

Vraag ivm raadsinformatiebijeenkomst inzake Quicksan verstedelijking Rijnenburg, d.d. 19 januari 2021

c. Wordt de invulling van de verstedelijking gedeeld door de grondeigenaren? Zo nee, op welke punten niet?

## **Reactie Consortium:**

### **Inleiding**

*De Quicksan verstedelijking Rijnenburg is de eerste studie na de vastgestelde structuurvisie Rijnenburg 2010 van de gemeente en de visie Rijnenburg 2012 van de Kopgroep Rijnenburg. Voor de goede orde is het een feit dat na 2012 er geen enkele studie naar woningbouw in Rijnenburg heeft plaatsgevonden. In alle onderzoeken en rapportages in gemeentelijk verband, U10, U16 en Provincie is Rijnenburg als potentiële locatie voor woningbouw niet meegenomen ondanks alle besluitvorming en investeringen vanaf einde jaren negentig. Desondanks zijn wij als consortium van grondeigenaren in Rijnenburg van mening dat deze studie een eerste stap is in de aanhoudende en brede oproep aan het huidige College om de potentie van Rijnenburg mede vanuit de enorme vraag naar betaalbare en grondgebonden woningen in samenhang met een tijdelijk energielandschap te onderzoeken.*

### **Oproep nader onderzoek**

*De oproep tot nader onderzoek in de quickscan om meer inzicht te verkrijgen op de maatschappelijke en ruimtelijke haalbaarheid waaronder een optimale programmering (betaalbaar wonen en ruimte voor werken) en een gezonde exploitatie van de OV-ontsluiting (o.a. door lightrail) wordt ondersteund. Een onafhankelijk, objectief en integrale ontwerpstudie Rijnenburg naar de potenties van een woon- en tijdelijk energielandschap is, in navolging van onze oproep uit het Appèl Rijnenburg, dan ook niet alleen gewenst maar zelfs noodzakelijk.*

*Op een aantal onderdelen wordt het rapport gedeeld en op een aantal onderdelen niet. Het betreft de volgende zaken:*

### **De 4 miljard! en kostenverhaal Rijnenburg**

*Zoals eerder benoemd zijn er directe kosten aan de gebiedsontwikkeling die als te doen gebruikelijk onderdeel vormen van een gebieds-/grondexploitatie. Daarnaast is er het kostenverhaal waarbij kosten buiten het plangebied worden toegerekend aan de gebiedsontwikkeling. Hiervan is in Rijnenburg bijvoorbeeld sprake van bij het realiseren van aansluitingen en aanpassingen op het wegennet en de aanleg van openbaar vervoer. Het gaat daarbij om de aansluiting als spaak van het wiel en dus niet om het halve of hele wiel.*

*Er wordt gesteld dat de kosten van de grootschalige verstedelijking minimaal 4 miljard bedragen. Vervolgens worden alle kosten die gemoeid zijn met het Wiel met Spaken gelinkt aan Rijnenburg. Met in achtneming van de Grondexploitatiewet en het kostenverhaal zal slechts een klein deel van de € 4 miljard op Rijnenburg kunnen worden verhaald. Het leeuwendeel heeft betrekking op de stad en de regio Utrecht om te komen tot verduurzaming van de openbaar vervoersverbindingen en de mobiliteit cq de benodigde schaa sprong. Hetgeen ook aan de orde is in alle andere binnenstedelijke plannen en plannen nabij (nog te realiseren) knooppunten.*

*Ook in de raadsbrief, kenmerk 8181748, d.d. 30 november 2020, bij de quickscan wordt de suggestie gewekt dat deze kosten betrekking hebben op Rijnenburg en als zodanig blijkbaar richting de minister gecommuniceerd mede gezien de beschikbare correspondentie. Met andere woorden de suggestie in de management-samenvatting en in de raadsbrief dat voor de realisatie van Rijnenburg € 4 miljard nodig is wordt dan ook door het Consortium Rijnenburg niet herkend.*

*In de financiële doorberekening wordt de sanering van de Nedereindseplas toegerekend aan Rijnenburg. Vanuit een kostenverhaal is dit ons inziens niet houdbaar en dus op grond waarvan deze sanering wordt opgevoerd ten laste van Rijnenburg is onduidelijk.*

### **Scenario's of fasering**

*Wij sluiten ons op hoofdlijnen aan bij de faseringsmogelijkheden mede in relatie tot een tijdelijk energielandschap. Wij zien echter op basis van ervaring met grootschalige gebiedsontwikkelingen voldoende mogelijkheden voor een gefaseerde startbouw in 6 (scenario 1) tot 10 jaar (scenario 2 en 3).*

*De startbouw over ca. 15 jaar wordt slechts onderbouwd met de stelling dat het niet eerder kan dan randvoorwaardelijke investeringen in het mobiliteitssysteem. Hierbij wordt nota bene gesteld dat dit ook voor alle andere verstedelijkeringen in de stad en de A-12 zone geldt! Deze 15 jaar worden mede op basis van onze eigen praktijkervaringen niet door ons herkend.*

*De gepresenteerde scenario's zijn feitelijk faseringen met dien verstande dat een lightrail al eerder (meteen) moet worden ingezet om maximale benutting er van te verkrijgen. In de scenario's worden woningaantallen/dichtheden benoemd die in grote lijnen overeenkomen met studies die door ons zijn verricht.*

*In de quickscan wordt op meerdere plekken gesuggereerd dat voor scenario 3 ruimte nodig is voor het energielandschap. Dit is echter een misrekening omdat er en sprake is van een tijdelijk energielandschap voor de duur van maximaal 20 jaar (zie raadsbesluit ,d.d. 9 juli 2020) en met in achtneming van de gemiddelde doorlooptijd bij de ontwikkeling en realisatie van een wijk van de beoogde omvang in dit scenario het tijdelijk Energielandschap allang is opgeheven. Immers:*

*Tijdelijk energielandschap 20 jaar – 15 jaar ontwikkeltijd (aannee in quickscan) = 5 jaar realisatie in uitvoering naast nog 5 jaar energielandschap: 40.000 woningen met gemiddeld jaarlijks 1.500 tot 2.000 woningen dan zijn er na 5 jaar max. 10.000 woningen gebouwd en moeten er nog 30.000 volgen zonder beperking vanuit het Energielandschap en met de aantekening dat het Energielandschap max 1/3 van het gebied Rijnenburg beslaat.*

*Er wordt op verschillende plekken een noodzakelijk verband gelegd met de ontwikkeling van de A12-zone waarvan nog moet blijken of deze qua kosten, doelmatigheid en kwaliteit haalbaar/gewenst is. Met andere woorden men loopt op zaken vooruit zonder een aantoonbare haalbaarheid.*

*Wij onderschrijven dat scenario 1 en 2 als autonome ontwikkelingen minder gewenst zijn. De scenario's 1,2, en 3 zijn complementair aan elkaar om uiteindelijk tot een duurzame, kwalitatieve en inclusieve woonwijk en werklocatie van Utrecht te komen.*

### **Veronderstellingen met betrekking tot Rijnenburg**

*In de quickscan zijn een aantal veronderstellingen opgenomen zonder objectieve onderbouwing of zijn niet onderscheidend voor Rijnenburg ten opzichte van andere grote gebiedsontwikkelingen. Hieronder staan wij stil bij een aantal van deze veronderstellingen.*

#### **1. Veronderstelling: Bodemgesteldheid Rijnenburg maakt ontwikkeling moeilijk.**

*Rijnenburg onderscheidt zich niet van o.a. Leidsche Rijn met betrekking tot hogere en lagere gelegen deelgebieden met wisselende bodemsamenstelling. Voor Rijnenburg betreft het dus gebruikelijke en oplosbare aandachtspunten.*

#### **2. Veronderstelling: Rijnenburg is een complexe ontwikkeling.**

*Elke grootschalige uitbreiding of binnenstedelijke invulling is complex en ook daar onderscheidt Rijnenburg zich niet in. Voor een dergelijke grote inbreiding spreekt het voor zich dat verstedelijking, vergelijk Leidsche Rijn, grote inspanningen vereist. Anders dan bij*

*Leidsche Rijn is de ruimte voor een efficiënte ruimtelijke invulling van Rijnenburg relatief eenvoudig door het ontbreken van grootschalige elementen zoals kassencomplexen met bijbehorende infrastructuur en bestaande lint- en dorpsbebouwingen of bestaande bedrijven, complexe infrastructuur en hindercirkels zoals in de A12 zone het geval is.*

**3. Veronderstelling: Rijnenburg als toekomstige wijk kent geen aansluiting op het nationale OV netwerk**

*Rijnenburg kent net als vele andere delen van Utrecht, denk aan Papendorp of Rijnsweerd geen directe aansluiting op nationaal OV. De koppeling met hoogwaardige OV/sneltram is daarom voor al deze locaties wenselijk en /of zelfs noodzakelijk. De gemeente heeft recentelijk een subsidie gevraagd aan het Rijk voor onder meer de aanleg van een tramverbinding via het toekomstige Merwede naar Papendorp en Nieuwegein. Rijnenburg kan daar zeer goed op aansluiten. Bij de bereikbaarheid via OV en de routing moet in acht worden genomen dat bijvoorbeeld een tracé via Papendorp, Rijnvliet, Strijkviertel al op voorhand voorziet in een behoefte vanuit deze bestaande werk- en woonlocaties.*

**4. Veronderstelling: De ontwikkeling van Rijnenburg als woonwijk kent veel barrières met Utrecht.**

*De ruimtelijke barrièrewerking van infrastructuur en afstand als een beperkende factor voor Rijnenburg is een veronderstelling die niet wordt gedeeld. Een 'barrière' wordt in veel gevallen niet als zodanig ervaren of is in veel gevallen een grens die men juist graag in stand houdt of zelfs tot een groot voordeel leidt bijvoorbeeld door een uitstekende bereikbaarheid met de auto (A12/A2). Bovendien is er voldoende kennis en zijn er vele mogelijkheden om des gewenst afstanden te beperken door bijvoorbeeld kunstwerken. In vele gevallen is men aangewezen op en voldoen de aanwezige voorzieningen zoals ook het geval is in Leidsche Rijn en in vele andere wijken en gebieden met een vergelijkbare omvang.*

**5. Veronderstelling: De woonkwaliteit in Rijnenburg wordt negatief beïnvloed door een beperkt aantal mogelijke verbindingen**

*Het stellen dat woonkwaliteit wordt beïnvloed door het aantal verbindingen is nergens onderbouwd en is een subjectieve aanname. Zeker als verondersteld mag worden dat de toekomstige woonwijk Rijnenburg gezien haar omvang een op zichzelf staande functionerende woonwijk wordt met een eigen identiteit en bijpassend voorzieningenniveau.*

**6. Veronderstelling: Afstanden bepalen fiets- en OV-gebruik.**

*Vanuit bestaand beleid is het gebruikelijk om het fiets- en OV-gebruik mede afhankelijk te stellen van o.a. afstanden. Daartegenover staat echter dat Rijnenburg niet voor niets door het Consortium van grondeigenaren wordt geduid met de ambitie als de slimste wijk van de 22e eeuw. In alle opzichten streven wij naar een wijk die ontworpen, ontwikkeld en gerealiseerd wordt vanuit het perspectief op de toekomst, op een ander functioneren, een andere beleving en waardering van wonen, werken, duurzame mobiliteit, energieopwekking en gebruik, recreëren enz.. De veronderstelling met betrekking tot afstanden in relatie tot OV-gebruik dragen dan ook niet bij aan dit streven om voornoemde ambities te realiseren.*

*In dat opzicht mist de quickscan ambities, zoals verwoord in het Appèl Rijnenburg, die verder gaan dan bestaande inzichten en beleid.*