openbare ruimte kost geld. Tegelijkertijd leveren de kosten ook veel maatschappelijke baten op. In het onderzoek zijn als casus de kosten en baten voor het Wijkactieplan Overvecht Spoorzone in een maatschappelijke kosten baten analyse verwerkt (zie tabel A1). Uit de analyse blijkt dat het maatregelenpakket loont. De publieke bijdrage in het Wijkactieplan en de extra kosten voor beheer en bomen zijn hoog maar leveren per saldo meer maatschappelijke baten op. Belangrijke baten zijn onder meer, meer woongenot door mooier groen, meer inkomen door een hogere opleiding, meer gezondheid en de besparing van kosten door leegstand door hogere kwaliteit van inrichting van de buitenruimte. Kortom, publieke bijdragen in (fysieke) verbeteringen van de kwaliteit van leefomgeving genereren niet alleen als multiplier voor private investeringen. Evenzo kunnen publieke bijdrage leiden tot meervoudige waardecreatie bij gebiedsontwikkelingen.

Tabel A1 Kosten en baten Wijkactieplan Overvecht Spoorzone in contante waarde (CROW, juli 2012)

Kosten	in mln. euro
Wijkactieplan 2008-2011	32,01
Kosten beheer extra bomen	0,03
Kosten extra beheren	0,30
Totale kosten	32,34
Baten	
Meer gezondheid door meer recreatiecapaciteit kinderen en sportprogramma's volwassenen	8,35
Meer gezondheid/minder luchtwegziekten door meer afvang bomen	0,61
Meer reistijdwinst door extra fietsnetwerk	PM
Klimaatveiligheid en energiebesparing door meer (beschutting door) bomen	0,74
Meer woongenotwaarde door meer bomen en heler groen	14,42
Meer besparing kosten leegstand door hogere kwaliteit buitenruimte	1,37
Meer inkomen door hogere opleiding	5,20
Vermeden delictkosten (straatroof) door meer buurtparticipatie	PM
Vermeden huiskosten door meer sociaal vertrouwen	3,80
Totale baten	33,78
Saldo kosten en baten	1,43

Bron: CROW, Baten van openbare ruimte (2012)

Bijlage B De ruimtelijke ambities betekenen een majeure financiële opgave

Gebiedsgerichte opgaven

In de Ruimtelijke Strategie zijn de contouren voor de ontwikkelopgaven van de economische ontwikkeling- verdichtings- en aandachtsgebieden in beeld gebracht. Voor Utrecht Oost – Utrecht Science Park, de Binnenstad, de Merwedekanaalzone, het Nieuwe Centrum en Overvecht en Kanaleneiland betekenen deze opgaven een majeure financiële opgave.

Economische ontwikkelingsgebieden

Utrecht Oost – Utrecht Science Park

De transformatie van Utrecht Oost kan langs twee lijnen een belangrijke bijdrage leveren aan de gezonde verstedelijking. In de eerste plaats door het versterken van het groeipotentieel van het Utrecht Science Park (USP) als economisch kerngebied. In het Utrecht Science Park is veel kennis over gezonde verstedelijking aanwezig. In de tweede plaats, anticiperend op de binnenstedelijke groei, door te investeren in de groene structuur van Maarschalkerweerd en de verbinding met Amelisweerd over de A28. Beide lijnen zijn in ruimtelijk opzicht verbonden met de opgave voor verbreding van de A27 zoals deze op dit moment door het Rijk wordt voorbereid.

De versterking van het USP hangt sterk samen met de beschikbaarheid van ontwikkelruimte en de bereikbaarheid van het gebied. De ruimte binnen de Uithof is schaars en in eerste instantie vooral bestemd voor aan voor faculteit gebonden functies. Voor de versterking van Utrecht Science Park als economisch ontwikkelingsgebied is behoefte aan ontwikkelruimte. Het aan het USP grenzende Rijnsweerd biedt kansen om de groei van het USP te faciliteren. Daarnaast bestaat er t.b.v. verkeersstromen tussen het stadscentrum en de Uithof behoefte aan verbetering van bestaande OV-structuren en fietsverbindingen. Kansen voor de ruimtelijke en infrastructurele versterking van het gebied doen zich op dit moment voor met de transformatie van het stadsdeel A28 tot stadsweg, de geplande herontwikkeling van de locatie Archimedeslaan tot studentencampus met studenten-/ starterswoningen en voorzieningen, een kwaliteitsverbetering van de Archimedeslaan en een transformatie van het bestaande Daltonpark. Dit biedt de kans om het USP beter te verbinden met de stad, waarbij een deel van Rijnsweerd dezelfde (campus) kwaliteiten kan krijgen als nu al in De Uithof aanwezig zijn, met een mix van functies in een aantrekkelijk groen raamwerk met een netwerk van passende fietsverbindingen in Utrecht Oost en het Utrecht Science Park.

In tabel B1 is de investeringsopgave die samenhangt met de twee genoemde lijnen van gezonde verstedelijking voor Utrecht Oost – Utrecht Science Park in beeld gebracht. De eerste lijn van de voor versterking het economisch kerngebied is onderverdeeld in een investeringsopgave voor transformatie en herontwikkeling van Rijnsweerd Zuid en omgeving en verbetering van de infrastructuur en bereikbaarheid van diverse modaliteiten. Vanwege het gebiedsoverstijgende karakter presenteren we de systeemsprong openbaar vervoer voor de binnenstadsas die ook cruciaal is voor het bereikbaar houden van Utrecht Science Park en

als kans om de verbinding tussen stad en het Utrecht Science Park ruimtelijk te versterken afzonderlijk aan het slot van de gebiedsgerichte opgaven (zie tabel B6).

Tabel B1 Investeringsopgave Utrecht Oost – Utrecht Science Park (in mln. euro)

	2016-2020	2021-2030	Totaal
Versterking economische kerngebied			
Transformatie en herontwikkeling van Rijnsweerd Zuid en omgeving	10	6-35	16-45
Verbetering infrastructuur van bereikbaarheid diverse modaliteiten	1-5	2-30	3-35
Ambitie openbare ruimte en groenstructuur			
Toegankelijkheid en kwaliteit Maarschalkerweerd		20	20
Totaal	11-15	28-85	39-100

Binnenstad

De binnenstad van Utrecht heeft een grotere uitstraling dan alleen lokaal en bepaalt op (inter)nationaal niveau de keuzes van bedrijven, instellingen en bewoners om zich in Utrecht te vestigen. Met een groeiend aantal inwoners en verwachte, toenemende aantallen bezoekers van bijna 30 miljoen tot 40 miljoen per jaar neemt de druk op de binnenstad verder toe. Investerings van private investeerders, van grote werkgevers als de Universiteit Utrecht bouwen op tot een niveau van tientallen miljoenen euro's per jaar in de binnenstad. Zij zien een grote samenhang in hun investeringen in vastgoed, verbouwingen en transformatie en de gemeentelijke investeringen in stedelijke ontwikkeling, op het vlak van bereikbaarheid en openbare ruimte. De afgelopen drie jaar is in nauwe samenwerking begonnen met de gewenste kwaliteitsslag op de Mariaplaats, de St. Jacobstraat, de Korte Jansstraat en Domstraat en recent in Twijnstraat en Zadelstraat. Deze succesvolle en doelgerichte aanpak is geïntegreerd in de ruimtelijke keten en is een uitstekende basis om ook de rest van de binnenstad van Utrecht op het kwaliteitsniveau van 'Allure' te brengen. In tabel B2 is een aanzet voor de verdere investeringen in de binnenstad in beeld gebracht. Hiermee wordt een vervolg gegeven aan de pilot openbare ruimte.

Tabel B2 Investeringsopgave kwaliteitsverbetering binnenstad naar "Allure" (in mln. euro)

	2016-2020	2021-2030	Totaal
Kwaliteitsverbetering openbare ruimte binnenstad "Allure"			
Opwaardering kernwinkelgebied	0,9	2,5	3,4
Kwaliteitsimpuls Universiteitskwartier	0,7	4,0	4,7
Impuls Museumkwartier	0,8	2,0	2,8
Toiletvoorzieningen (Uriliften en park Lepelenburg)	0,3		0,3
Domplein als icoon van de binnenstad		5,0	5,0
Totaal	2,7	13,5	16,2

Utrecht heeft een gastvrij, uitnodigend historisch centrum voor zowel bezoekers als bewoners. De omvang van het huidige winkelwandelgebied stamt uit de begin jaren 70 van de vorige eeuw en vraagt door allerlei trends en ontwikkelingen om uitbreiding. Utrecht kan bewoners en bezoekers een elkaar versterkende mix van commerciële (winkels, horeca) culturele (musea, Domunder) en maatschappelijke (ontmoeten, stadhuis, werkplekken) functies bieden. Alles is wandelend te bereiken. De belevingseconomie maakt van Utrecht een sterk merk. De gemeentelijke inzet is gericht op het versterken van het kernwinkelgebied, het universiteitskwartier en het museumkwartier door de ruimtelijke transformaties van anderen te begeleiden door de verlangde herinrichting van de aangrenzende openbare ruimte. Een tweede belangrijk onderdeel van de inzet is de verbetering van de routes tussen de kwartieren en naar de binnenstad. De pleinen spelen daarbij een cruciale rol. De kracht van het centrum zal steeds meer bepaald worden door de

kwaliteit van de te onderscheiden kwartieren en de verbinding tussen deze kwartieren. De spanning tussen drukte en stilte, tussen pop en klassiek, tussen commercie en wonen, tussen zomer en winter, tussen dag en nacht geeft aan het centrum van de stad een enorm pallet aan belevingen. De historische stad die met infrastructuur en gebouwen 1000 jaar wonen en werken weerspiegelt, vormt de perfecte entourage om te wonen, werken en bezoeken. Een beter gebruik van grotere delen van de binnenstad en van de aanloopstraten is essentieel om de groeiende bevolking en stijgende bezoekersaantallen op te vangen.

Verdichtingsgebieden

Merwedekanaalzone

De transformatie van de Merwedekanaalzone kan een belangrijke bijdrage leveren aan gezonde verstedelijking met bouw van woningen op binnenstedelijke locaties. Voor de investeringsstrategie zijn twee scenario's onderzocht. Scenario A betreft het scenario met 6.000 woningen, waarbij de transformatie zich relatief organisch ontwikkelt. Bij scenario B ligt de ambitie qua dichtheid en woningaantallen een stuk hoger en wordt uitgegaan van 10.000 woningen. Of scenario B volledig is te realiseren zal duidelijk worden bij de structuurvisie Merwedekanaalzone. Voor het realiseren van deze aantallen woningen is een aantal randvoorwaarden essentieel: in beide scenario's het verhuizen van de tippelzone en het verplaatsen van de busremise en een aantal bedrijven. Daarbovenop is in scenario B een extra inspanning noodzakelijk om de verdichtingsopgave te kunnen realiseren. Uitgangspunt is dat gronden worden aangekocht door marktpartijen. Om een beeld te krijgen van mogelijke financiële consequenties is bij scenario B gerekend met een actievere opstelling van de overheid (gemeente en/of provincie). De contouren hiervan zullen nader moeten worden onderzocht.

Met een opgave van 6.000–10.000 woningen in de Merwedekanaalzone is de mobiliteitsopgave een grote bepalende factor in Zuid-west-Utrecht. Passende bij gezonde verstedelijking is het streven hierbij de mobiliteitsgroei op te vangen met OV en fiets. Vanwege het gebiedsoverstijgende karakter hebben we de systemsprong OV aan het slot van de gebiedsgerichte opgaven separaat in beeld gebracht, mede in samenhang met de andere prioritaire ontwikkelgebieden (zie tabel B6). In aanvulling op de OV zal ook moeten worden geïnvesteerd in het fiets- en wandelverkeer door het realiseren van een aantal fiets en voetgangersbruggen en adequate fietsverbindingen voor de ontsluiting met andere gebieden. In aanvulling hierop draagt de realisatie van het rondje Stadseiland, het realiseren van groene (blauwe) verbindingen tussen Park Transwijk en het Merwedekanaal en het ondergronds brengen van de warmteleidingen HWC bij aan forse kwaliteitsimpuls van het woon- en leefklimaat en daarmee aan de gezonde verstedelijking van het gebied. Daarnaast is het uiteraard ook van groot belang om kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte aan te leggen binnen het gebied die uitnodigt tot ontmoeting en beweging.

In tabel B3 is een hele ruwe indicatie gegeven van de financiële opgave van het gebied exclusief de beschreven noodzakelijke systeemsprong OV.

Tabel B3 Investeringsopgave verdichting Merwedekanaalzone (in mln .euro)

	2016-2020	2021-2030	Totaal
Stedelijke Ontwikkeling			
<i>Investerings scenario A+B</i>			
Verdichtingsopgave deelgebied 5	8,0		8,0
Verdichtingsopgave deelgebied 6		4 - 10	4 - 10
<i>Investerings scenario B</i>			
Regisseren verdichtingsopgave scenario B	4,0	1,0	5,0
Bereikbaarheid			
Investerings fiets en voetgangersverkeer		8,0	8,0
Openbare Ruimte en Groenstructuur			
Kwaliteitsimpuls gezonde verstedelijking gebiedsopgave	11,5	8,5	20
Totaal	23,5	21,5-27,5	45 - 51

Het Nieuwe Centrum

Op 9 juli 2015 is de toekomstvisie "A healthy urban boost" voor Utrecht Centrum door de raad vastgesteld. In de toekomstvisie zijn het Jaarbeursgebied en het Westplein benoemd voor uitwerking in de Structuurvisie 2^e fase Stationsgebied. Vooruitlopend op de structuurvisie zijn voor het Beurskwartier een aantal modellen doorgerekend, waarbij is uitgegaan van een gemengd programma met ruimte voor 700 tot 1500 woningen. De op te stellen structuurvisie en de inhoudelijke keuzes die daarin gemaakt worden (o.a. vastgoedprogramma, oplossing parkeren, ambitieniveau duurzaamheid en gezonde verstedelijking) gaan sterk het financiële resultaat bepalen.

Een eerste grove indicatie van de investeringsopgave in deze gebieden en de opgave Catharijnesingel Zuid is weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel B4 Investeringsopgave Nieuwe Centrum (in mln. euro)

	2016-2020	2021-2030	Totaal
Stedelijke Ontwikkeling			
Beurskwartier		PM	
Bereikbaarheid			
Placemaking/eerste stappen Westplein	4,0		4,0
Investeren in infrastructuur Westplein en een bevaarbare Leidsche Rijn		75	75
Openbare Ruimte en Groenstructuur			
Catharijnesingel Zuid (motie water in de singel)	9,0		9,0
Totaal	13,2	75	88,2

Vooruitlopend op deze ontwikkelingen zijn al stappen mogelijk om de aantrekkelijkheid van het gebied te versterken. Juist ook om gezonde verstedelijking een boost te geven. Het realiseren van de Catharijnesingel Zuid en de placemaking Westplein past hier in. Aan succesvolle gebiedsontwikkeling gaat een fase van placemaking vooraf: het in gebruik nemen en identiteit geven van een gebied door tijdelijke activiteiten. Ter stimulering hiervan, onder andere op de kop van Lombok en langs de centrumboulevard is financiële ruimte nodig (twee tranches van 2 miljoen euro). Daarnaast zijn in 2017 ook al eerste verkeersmaatregelen gewenst ter realisering van het in de Toekomstvisie neergelegde beeld van de toekomstige route over het Westplein in de vorm van verminderen van asfalt. Voor de middellange termijn (vanaf 2020) vraagt de infrastructuur op het Westplein om een passende oplossing. In de investeringsopgave houden wij voor nu rekening met de kosten

“Maaiveld voorlangs NH–Hotel variant”. Daarnaast is uitgangspunt in de toekomstvisie ‘healthy urban boost’ ook een bevaarbare Leidsche Rijn inclusief het aanleggen van de benodigde fietsbruggen en bereikbaarheidsmaatregelen Lombok. In het Coalitieakkoord 2014–2018 is de dotatie Water om de Catharijnesingel opgenomen van 6 miljoen euro. Eerder was al 1,6 miljoen euro bestemd, waarmee in totaal nu een bedrag van 7,6 miljoen euro is gespaard. De raming van de aanleg van Catharijnesingel zuid bedraagt 16 à 18 miljoen euro. We staan komende periode voor de opgave om het budget voor de aanleg op het benodigde niveau te brengen. Er is nog een budget nodig van circa 9 miljoen euro.

Aandachtsgebieden

Door stevig in te zetten op het toevoegen van stedelijke kwaliteit op de prioritaire ontwikkelgebieden is er op andere plekken in de stad ruimte om te kiezen voor specifieke opgaven met de eigen omgeving als vertrekpunt. Daarbij zijn Overvecht en Kanaleneiland in de Ruimtelijke Strategie benoemd als aandachtsgebieden.

Overvecht en Kanaleneiland

In de Ketenaanpak Openbare Ruimte worden drie kwaliteiten voor gebruik, inrichting en beheer van de openbare ruimte voorgesteld: Domstad, Domstad Bijzonder en Utrechtse Allure. Ook stelt de Ketenaanpak een integrale aanpak voor de openbare ruimte voor om zo weinig mogelijk hinder voor gebruikers te veroorzaken en om kostenefficiënt te werken. In Overvecht en Kanaleneiland zijn de verharde delen van de openbare ruimte dringend aan groot onderhoud toe. In deze wijken is het bezit van de woningcorporaties hoog. In de prestatieafspraken met de woningcorporaties voor de periode 2016–2019 zijn de productieprogramma’s vastgelegd. Daaruit blijkt dat er de komende jaren vooral wordt ingezet op renovatie en veel minder op integrale herontwikkeling (sloop–nieuwbouw waarbij de corporaties ook een deel van de openbare ruimte opnieuw aanleggen). Hierdoor blijft er voor de gemeente een belangrijke opgave over voor de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte in deze gebieden. In de prestatieafspraken is vastgelegd dat herontwikkeling van de openbare ruimte een van de bestedingsdoelen is van de meerwaardeafdracht van de corporaties. Nu de straten open moeten is er de kans om in één keer veel ambities waar te maken. Die ambities zijn: de kwaliteitsimpuls openbare ruimte (en daarmee het grootonderhoud op orde) conform Domstad en Domstad Bijzonder op enkele plekken, duurzaam verkeersveilig, klimaatbestendig en aansluitend op bijvoorbeeld renovatie en nieuwbouwplannen en wensen uit de wijk. Om de opgave concreter te maken is voor zowel de wijk Overvecht als Kanaleneiland ingezoomd op twee projecten voor een integrale aanpak. Deze projecten zijn gekozen omdat er vanuit de verschillende programma’s veel “werk met werk” gemaakt kan worden. Voor deze vier projecten in de wijken Overvecht en Kanaleneiland bedraagt de additionele investeringsopgave 4,7 miljoen euro voor het realiseren van de hierboven geschetste ambities.

Systeemsprong OV binnenstadsas/gebiedsverkenning Utrecht Oost/Merwedekanaalzone

Vanwege het gebiedsoverstijgende karakter van de systeemsprong OV hebben we de investeringsopgave hierbij separaat in beeld gebracht. De ontwikkelopgaven rond het Utrecht Science Park, de Merwedekanaalzone, de binnenstad en het Nieuwe Centrum zijn in deze context relevant. Ten behoeve van het grote aantal reizigers van Utrecht CS naar Utrecht Science Park is op dit moment de Uithoflijn al in aanleg. In het MIRT–onderzoek OV regio Utrecht dat door Rijk en regio is uitgevoerd, is echter geconstateerd dat zelfs met de

komst van de Uithoflijn rond 2025 de grenzen van de Uithoflijn en andere OV-verbindingen waarschijnlijk al zijn bereikt. Inmiddels is de gebiedsverkenning Utrecht Oost gestart waarbij door Rijk, regio en USP gewerkt wordt aan een gezamenlijke visie, uitgewerkt in een programmering van ruimtelijke en mobiliteitsprojecten. Vertramming van de binnenstadsas is hierbij één van de oplossingsrichtingen die verder onderzocht wordt. Andere oplossingsrichtingen zijn verbetering van de doorstroming van regionaal OV en fiets in stedelijk gebied, de versterking van decentrale knooppunten en de verbindingen daartussen verdere integratie van landelijk en regionaal OV. Een combinatie van oplossingsrichtingen ('én-én-én') is nodig om de problemen op te lossen. Veel kan en gebeurt ook al op korte termijn, voor sommige maatregelen is echter meer tijd en geld nodig. Hieronder een toelichting op regionaal OV – en meer specifiek vertramming – als oplossing, omdat dit een forse investering betreft én een oplossingsrichting is die een aanzienlijke bijdrage kan leveren aan het faciliteren van de schaa sprong die de stad maakt.

Het stationsgebied en het Utrecht Science Park zijn de belangrijkste bestemmingen in de stad en de regio. Verder wordt de Merwedekanaalzone vanwege de grote aantallen woningen in hoge dichtheden daar een belangrijk herkomstgebied. Met een opgave van 6.000–10.000 woningen in de Merwedekanaalzone is de mobiliteitsopgave een grote bepalende factor in zuidwest-Utrecht. Vanuit de ambitie van gezonde verstedelijking is het streven hierbij de mobiliteitsgroei voornamelijk met fiets en openbaar vervoer op te vangen, naast het stimuleren van wandelen. Dat betekent dat een kwalitatief hoogwaardige OV-bereikbaarheid nodig is met snelle reismogelijkheden naar alle belangrijke regionale en nationale bestemmingen, een hoge betrouwbaarheid van het OV én voldoende capaciteit. Voor de investeringsstrategie zijn drie OV-scenario's verkend, twee voor een busroute en één voor tram. Eerste zeer voorlopige conclusie is dat de beide busvarianten voor de korte termijn weliswaar goede oplossingen zijn, maar dat de busvarianten op termijn onvoldoende kwaliteit en capaciteit met als groot risico dat het autogebruik fors hoger uitpakt dan gewenst. Een tram vanaf Westraven door de Merwedekanaalzone, Utrecht CS en de binnenstad naar het Utrecht Science Park en verder oostwaarts is een hoogwaardig OV-alternatief, dat mogelijk nodig is om Merwedekanaalzone met beperkt autogebruik te ontwikkelen. Daarnaast is het een kans om de bestaande tram naar Nieuwegein en IJsselstein te versnellen en een oplossing voor het capaciteitsprobleem van bussen in de OV-terminal door bussen uit Nieuwegein en vanaf de oostkant van Utrecht aan te takken op de nieuwe tramlijn op logische plekken en met behoud van reiskwaliteit. Verder kan vertramming bijdragen aan het vergroten van de leefbaarheid rondom de binnenstadsas (sterke vermindering van het aantal bussen op die as) en biedt het een impuls aan de ruimtelijke kwaliteit op de verbinding tussen stad, Rijnsweerd en USP. Tot slot is vertramming een kans om zowel de bereikbaarheid van het Utrecht Science Park als de binnenstad te vergroten.

In deze investeringsstrategie is er daarom aandacht voor de benodigde investeringen die gepaard gaan met vertramming, maar bij vertramming zijn ook de structurele kosten (exploitatie en beheer en onderhoud) van groot belang. Hogere dichtheden – bijvoorbeeld 10.000 woningen in de Merwedekanaalzone – levert over het algemeen meer OV-reizigers op en daarmee lagere exploitatiekosten. Ook als vertramming niet haalbaar blijkt te zijn, zal er aanzienlijk in het openbaar vervoer moeten worden geïnvesteerd om grotere bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen te voorkomen.

In tabel B5 is de investeringsopgave van de systeemsprong OV in beeld gebracht. Deze schommelt op basis van de huidige inzichten tussen een bandbreedte van circa 450 en 550 miljoen euro. Bij de nadere uitwerking zal moeten worden bezien welke kosten door welke partijen worden gedragen (zie ook paragraaf 5.4).

Tabel B5 Systeemsprong openbaar vervoer binnenstadsas/Utrecht Oost/Merwedekanaalzone (in mln. euro)

	2016-2020	2021-2030	Totaal
Systeemsprong openbaar vervoer			
Binnenstadsas/Utrecht Oost/Merwedekanaalzone		450-550	450-550

Overige programma opgaven

Vastgoed

Voor de ontwikkeling van vastgoed zijn marktpartijen primair verantwoordelijk. Interventies via publieke financiering kunnen soms echter noodzakelijk zijn. Het gaat dan om situaties waarbij de realisatie van gemeentelijke ambities op het terrein van stedelijke herontwikkeling niet of onvoldoende door markt worden opgepakt. Zo zullen bijvoorbeeld bij de transformatie van bedrijventerreinen of leegstaande kantoorgebouwen, een duidelijke ambitie van het college, bijdragen van de gemeente noodzakelijk zijn om zo'n ontwikkeling van de grond te krijgen. Ook de uitbreiding van zowel de sociale huurwoningvoorraad als de middeldure huurwoningvoorraad zijn belangrijke ambities van dit college die versneld kunnen worden als er stimuleringsbijdragen beschikbaar zijn. Stimulering van uitbreiding van sociale huurwoningen is voorzien door het Raadsbesluit over de prestatieafspraken waarin is vastgelegd dat de tweederde deel van de meerwaarde die corporaties afdragen in het geval van verkoop of integrale herontwikkeling wordt ingezet voor onder andere de stimulering van uitbreiding van de sociale huurwoningvoorraad. Voor de stimulering van middeldure huurwoningen zijn tot op heden geen middelen beschikbaar. We zien de afgelopen periode dat particuliere ontwikkelaars weer eerder kiezen voor de realisatie van koopwoningen vanwege het hogere rendement. Ook als we in onze eigen gemeentelijke grondexploitaties het aandeel middeldure huurwoningen laten toenemen ten koste van koopwoningen, betekent dit een verslechtering van de grondexploitatie. Een stimuleringsbijdrage kan de verslechtering in de grondexploitatie opvangen of particuliere ontwikkelaars verleiden om toch dit segment te realiseren. Een ander voorbeeld is dat met bijdragen van de gemeente meer kwaliteit gerealiseerd kan worden dan door de markt wordt opgepakt. Hierbij valt te denken aan bijdragen in gebouwd parkeren of het behoud van industrieel erfgoed in een transformatieproject. Op basis van de huidige inzichten gaat het op dit moment ruwweg om een aanvullende investeringsopgave voor vastgoed, buiten de eerder beschreven prioritaire gebieden, van circa 2 miljoen euro per jaar. In tabel B6 is dit inzichtelijk gemaakt.

Tabel B6 Overige investeringsopgaven vastgoed (in mln. euro)

Ruimtelijke opgave (exclusief prioritaire ontwikkelgebieden)	Wijken en buurten	Investeringsopgave per jaar
Stimulering verdichting (transformatie/nieuwbouw)	Dit betreft bijvoorbeeld bijdragen gebouwd parkeren, bijdragen uitplaatsing hinderlijke bedrijven om woningbouwplannen mogelijk te maken of gemeentelijke ambities op het terrein van gezonde verstedelijking te realiseren	1,0
Stimulering middeldure huurwoningen	Uitbreiding middeldure huur in alle delen van de stad	0,5
Stimulering herontwikkeling voorzieningen	Dit betreft bijdragen voor voorzieningen om een integrale gebiedsontwikkeling mogelijk te maken, zoals bijdragen aan een gymzaal, een wijkcentrum, etc. Dit werd in het verleden uit ISV betaald.	0,5
Totaal		2,0

Mobiliteit

Bevorderen lopen, fietsen, OV en efficiënt vervoer

De groei van Utrecht zal leiden tot een toename van de mobiliteit. De keuze voor groei door inbreiding, gezonde verstedelijking en stedelijke kwaliteit maakt het nodig de mobiliteit in de stad anders te organiseren. Daarbij zoeken we een nieuwe balans tussen de toenemende mobiliteitsvraag en de schaarse openbare ruimte in de stad, door sterk te focussen op vervoerwijzen als lopen, fietsen, openbaar vervoer en efficiënte logistiek. Dit komt tot uitdrukking in Utrecht Aantrekkelijk en Bereikbaar (UAB) en het mobiliteitsplan Slimme Routes, Slim Regelen, Slim Bestemmen (SRSRSB). Het gaat om maatregelen in de directe omgeving van de economische ontwikkelingsgebieden en verdichtingsgebieden van de ruimtelijke strategie, maar het is ook een stadsbrede benadering: een omslag in de mobiliteit van de stad als geheel schept de voorwaarden om de economische ontwikkelingsgebieden en verdichtingsgebieden goed te kunnen ontwikkelen. De maatregelen – stadsbreed én op en om ontwikkellocaties – zijn opgenomen in de projectenlijst van SRSRSB. Het betreft zowel infrastructuur als niet–infrastructurale maatregelen (verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, etc.).

In het Meerjaren Perspectief Bereikbaarheid (MPB), een jaarlijkse rapportage bij de voorjaarsnota, wordt jaarlijks gerapporteerd over de financiën van het programma bereikbaarheid. Het MPB 2016 wordt zo goed mogelijk afgestemd op UAB en SRSRSB én op de ontwikkellocaties van de ruimtelijke strategie. Daarmee zijn echter nog niet alle prioritaire opgaven gedekt, er resteert een financiële en beleidsinhoudelijke ambitie. De bereikbaarheidsprojecten die direct gekoppeld zijn aan de prioritaire ontwikkelgebieden zijn reeds benoemd. De daarnaast nog ongedekte gewenste opgaven voor bereikbaarheid zijn in de tabel hieronder samengevat (tabel B7). In totaal gaat het ongeveer om een investeringsopgave van circa 165 miljoen euro.

Tabel B7 Investeringsopgave mobiliteit (exclusief prioritaire ontwikkelgebieden) (in mln. euro)

	Investeringsopgave
Herinrichting wegen	75
Fietsroutes en -bruggen	30
30 in de wijk	20
OV-doorstroming	10
Verkeers- en mobiliteitsmanagement	30
Totaal	165

Verbeteren balans tussen de verkeersfunctie en de leefbaarheid in de openbare ruimte

Ondernemers en bewoners in de binnenstad nemen initiatieven tot herinrichting en ander gebruik van de openbare ruimte. In de afgelopen maanden heeft intensief overleg plaatsgevonden met ondernemers en bewoners. In gesprekken met ondernemers en bewoners wijzen zij ons op de knelpunten, geven diverse oplossingsrichtingen aan, kondigen initiatieven aan en vragen van de gemeente maatregelen. Aanleiding hiertoe is onder meer de schaa sprong van de binnenstad en het Stationsgebied. Naar verwachting groeit de voetgangersstroom in de binnenstad van 25 naar 40 miljoen mensen per jaar. Het aantal reizigers in het Stationsgebied groeit naar 100 miljoen reizigers per jaar. Met deze bezoekerstoename groeien ook de bestedingen en werkgelegenheid. Er is echter onvoldoende ruimte voor voetgangers, allure en kwaliteit van de openbare ruimte. Er ontstaat in toenemende mate conflicterend ruimtegebruik tussen voetgangers, fietsers en auto's en OV waardoor opstoppingen en irritaties ontstaan. De opgave is deze bezoekersgroei goed te faciliteren en te zorgen voor een aantrekkelijke, gastvrije, persoonlijke, schone binnenstad, en voor een gezond woon-, leef- en vestigingsklimaat.

Verschillende maatregelen zijn mogelijk om deze ambitie te faciliteren, onder andere door het verplaatsen van auto's van straat naar parkeergarages en daarmee het opheffen van een deel van de autoparkeerplaatsen rondom de belangrijkste loopstromen, uitbreiding van fietsenstallingen in binnenstad en rondom stations en handhaving van hinderlijk fietsparkeren. In tabel B8 zijn deze maatregelen samengevat. Welke financiële opgave hieruit resulteert is afhankelijk van de keuzes welke worden gemaakt, inclusief de fasering van uitvoering van de maatregelen, en daarmee op welke wijze invulling wordt gegeven aan de balans tussen leefbaarheid en levendigheid.

Tabel B8 Maatregelen ambitie meer ruimte en kwaliteit door verplaatsen auto's en fietsen (in mln. euro's)

	Exploitatieopgave (a)
Verplaatsen auto's van straat naar garages	1,2
Fietsparkeren centrum	1,0
Fietsparkeren overige stations	1,0
Intensivering handhaving hinderlijk gestalde fietsen	0,6
Wayfinding, PR, communicatie	0,2
Totaal	4,0

a) De ambities met betrekking tot auto/fietsparkeren betreffen jaarlijkse exploitatielasten oplopend tot 4 mln. euro vanaf 2020

Kwaliteit openbare ruimte

Utrecht is een aantrekkelijke stad om in te wonen, te werken en te verblijven. De kwaliteit van de openbare ruimte bepaalt voor een belangrijk deel die aantrekkelijkheid. De openbare ruimte is ook belangrijk voor een vitaal economisch klimaat. Zij is medebepalend voor de waardevastheid van het vastgoed in de woon- en werkgebieden. Met de Ketenaanpak Openbare Ruimte hebben we dit belang tot uitdrukking gebracht door drie onderscheidende Utrechtse kwaliteiten voor de openbare ruimte te benoemen: Domstad is de basiskwaliteit en Allure is de hoogste kwaliteit. In de Ketenaanpak is geschetst dat met het opdrogen van de Reserve Stedelijke Herontwikkeling een belangrijke bron voor investeringen in de kwaliteitsverbetering aan de openbare ruimte onder druk staat. Daarnaast leidt de groei van Utrecht en de keuze daarbij voor gezonde verstedelijking en verdichting de komende jaren tot een hogere gebruikersdruk en een toename van het areaal dat moet worden onderhouden.

In tabel B9 is een indicatie gegeven van de additionele financiële opgave die samenhangt met het hierboven geschetste beeld voor groot en dagelijks onderhoud waarbij tevens invulling gegeven wordt aan de kwaliteitseisen van de Ketenaanpak. Bij vervanging van kapitaalgoed gaat het, gelet op de uitgangspunten van de Ketenaanpak van Healthy Urban living en klimaatadaptatie, steeds vaker om herinrichting van de openbare ruimte aan de eisen van de huidige tijd. Daarbij is het essentieel te bezien hoe slim werk met werk gemaakt kan worden, bijvoorbeeld door verbindingen te leggen met de programma's stedelijke ontwikkeling en bereikbaarheid. Met een structurele impuls van 7 miljoen kan een kwaliteitsverbetering worden bereikt van de openbare ruimte met het gelijktijdig wegwerken van het achterstallig onderhoud.

De ambitie met betrekking tot de kwaliteit van het dagelijks onderhoud door de toename van de gebruiksfrequentie van de openbare ruimte is afhankelijk van de omvang en snelheid van de groei van de stad. Met de stelpost areaalmutaties passen we de toename van de beheerskosten door de groei van het areaal in de begroting in.

Tabel B9 Financiële opgave versterken kwaliteit openbare ruimte 2016–2030 (in mln. euro's)

Maatregel	Financiële ambitie
Herinrichten/vervangen openbare ruimte	Jaarlijkse investeringsimpuls
Kwaliteitsimpuls met gelijktijdig wegwerken achterstallig onderhoud	7,0
Kwaliteit dagelijks onderhoud openbare ruimte	Jaarlijkse ophoging van het budget
Beheerskosten toename gebruiksfrequentie openbare ruimte	0,4