

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Deel 1: Ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone



Vastgesteld 8 februari 2018



Gemeente Utrecht

Omgevingsvisie Merwedekanaalzone

Ruimtelijke agenda voor de toekomst van de Merwedekanaalzone

Vastgesteld in de raadsvergadering van 8 februari 2018



Gemeente Utrecht

Inhoudsopgave

1. Koers	6	Bijlage: lijst cultuurhistorische gebouwen en structuren	74
1.1 Opgave	6	Bijlage: Voorzieningen	75
1.2 Nieuw stedelijk leven	6	Bijlage: Terugblik Inspiratieavond en Stadsgesprekken	76
1.3 Opbouw omgevingsvisie en relatie MER	6		
1.4 Plangebied	8	Colofon	96
2. Ambities/kaders/onderzoeken	10		
2.1 Gezonde leefomgeving: iedereen kan meedoen	12		
2.2 Mobiliteit: Fiets, voetganger, OV en nieuwe vervoersconcepten	16		
2.3 Natuur en groen: Groene leefomgeving voor mens en dier	24		
2.4 Water: waterberging, klimaatadaptatie en waterrecreatie	26		
2.5 Bodem: voor klimaatopgave en energiewinning	28		
2.6 Energie: Klimaatneutraal gebied, energieneutraal bouwen	30		
2.7 Materialen en hergebruik: circulair bouwen is de norm	32		
2.8 Waarden: Ruimtelijke kwaliteit	34		
3. Visie	36		
3.1 Nieuw stedelijk leven	36		
3.2 Stedelijke context	38		
3.3 Raamwerk	42		
3.4 Bouwvelden	58		
4. Ontwikkelstrategie	64		
4.1 Functies van de Omgevingsvisie	64		
4.2 Robuust raamwerk en flexibele bouwvelden	64		
4.3 Relatie met lopende projecten en huidig gebruik	65		
4.4 Publieke en private samenwerking	66		
4.5 Juridisch-planologische uitvoerbaarheid	66		
4.6 Financiële uitvoerbaarheid	69		
5. Samen Stad Maken	71		

1. Koers

1.1 Opgave

Utrecht is de sterkst groeiende stad van Nederland. Een compacte stad die groeit van 330.000 in 2016 naar 410.000 inwoners in 2030. Utrecht kiest met haar Ruimtelijke Strategie 2016 voor gezonde en duurzame binnenstedelijke verdichting. De Merwedekanaalzone is naast het Stationsgebied, Leidsche Rijn (centrum) en het Sciencepark één van de vier prioritaire gebiedsontwikkelingen in de stad die deze duurzame groei mogelijk maakt. Het Nieuwe Centrum en de Merwedekanaalzone transformeren daarbij naar hoogwaardige, aantrekkelijke, gezonde en duurzame gemengde stedelijke gebieden, waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. In de Merwedekanaalzone worden 6.000-9.000 nieuwe woningen gerealiseerd, naast de reeds gerealiseerde complexen, zoals Max en Lux en Pax. Daarmee gaan een kleine 20.000 nieuwe bewoners en gebruikers dit stuk stad een nieuwe betekenis geven. Om de hoofdambitie van gezonde verstedelijking goed tot zijn recht te laten komen zoekt de gemeente Utrecht actief naar samenwerking met de stad, marktpartijen en andere overheden bij het invullen van deze opgave. Door middel van een reeks stadsgesprekken wil de gemeente Utrecht inspireren en geïnspireerd worden over de toekomst van dit bijzonder stuk stad.

1.2 Nieuw stedelijk leven

De Merwedekanaalzone wordt een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor alle typen huishoudens, bedrijven en andere organisaties en individuen die bewust kiezen om op een vernieuwende stedelijke manier te leven en waar kwaliteit van leven voorop staat. Het biedt een leefmilieu voor jong en oud met verschillende portemonnees. De Merwedekanaalzone zal ook van betekenis zijn voor de bestaande omliggende wijken, doordat er nieuwe voorzieningen en routes voor langzaam verkeer (fietsen en lopen) gerealiseerd zullen worden. Hierdoor draagt het gebied bij aan het verbinden van de stad en haar inwoners op grotere schaal.

De ontwikkeling van nieuw stedelijk leven in de Merwedekanaalzone wordt in een viertal kernwaarden uitgewerkt:

- *Kwaliteit van leven*
Er wordt op een toekomstgerichte wijze omgegaan met beweging en mobiliteit. Langzaamverkeer (fietsen lopen) krijgt een prominente plek in het gebied.
- *Bedrijvige mix*
Er is een verrassende mix aan oude en nieuwe gebouwen, woningtypen en allerlei bijzondere functies.
- *Duurzaam en slim*
Een duurzame energievoorziening en klimaatadaptatie gaan hand in hand met het aantrekkelijk maken van groen en water. Met circulair bouwen zorgen we er voor dat het milieu zo weinig mogelijk wordt belast.
- *Robuust en flexibel*
De grote omvang van het gebied en fasering in ontwikkeling vragen om een robuust en flexibel raamwerk dat in alle tijdsperiodes aantrekkelijk, bruikbaar en klimaatvast is.

1.3 Opbouw omgevingsvisie en relatie MER

Op 6 december 2016 is het college van B&W akkoord gegaan met het opstellen van een Structuurvisie voor de 3 deelgebieden van de Merwedekanaalzone. Deze structuurvisie fungeert als uitwerking van de stedelijke omgevingsvisie en heeft nu de naam 'Omgevingsvisie Merwedekanaalzone'.

De omgevingsvisie wordt opgesteld in twee fasen:

- Deel 1 'Ruimtelijke Agenda'
- Deel 2 'Uitwerkingsplan'

In de Ruimtelijke Agenda zijn de ambities voor de stedelijke ontwikkeling van de Merwedekanaalzone opgenomen. De omgevingsvisie biedt geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan maar geeft het ruimtelijk-programmatisch kader voor verstedelijking.

► Kaart:
Opgave Merwedekanaal-
zone, Ruimtelijke Strategie
Utrecht

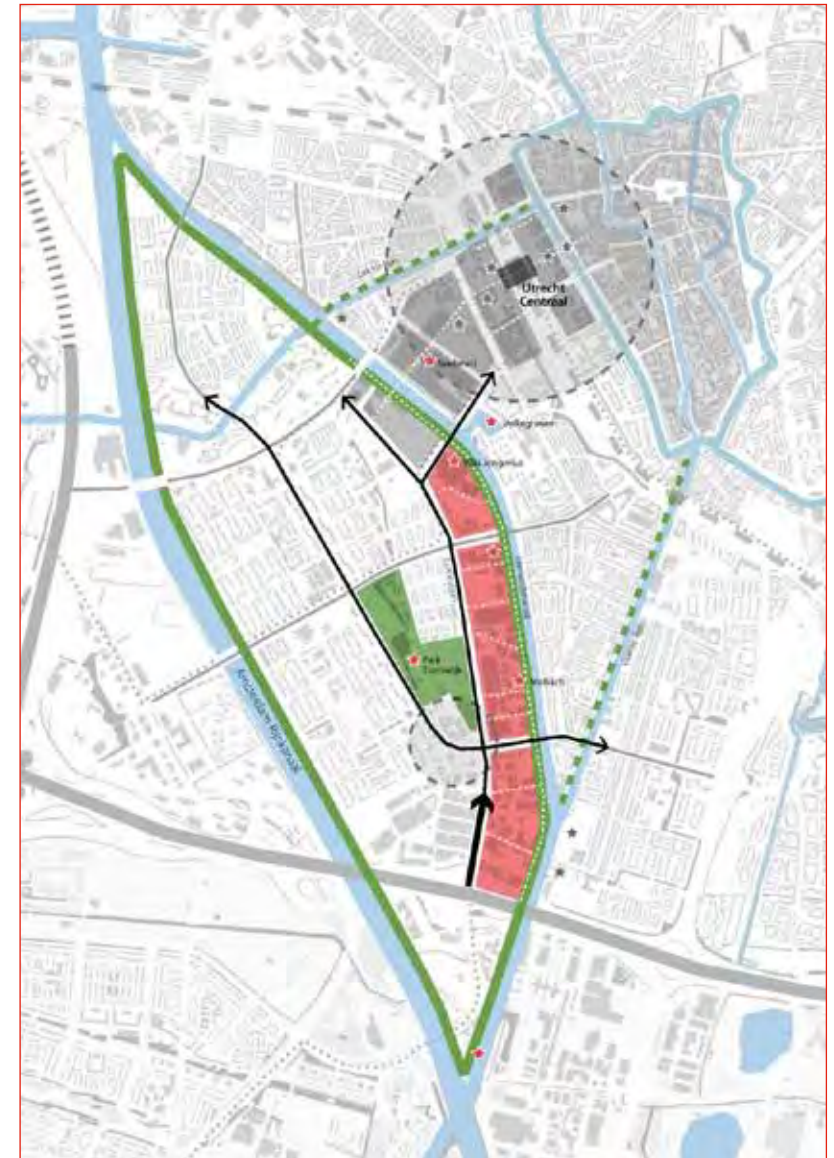
Uitgangspunt vormt het vigerend beleid van de gemeente, uitgangspunten waarover besluitvorming heeft plaatsgevonden (zoals de koers in de Ruimtelijke Strategie Utrecht: 6.000–10.000 woningen) en huidige kennis.

Juridisch/planologisch is het noodzakelijk om uit te gaan van vigerend beleid om de milieueffectrapportage vast te stellen. Maar onze ambities voor duurzame verstedelijking en innovatieve mobiliteitsoplossingen gaan verder. Daarvoor hebben we onderzoeksvragen geformuleerd (zoals o.a. 'smart mobility', energie en groen). De onderzoeksvragen worden de komende maanden verder uitgewerkt en vastgelegd in deel twee van de omgevingsvisie: het 'Uitwerkingsplan'.

Gekoppeld aan de Omgevingsvisie wordt een milieueffectrapport (MER) opgesteld, waarin de verstedelijkingsopgave wordt beoordeeld op de mate waarin sprake is van belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. In de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) wordt een bandbreedtebepaling gevolgd, waarin sprake is van een netto toevoeging van minimaal 3.000 en maximaal 9.000 woningen en daarbij passende bedrijvigheid (creatief/kleinschalig/innovatief/startup) en voorzieningen. De totstandkoming van Omgevingsvisie en MER vindt in wisselwerking plaats. De resultaten van het MER geven mede richting aan de uiteindelijk te volgen ontwikkelstrategie inclusief te borgen kwaliteiten.

Omdat de Merwedekanaalzone valt onder de crisis- en herstelwet is het mogelijk om de ruimtelijke agenda, die nodig is bij de milieueffectrapportage, te gebruiken als ruimtelijk besluit. Met een vastgestelde milieueffectrapportage en Ruimtelijke agenda kunnen we voortgang borgen van de individuele projecten zoals het Defensie terrein en Holland Casino. Het Stedenbouwkundig Programma van Eisen van het Defensie terrein is als randvoorwaarde meegenomen in de visievorming. Tegelijkertijd werken we aan de hand van onderzoeksvragen verder aan oplossingen om te bouwen in hogere dichtheden aan het Uitwerkingsplan.

Via de MER is aangetoond dat een verdichting met het toevoegen van 6.000 woningen momenteel als maximaal haalbaar wordt geacht, uitgaande van een gelijke verdeling van 6.000 woningen over het gebied, bestaand parkeerbeleid en maatregelen die binnen het plangebied realistisch zijn.



Om 9.000 woningen op termijn mogelijk te maken (dus een toevoeging met 3.000 woningen) moet nu al in hogere dichtheden gebouwd worden. Om deze ambitie voor een hogere verdichting te realiseren is meer kennis nodig over bijvoorbeeld de noodzakelijke kwaliteit van OV en de fasering daarvan, effecten smart mobility en afwikkeling van verkeer op de A12. In de kwalitatieve uitwerking moet blijken wat het toevoegen van 6.000-9.000 woningen in de Merwedekanaalzone betekent in relatie tot de ambities van gezonde verstedelijking. Deze onderzoeksvragen worden uitgewerkt en vastgelegd in deel twee van de Omgevingsvisie: het Uitwerkingsplan. Samenvattend kan gesteld worden dat met de Omgevingsvisie deel Ruimtelijke Agenda de projecten het Defensieterrein en Holland Casino mogelijk worden gemaakt. Met de Omgevingsvisie deel twee het Uitwerkingsplan geven we richting aan de koers om 6.000 woningen in hoge dichtheid te bouwen. Voor de hogere ambitie van 9.000 woningen zal op termijn een actualisatie van de MER nodig zijn.

1.4 Plangebied

Het plangebied van de Merwedekanaalzone omvat de langgerekte zone tussen de grootschalige infrastructuur van de Europalaan – Overste Den Oudenlaan en het Merwedekanaal. Het gaat daarbij om de deelgebieden 4, 5 en 6 uit de Visie Merwedekanaalzone (2005), met een oppervlak van circa 65 ha. Aan de noordzijde is het plangebied begrensd door de Dr. M.A. Tellegenlaan.

Deelgebied 3 noordelijk daarvan is onderdeel van de ontwikkeling van het Stationsgebied / Jaarbeurs (parkeren). Voor de 2e fase van het Stationsgebied is in 2017 een aparte structuurvisie vastgesteld. De deelgebieden 1 en 2 uit de Visie Merwedekanaalzone vallen buiten de onderzoeksopgave vanwege de situering aan de noordzijde van de Weg der Verenigde Naties en de sterkere relatie met de aanpalende wijk Oog in Al. Aan de zuidzijde vormt de A12 de begrenzing. Deelgebied 7, Bedrijfsgebied Kanaleneiland, zuidelijk daarvan valt af, omdat er voor de kortere en middellange termijn (2030) geen transformatie wordt verwacht. Het Merwedekanaal aan de oostzijde en de Europalaan-Overste Den Oudenlaan aan de westzijde maken geen deel uit van het plangebied, maar er zullen op grond van de beoogde transformatie wel flankerende

maatregelen nodig zijn die een directe impact hebben op deze infrastructuur. In de Omgevingsvisie worden deze flankerende maatregelen benoemd.

1.5 Samen stad maken

De komende 15 jaar zal de Merwedekanaalzone veranderen in een hoogstedelijke gezonde stadswijk. Utrecht wil samen met initiatiefnemers, belanghebbenden en belangstellenden werken aan de opgaven en ambities voor dit gebied. De Omgevingsvisie is een belangrijke stap in dit proces. De bevindingen uit de Inspiratiesessie op 10 januari en de Stadsgesprekken op 21 maart en 19 april jl. zijn in de Omgevingsvisie - Ruimtelijke Agenda benoemd en worden in de Omgevingsvisie - Uitwerkingsplan verder geconcretiseerd.

► Figuur:
Plangebied en situering



2. Ambities/kaders/onderzoeken

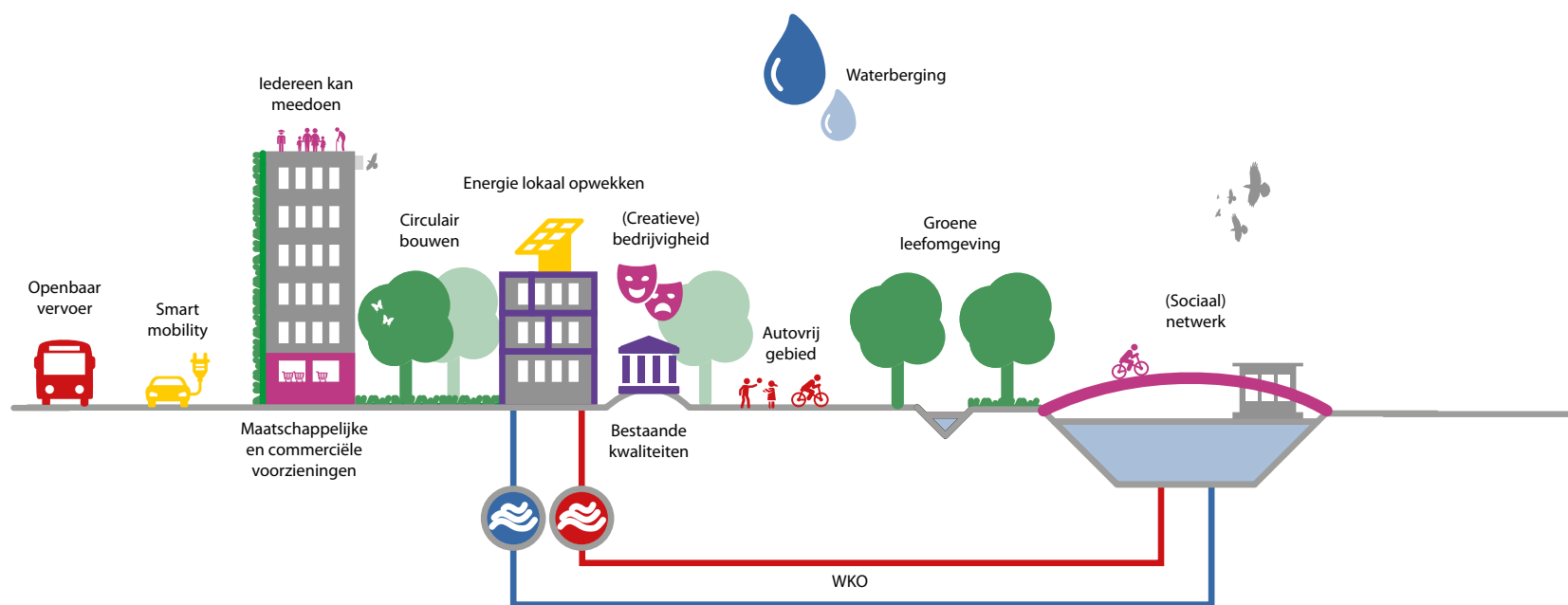
In de omgevingsvisie worden de kaders en ambities voor de Merwedekanaalzone uitgewerkt aan de hand van thema's. We maken gebruik van de thema's van duurzame gezonde verstedelijking die ook in de MER worden gebruikt. In deze Omgevingsvisie benoemen we de kaderstellende punten en formuleren daarbij de uitwerkingsvragen. Per thema is een infographic gemaakt met daarin mogelijke uitwerkingen van de ambities. In de kwalitatieve uitwerking moet blijken wat het toevoegen van 6.000-9.000 woningen in de Merwedekanaalzone betekent in relatie tot de ambities van gezonde verstedelijking.

► Figuur:
Ambitiebloem gezonde
verstedelijking

- Gezonde leefomgeving
- Mobiliteit
- Water
- Natuur en groen
- Energie
- Bodem
- Materialen en Hergebruik
- Waarden



► Figuur:
Samenvatting gezonde
verstedelijking

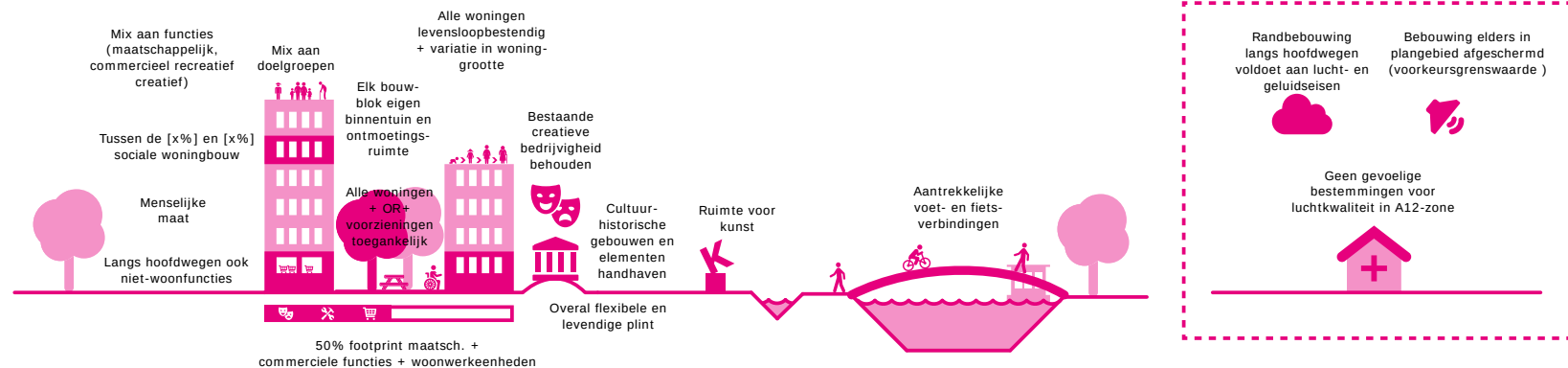


2.1 Gezonde leefomgeving: iedereen kan meedoen

Utrecht werkt aan een gezond stedelijk leven. De Merwedekanaalzone wordt een levendig stadsdeel. Een stadswijk, die andere delen van de stad letterlijk en figuurlijk met elkaar verbindt en waar iedereen mee kan doen. Er is plek voor iedereen. De openbare ruimte wordt speels ingericht en is voor iedereen toegankelijk. Om spelen, bewegen en ontmoeten mogelijk te maken en om zo gezond gedrag te bevorderen. Kinderen vanaf 10 jaar kunnen zelfstandig naar hun dagelijkse activiteiten zoals sport, school en buitenschoolse opvang. We mikken op betrokken mensen, die bewust kiezen voor deze vernieuwende stedelijke manier van leven. We zorgen voor levensloopbestendig woningen. Verschillende doelgroepen vestigen zich graag in dit nieuwe stadsdeel.

Dit vraagt om een veilige en een aantrekkelijke omgeving o.a. door variatie in programma, aandacht voor de menselijke maat en levendige plinten. Detailhandel, horeca en maatschappelijke voorzieningen krijgen hier een plek. De industriële gebouwen vormen dragers voor de identiteit. De ambitie is om bestaande (creatieve/innovatieve en startende) bedrijven en voorzieningen voor het gebied te behouden.

► Figuur:
Themaprofiel gezonde
leefomgeving



Ook bieden we ruimte aan nieuwe creatieve en maatschappelijke bedrijfsverzamelgebouwen gezien de mismatch op de markt voor ondernemers in de creatieve sector en de meerwaarde die een dergelijke functie oplevert voor een gebied. Dit is niet alleen van belang voor het gebied zelf, maar ook voor de stad zelf. Zo werkt 50% van de bedrijfjes van de Alchemist aan de Gezondheidsagenda van Kanaleneiland.

Langs doorgaande wegen worden eisen gesteld aan leefbaarheid en gezondheid. Gevoelige bestemmingen voor luchtkwaliteit blijven op afstand van de A12 (min. 300 meter) en doorgaande wegen. Langs de Europalaan wordt de eerstelijns bebouwing zo gepositioneerd dat op de gevel een geluidniveau van maximaal 58 dB inclusief aftrek wordt gerealiseerd. Daarmee wordt de situatie ook toekomstbestendig omdat de schaa sprong van het openbaar vervoer (mogelijk vertramping) dan kan worden gerealiseerd zonder dat er direct geluid knelpunten ontstaan. De eerstelijnsbebouwing heeft een afschermende werking, zodat er verder in het gebied een prettige akoestische situatie ontstaat.

Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- is van het aantal te realiseren woningen in de Merwedekanaalzone:
 - 30% sociale huurwoningen (excl. MAX en Together).
 - Minimaal 25% middeldure huur, waarbij de verhouding tussen middeldure huurwoningen en andere woningtypen afgestemd wordt op de feitelijke vraag uit het gebied.
 - Minimaal 45% koopwoningen.
- Er wordt een functionele mix voorgestaan, waarbij hoogstedelijk wonen in een autovrije omgeving (wel toegankelijk voor nood- en hulpdiensten) wordt gecombineerd met stedelijke functies (met een FSI van +/- 2,5 tot ruim 3, zie paragraaf 3.4). Randvoorwaarden voor het toelaten van stedelijke functies zijn:
 - maximale milieucategorie 3.1 (cat. A-C bedrijvenlijstfunctiemenging), mits:
 - De openbare ruimte en de gebouwen zijn toegankelijk voor iedereen ook mensen met een beperking.
 - Inpasbare verkeersaantrekkende werking;

- Schaal en maat passend bij de opzet van een samengesteld bouwblok;
- Geluidrichtwaarde passen bij omgeving (rustig/druk).
- Minimaal 15% van de bebouwing is niet-wonen.
- De uit het onderzoek van 2015 voortkomende marktruimte van 2400m² voor winkels in de dagelijkse behoefte wordt minimaal gerealiseerd.
- In de Merwedekanaalzone wordt ruimte gereserveerd voor basisonderwijs (minimaal 3.000 m²), een binnensportaccommodatie (minimaal 2.550 m²), een school voor voortgezet onderwijs (17.200 m²), een buurtaccommodatie (minimaal 400 m²), zorgfuncties (minimaal 900 m²) en openbare buitenspeelplaatsen (minimaal 18.000 m²).
- Bestaande (creatieve en maatschappelijke) bedrijven worden zoveel mogelijk gefaciliteerd in het plangebied. Het gaat daarbij om circa 7.000 m² bvo. Daarnaast wordt rekening gehouden met 3000 tot 5000 m² nieuwe creatieve- en maatschappelijke bedrijven.
- De openbare ruimte en de gebouwen zijn toegankelijk voor iedereen ook mensen met een beperking”.

- De bouwblokken langs de Europalaan staan op een zodanige afstand van de as van de weg dat op de naar de weg toe gekeerde gevel op 5 meter hoogte een geluidniveau van maximaal 58 dB inclusief aftrek (ofwel 63 dB exclusief aftrek) wordt gerealiseerd.
- In een zone van 300m van de A12 komen geen gevoelige bestemmingen zoals kinderopvang, scholen en verzorgingstehuizen op basis van afstanden voor luchtkwaliteit. Om zo kwetsbare groepen zoals ouderen en kinderen te beschermen.
- Er worden extra eisen gesteld aan de bouw van woningen in een zone van 300 m van de A12 of een zone van 50 m van drukke binnenstedelijke wegen met het oog op geluidsbelasting en luchtkwaliteit.
- Woonplannen blijven buiten de milieucontouren (richtafstanden) van bestaande bedrijfsbestemmingen voor een gemengd gebied. Bij overlap wordt ingezet op maatwerk of verplaatsing.
- De Omgevingsvisie biedt een robuust raamwerk en flexibele bouwvelden. Daarmee maken we ontwikkelingen mogelijk en voorkomen we dat de Omgevingsvisie op korte termijn achterhaald is (zie 4.2).

► Foto's:
Referentiebeelden gezonde
leefomgeving



Advies MER

Werk in een aanvulling op het MER varianten uit met verschillende ruimtelijke indelingen, en kijk welke effecten dezen hebben. Denk hierbij naast geluid en luchtkwaliteit aan beschaduwing, wind(hinder), sociale samenstelling, mogelijkheden tot bewegen en recreatie, nabijheid van voorzieningen. Onderzoek welke invloed het aantal woningen heeft en het concentreren of juist spreiden van de woningen op deze aspecten.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies gezien.

Uitwerkingsvragen

Voor de Merwedekanaalzone:

- De verdeling van sociale woningbouw per deelgebied wordt nader onderbouwd.
- Samen met de stad en de markt wordt onderzoek gedaan naar de doelgroepen die in de MWKZ willen wonen (met als uitgangspunt een gemixte wijk). Dit onderzoek op gebiedsniveau wordt aangevuld met onderzoek voor welke doelgroepen op stedelijk niveau extra woningen gerealiseerd kunnen / moeten worden.
- Onderzocht wordt de definitieve locatie voor het basis- resp. het voortgezet onderwijs binnen het plangebied.

- Onderzocht wordt hoe er voldoende buitensportaccommodaties (voetbal, hockey en tennis) op acceptabele afstand van het plangebied kan worden gerealiseerd om aan de behoefte uit het plangebied te voldoen.
- Onderzocht wordt welke, en op welke afstand, maatschappelijke en commerciële voorzieningen (detailhandel, creatieve sector, scale ups, horeca, scholen, kinderopvang, zorg, sport, spel en slimme mobiliteit) nog meer nodig zijn voor een mobiliteitsvriendelijke stadswijk.
- Hiervoor worden onder meer de uit het onderzoek van 2015 voortkomende marktruimte van 2400 m² voor winkels in de dagelijkse behoefte geactualiseerd.
- Onderzocht wordt welke groene en recreatieve voorzieningen in en buiten het gebied nodig zijn en hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidige gebruik van het kanaal (onder meer woonboten en roeiers).
- Onderzocht wordt hoe de verbindingen over het Merwedekanaal zodanig ontworpen kunnen worden dat deze geen conflict oplevert met de doorfietsroute langs het kanaal en nieuwe obstakels vormen voor het

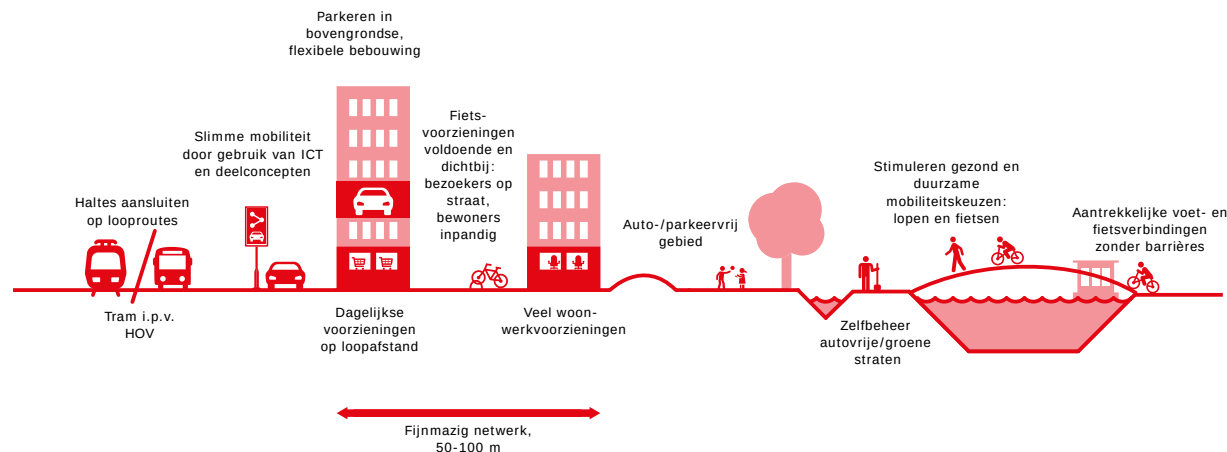
roeien en coachpad en de overige scheepvaart op het Merwedekanaal.

- Onderzocht worden de randvoorwaarden waaronder de bestaande (creatieve) bedrijven kunnen worden gefaciliteerd.
- Onderzocht wordt hoe alle lagen van de bevolking kunnen profiteren van de herontwikkeling van de MWKZ.
- Onderzocht wordt hoe bijv. in de vorm van “social return” de investeringen in Merwedekanaalzone bij kunnen dragen aan het terugdringen van de lokale werkloosheid.
- De onderhandelingen over de omschakeling van de hulpwarmtecentrale (beperking laagfrequent geluid) en de verwijdering van LPG-verkoop bij tankstations worden doorgezet. Als de onderhandelingen niet het gewenste resultaat hebben, worden de bestaande rechten geborgd. Dit heeft beperkt impact op de mogelijkheid gevoelige functies te realiseren.

2.2 Mobiliteit: Fiets, voetganger, OV en nieuwe vervoersconcepten

Mobiliteit richt zich op een leefbare en gezonde wijk. Ruimtelijke ontwikkelingen leiden tot mobiliteit. Om de groeiende verkeersstromen bij deze (on)Utrechtse verdichting in goede banen te leiden en de kwaliteit van leven te verhogen, is een flinke omslag in denken over mobiliteit nodig. Er is een balans nodig tussen toenemende verkeersstromen en de kwaliteit van de openbare ruimte. In de Merwedekanaalzone wordt primair ingezet op lopen, fietsen, openbaar vervoer en deelauto's. Het parkeren van privé-voertuigen is - mogelijk op afstand - binnen het (plan)gebied. Fietsparkeren wordt op maaiveldniveau in de gebouwen gerealiseerd, deelauto's zijn beschikbaar op loopafstand binnen het (plan)gebied. Om dit te kunnen bereiken wordt ingezet op een snelle fietsverbindingen (naar onder andere NS stations, de binnenstad en het Science Park), voorzieningen op loop- en fietsafstand en wordt geïnvesteerd in een fijnmazig langzaam verkeersnetwerk. Daarnaast wordt ingezet op hoogwaardig openbaar vervoer. Ook voor de bevoorrading en pakketbezorging zoeken we naar oplossingen die weinig verkeersbewegingen in het gebied opleveren. De marktpartijen worden uitgedaagd om de gebouwen zo in te richten dat bewoners worden gefaciliteerd in gezonde mobiliteit. Via een aantal multimodale mobiliteitshubs kunnen bewoners kiezen voor de modaliteit die op dat moment het beste past (bijvoorbeeld een autohub om over te stappen op de fiets of openbaar vervoer).

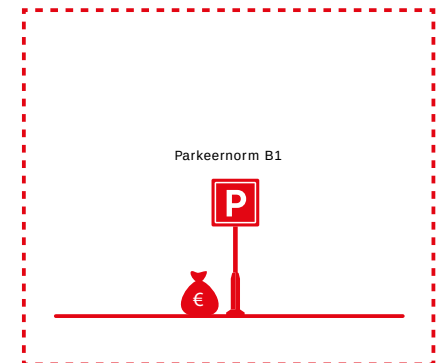
► Figuur:
Themaprofiel mobiliteit



Bestaande barrières zoals de Europalaan en het Merwedekanaal moeten goed gepasseerd kunnen worden. Daarom wordt gezorgd voor een goede oversteekbaarheid van de Europalaan op maaiveldniveau en worden er langzaamverkeersbruggen over het kanaal toegevoegd. Daarmee wordt de Merwedekanaalzone onderdeel van de stad.

Om de ambitie voor 9000 woningen binnen handbereik te houden is het noodzakelijk dat de bewoners vanaf de start van de bouw optimaal worden gefaciliteerd in andere vormen van vervoer dan de individuele auto. Een doorgroeimodel van 6000 naar 9000 woningen is niet mogelijk wanneer bewoners eenmaal een mobiliteitsgedrag hebben aangewend die past bij lagere dichtheden omdat daarmee de capaciteit van het omliggend wegennet beperkend is.

Juridisch/planologisch is het noodzakelijk om uit te gaan van vigerend beleid om de milieueffectrapportage vast te stellen. Maar onze ambities voor duurzame verstedelijking en innovatieve mobiliteitsoplossingen gaan verder (zie uitwerkingsvragen p. 19).



Smart mobility

Smart mobility is de inzet van innovatieve ICT- en datagedreven technologieën om steeds comfortabeler, veiliger, schoner en efficiënter te reizen. De transitie naar smart mobility gaat over nieuwe technologie, over veranderend gedrag van de eindgebruiker en over nieuwe organisatieopgaven. Het maakt binnenstedelijke verdichting in hoge dichtheden mogelijk, maar het past ook goed bij de Utrechtse ambitie om een hoge leefkwaliteit te bieden. Bij de toepassing van smart mobility in de Merwedekanaalzone zetten we in op multimodale hubs met deelmobiliteit, aan slimme stadslogistiek en optimale afwikkeling van verkeer door slimme verkeersregelinstallaties en realtime informatievoorziening. Verder oriënteren we ons op de mogelijkheden van zelfrijdende CityPods (bijv. voor kwetsbare doelgroepen en de verbinding met P+R's).

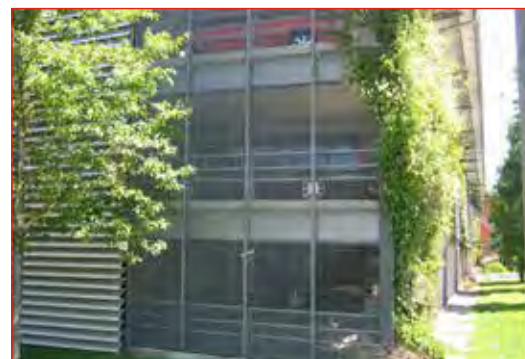
Door middel van het creëren van mobiliteitshubs - waar bewoners gebruik kunnen maken van alle deelmodaliteiten - werken we toe naar het eindbeeld van 'Mobility as a Service' (MaaS). MaaS staat voor het inkopen van maatwerkvervoer per rit i.p.v. investeren in een eigen voertuig. Het gaat om efficiënt, ontzorgt, barrièrevrij van deur-tot-deur reizen, waarbij de persoonlijke voorkeuren van de gebruiker centraal staan. Alle modaliteiten zijn gekoppeld en plannen, reserveren, omboeken en betalen verloopt per mobiele app. Als het gaat om het reduceren van het aantal autobewegingen, hebben we hoge verwachting van MaaS.

Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- Geldt conform de maatwerkoplossing in de Nota Stallen en Parkeren de norm B1, waarbij de minimale norm tevens de maximale norm is en wordt ingezet op een maximaal gebruik van fietsvoorzieningen en deelauto's én de volgende aanvullende maatregelen worden ingezet:
 - De deelgebieden zijn autoluw en de bereikbaarheid voor hulpdiensten is gegarandeerd.
 - In, van en naar het plangebied zijn goede voorzieningen voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers) met mogelijkheden qua oversteekbaarheid van de Europalaan en het Merwedekanaal, fietsparkeervoorzieningen in pandig op maaiveld en gemakkelijk te bereiken.
 - De looproutes naar de bestaande bushaltes voor openbaar vervoer zijn logisch ingepast in de omgeving.
 - De capaciteit van het openbaar vervoer groeit mee met de vervoersvraag en de betrouwbaarheid en doorstroming wordt geoptimaliseerd.
- De Nota Stallen en Parkeren geeft mogelijkheden om automobiliteit en auto parkeren te reduceren. De vraag is tot welke dichtheid ontwikkeld kan worden waarbij het huidige beleidskader nog voldoende handvatten biedt of dat een aanscherping nodig is. Bovendien moeten naast een maximaal gebruik van fietsvoorzieningen en deelauto's de volgende aanvullende maatregelen worden ingezet:
 - De deelgebieden zijn in principe autovrij. De bereikbaarheid voor hulpdiensten is gegarandeerd.
 - Dagelijkse voorzieningen liggen op loopafstand.
 - Er is een fijnmazig voetgangersnetwerk met een maaswijdte van maximaal 100 meter.
 - Er wordt veel gebruik gemaakt van mobiliteitsdiensten (mobility as a service - MaaS)
 - Er worden centrale ophaalpunten voor bezorgdiensten gerealiseerd.
 - Er worden minimaal 1 doorlopende langzaamverkeers-verbinding in deelgebied 4 en 6 en minimaal 2 doorlopende langzaamverkeers-verbindingen in deelgebied 5 in oost-westrichting (bij de Europalaan en over het Merwedekanaal) gerealiseerd.
 - Er wordt minimaal 1 doorlopende langzaamverkeers-verbinding in noord-zuidrichting door het gehele plangebied gerealiseerd die goed aansluit op de OV halte en goed oversteekbaar is bij de Tellegenlaan en de Wilhelminalaan.
 - Voor in ieder geval deelgebied 5 wordt de Europalaan ingericht zonder parallelweg, met HOV baan en middenberm.

► Foto's:
Referentiebeelden
mobiliteit



Advies MER

Geef in een aanvulling op het MER aan welke knelpunten er zijn qua mobiliteit en parkeren, met de huidige stand der techniek. Geef ook aan welke ruimtelijke voorwaarden kunnen worden gesteld aan bijvoorbeeld fietsroutes, fiets-parkeren en het OV of aan programmering en bouwwijze en aan het moment van realiseren hiervan.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies gezien.

Uitwerkingsvragen (strategisch)

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht wordt welke bestaande beleidskaders aangepast moeten worden.
- Voor de Merwedekanaalzone wordt onderzocht welke maximale verkeersproductie de deelgebieden mogen genereren om overbelasting van het netwerk te voorkomen?
- Onderzocht wordt op welke momenten ingrepen in de netwerken nodig zijn om de nieuwe mobiliteit mogelijk te maken. Daarbij worden de consequenties voor (infra)investeringen binnen en buiten het gebied bepaald. Het gaat dan om wanneer zijn parkeervoorzieningen of een fietsbrug nodig, op welk moment is

een een HOV baan en/of tram vereist, zijn ingrepen in het fietsnetwerk buiten het gebied nodig. Vanwege de samenhang met het mobiliteitsnetwerk, wordt deze vraag als onderdeel van de programma aanpak en eventueel als gefaseerde uitwerking opgepakt binnen U-ned.

- De kwaliteit van varianten voor het OV beoordeeld, de impact die dit heeft op de modal split in de Merwedekanaalzone en de stad, alsmede de maatregelen die daarbij nodig zijn.
- Welke set aan maatregelen moet worden ingezet om in zo hoog mogelijke dichtheden te bouwen, zonder dat het maximum aantal autobewegingen (zie vraag hierboven) overschrijdt. Specifiek onderzoeken we:
 - de mogelijkheden voor een innovatief mobiliteitsconcept, zoals het creëren van multimodale mobiliteitshubs (draagvlak, aanbestedingsvorm, koppeling OV, etc);
 - slimme oplossingen voor parkeren (bijv. door gebruik te maken van P+R);
 - slimme oplossingen voor mensen met een beperking;
 - slimme oplossingen voor de logistiek van de wijk;

Uitwerkingsvragen (tactisch)

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht worden welke financieringsmodellen beschikbaar zijn voor de financiering van (nieuwe) mobiliteit.
- Worden de mogelijkheden onderzocht om het verkeerssysteem tussen de A12 en Wilhelminalaan te verbeteren.
- Onderzocht worden de randvoorwaarden bij de inrichting v.d. Europalaan vanuit oversteekbaarheid en doorstroming (inpassing eventuele tram niet onmogelijk maken, oversteekkwaliteit, wijze van ontsluiting parkeervoorziening, ventweg ja/nee, VRI's, haltes, zijligging/middenligging etc).

Uitwerkingsvragen (operationeel/inrichting)

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht worden de effecten van de verbindingen over het Merwedekanaal voor de woonboten en het vaarverkeer.
- Voor deelgebied 6 wordt de gewenste interne verkeersstructuur in relatie tot de ontsluiting op de Europalaan onderzocht.
- Onderzocht wordt wat, in relatie tot deelgebied 4 en de huidige HOV plannen (Z80 en Z90), de gewenste uitstraling is van de Tellegenlaan, Overste den Oudenlaan (thv Deelgebied 4) en

Wilhelminalaan in combinatie met de functie van de verschillende wegen in het stedelijk netwerk.

- Onderzocht wordt wat de gewenste uitstraling in combinatie met de functie van de Overste den Oudenlaan en Europalaan is in het stedelijk netwerk.
- Onderzocht worden de mogelijkheden en de dilemma's van het autoluw/ vrij maken van de route langs het kanaal alsmede de dubbelfunctie voor recreëren en doorfietsen.
- Onderzocht worden (mobiliteitsvriendelijke) oplossingen voor mensen met een beperking, de bevoorrading, pakketdienst en boodschappenbezorging.

Bij de uitwerking van de onderzoeksvragen zullen de relevante stakeholders worden betrokken.

Openbaar Vervoer

Een stedelijke schaa sprong vraagt om hoogwaardig openbaar vervoersconcepten die de stedelijke ontwikkelgebieden kunnen faciliteren. Een van de mogelijkheden hiervoor is een tram. Een mogelijk tracé in het zuiden van de stad loopt vanaf P+R Westraven via de Merwedekanaalzone en Vondellaan naar de onderdoorgang van het hoofdspoor bij de Bleekstraat en vervolgens via de Uithoflijn naar Utrecht Centraal Centrumzijde. Wanneer het hoogwaardig openbaar vervoer plaats blijft vinden aan de hand van bussen, wordt juist aangesloten op de busbaan Dichterswijk. Bij de Europalaan moet voorsnog rekening worden gehouden met zowel het faciliteren van de busroute als de doorgroei mogelijkheden naar de tram.

Welke inpassing van de HOV infrastructuur binnen het profiel van de Europalaan de voorkeur heeft vraagt nadere uitwerking. Van belang is het faciliteren van een goede OV-doorstroming en betrouwbaarheid. In de huidige situatie is er op de Europalaan sprake van doorstromingsknelpunten voor het openbaar vervoer. De aansluiting van de Europalaan op het Anne Frankplein en het Europaplein zijn daarin bepalend.

Huidige situatie goede uitgangspositie

De haltelgging en lijnvoering van het huidig openbaar vervoer bieden een goede uitgangspositie voor het gebied. Belangrijke bestemmingen voor OV reizigers zijn Utrecht CS, het centrum (de binnenstad), USP, andere economische kerngebieden en OV knooppunten (NS stations en Westraven) in de omgeving. De volgende openbaar vervoerlijnen verbinden nu het zuidelijk deel van de stad met deze bestemmingen:

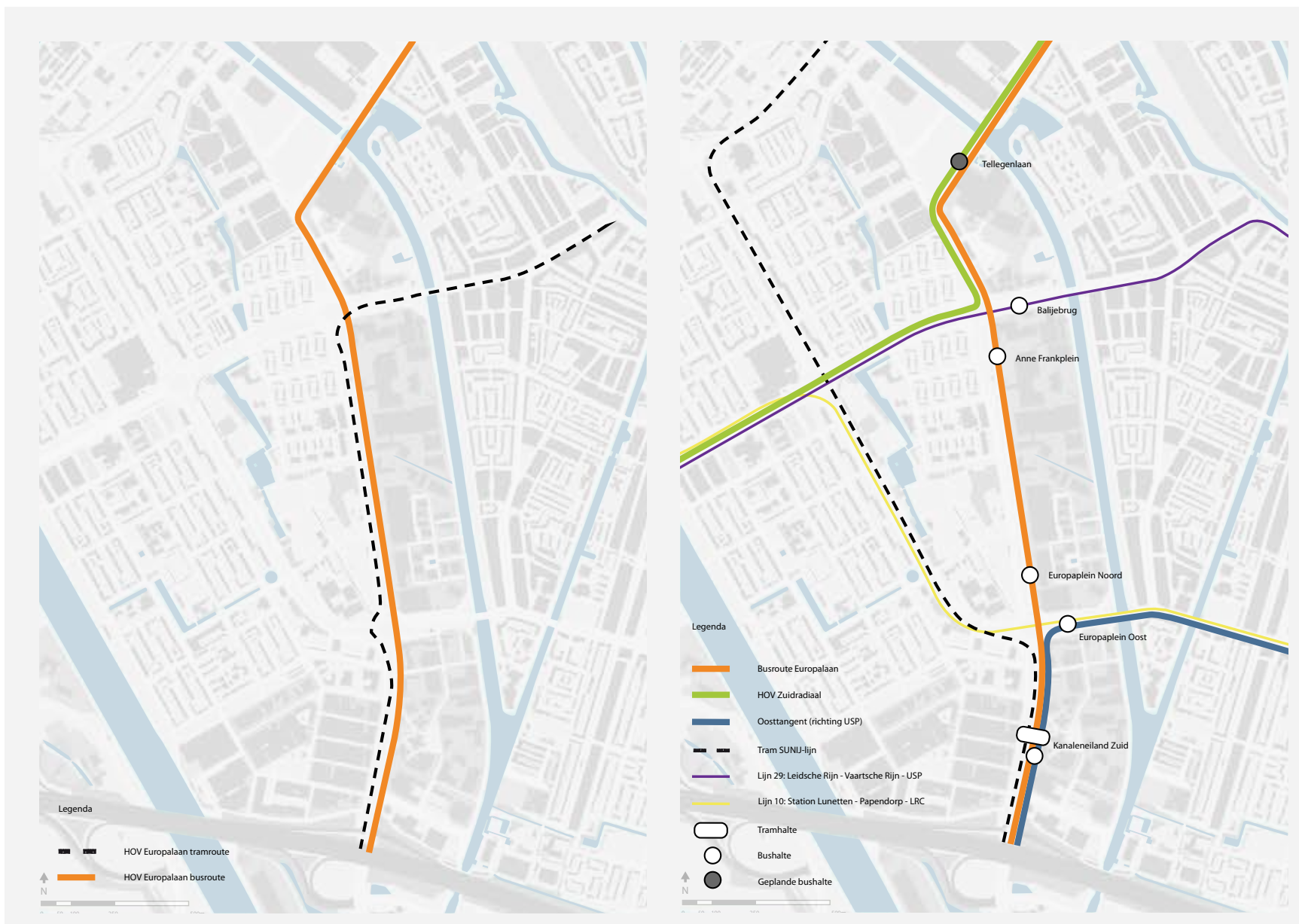
- de HOV Zuidradiaal
- de buslijnen over de Europalaan
- de bestaande tramlijn richting Nieuwegein
- de buscorridor vanuit het zuidelijk deel van de regio naar USP
- de buslijnen 10 en 29 die dwarsrelaties bedienen

De huidige haltes hiervan sluiten nu al goed aan op de ambities voor de OV ontsluiting van de Merwedekanaalzone.

De huidige haltes (inclusief de nieuwe halte Tellegenlaan) sluiten aan op de lijnvoering in het gebied en bieden een halte dekking waarbij loopafstanden niet boven de 400 meter uitkomen.

► Kaart:
Keuze HOV en/of tram

► Kaart:
Huidige situatie



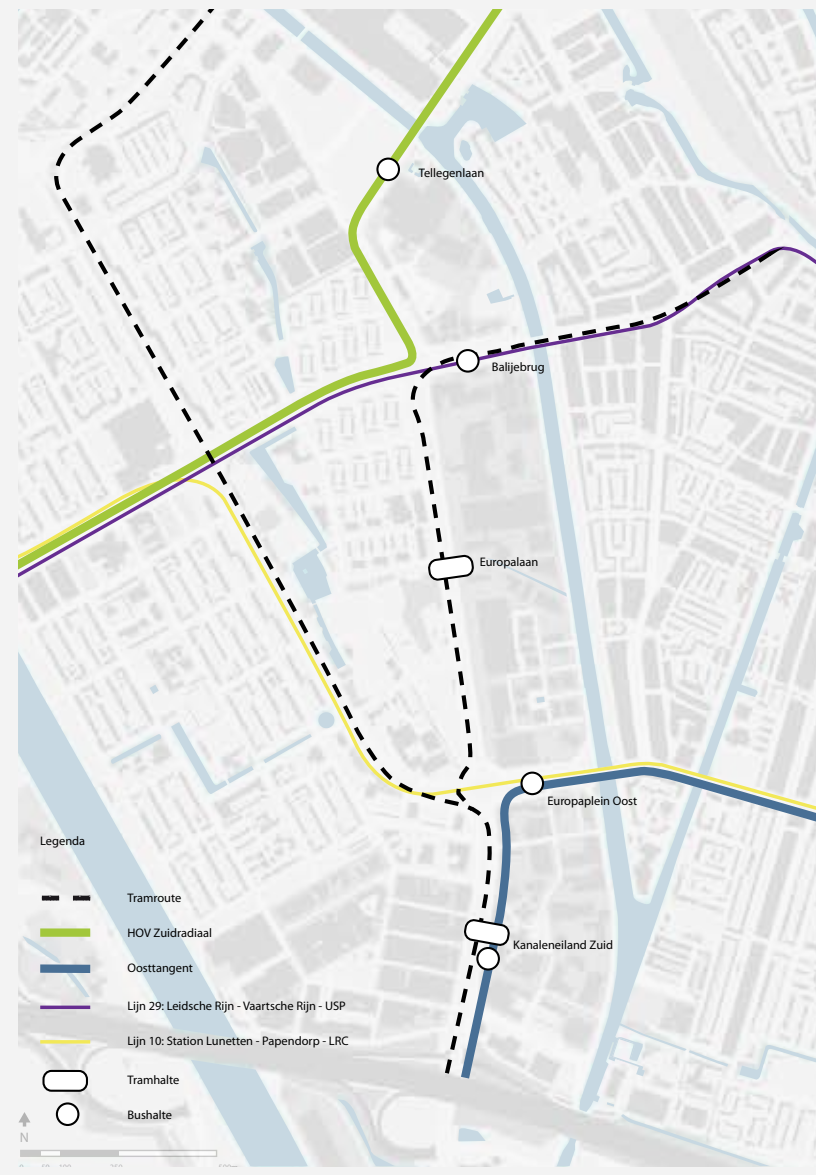
Toekomstige situatie

De stedelijke schaalsprong leidt tot verschillende keuzes. Bij een keuze voor een tram moet de meest strategische ligging van de haltes langs het tracé worden onderzocht. Het gaat dan om de meest optimale locaties en het aantal tramhaltes gezien vanuit de regionale bereikbaarheidsopgave. Daaruit moet blijken of het de voorkeur heeft ter hoogte van deelgebied vijf één of twee haltes aan te brengen. Wanneer zowel trams als bussen de Europalaan bedienen, is de inpassing van zowel bushaltes als tramhaltes noodzakelijk in verband met verschillende perronhoogtes. Het zal daarnaast noodzakelijk zijn dat er bussen over het tracé blijven rijden richting de busstalling.

Ook een keuze, is of een deel van de bestaande buslijnen met een regionale functie over het tramtracé mee blijft rijden. De huidige buscorridor over de Europalaan heeft namelijk een bovenregionale functie richting Nieuwegein, IJsselstein en Vianen. Het niet mee laten rijden hiervan vraagt om investeringen bij knooppunt Westraven en heeft gevolgen voor de lijnvoering in de regio.

► Kaart:
Toekomstige situatie.
Variant bus én tram.

► Kaart:
Toekomstige situatie.
Variant tram.



2.3 Natuur en groen: Groene leefomgeving voor mens en dier

Groen heeft waarde in zichzelf en nodigt uit tot bewegen, ontmoeten en recreëren. Maar groen vervult nog veel meer functies. Zo zorgt het groen hier voor biodiversiteit, draagt groen bij aan temperatuurregulering van de leefomgeving, wordt fijnstof afgevangen en wordt CO₂ door groen opgenomen. Ook draagt groen bij aan ons welbevinden en gaat het hittestress tegen door de verkoelende werking van bomen en struiken. In de Merwedekanaalzone krijgen al deze facetten van groen zoveel mogelijk een plek, zodat mensen hier gezond kunnen leven.

De basis vormt de groene zone langs het Merwedekanaal (Merwedepark). Deze zone kent groene vingers het gebied in, gekoppeld aan langzaam verkeersverbindingen, onder meer naar Park Transwijk. Het groen in de Merwedekanaalzone maken we zo aantrekkelijk mogelijk voor allerlei gebruik. Verblijfsplekken liggen goed op de zon maar bieden ook schaduw bij zomerse temperaturen. Wonen in een hoge dichtheid stelt extra eisen aan de kwaliteit van de (semi)openbare ruimte. De hoge dichtheid is een extra reden om groen ook in te zetten in de binnenterreinen, aan gevels en op daken (met name op zichtdaken). Bovendien krijgt het groen een hoge biodiversiteit.

► Figuur:
Themaprofiel natuur
en groen



Ook bouwen we natuurinclusief: we maken ruimte voor plant en dier aan gebouwen, bouwwerken en verlichting. Om hier veel woningen te kunnen maken is het nodig om in de omgeving de recreatiemogelijkheden te vergroten, zoals het Rondje Stadseiland en aanvullende voorzieningen in Park Transwijk. Wanneer de Merwedekanaalzone goed verbonden wordt met Park Transwijk en de Europalaan geen barrière meer is, wordt het park intensiever gebruikt. Het park moet mee ontwikkelen met de nieuwe stadswijk.

► Foto:
Referentiebeeld natuur en
groen



Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- De zone langs het Merwedekanaal maakt deel uit van de hoofdgroenstructuur van de gemeente. Deze zone heeft een minimale breedte van 29 meter (omdat dit de cultuurhistorische wetering niet onmogelijk maakt) en heeft op meerdere plekken een fors bredere maat.
- Zetten we in op een ecologische verbinding tussen Park Transwijk en het Merwedepark van minimaal 10 meter breed (bestaande uit een gevarieerde bomenlaan, struikvegetatie, hooiland met bloemrijke kruiden, waarbij rekening gehouden wordt met het beperken van de uitstraling van verlichting op deze zone).

- De openbare ruimte is een grotendeels autovrije verblijfsruimte met een groene inrichting.
- Op bouwblok niveau wordt minimaal 25% van de oppervlakte van het bouwblok groen ingevuld (met behulp van groene binnenterreinen, groene daken en/of groene gevels).
- Voor elk bouwblok geldt dat aantoonbaar natuurinclusief wordt gebouwd. In ieder geval voor vleermuizen, gierzwaluw en huismus. De wijze waarop is aan de ontwikkelende partij.
- Zetten we voor hittestress in op een maximale temperatuurstijging van 3 graden Celsius ten opzichte van het buitengebied. Grote bomen en cool spots zijn hierbij van belang.

Advies MER

Geef hierbij aan op welke manier de gevolgen van klimaatverandering kunnen worden opgevangen in de wijk. Geef ook aan op welke manieren hitte-stress kan worden beperkt in dit specifieke gebied met een hoge dichtheid.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies gezien.

Uitwerkingsvragen

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht wordt wat nodig is om een Merwedepark als park van formaat veilig te stellen.
- Onderzocht worden de mogelijkheden voor openbaar groen op daken, hoe de daken een bijdrage kunnen leveren aan de waterberging en welke consequenties dit heeft voor de constructie.
- Onderzocht wordt hoe groene en blauwe netwerken kunnen worden versterkt (bijv. tussen het Merwedekanaal en Park Transwijk).
- Onderzocht wordt wat nodig is om aan de temperatuurstijgings doelstelling te voldoen.
- Er komt een ecologische verbinding tussen Park Transwijk en het te ontwikkelen Merwedepark van minimaal 10 meter breed, waarbij de invulling in ieder geval bestaat uit een gevarieerde bomenlaan, struikvegetatie, hooiland met bloemrijke kruiden en waarbij rekening gehouden wordt met het beperken van de uitstraling van verlichting op deze zone.

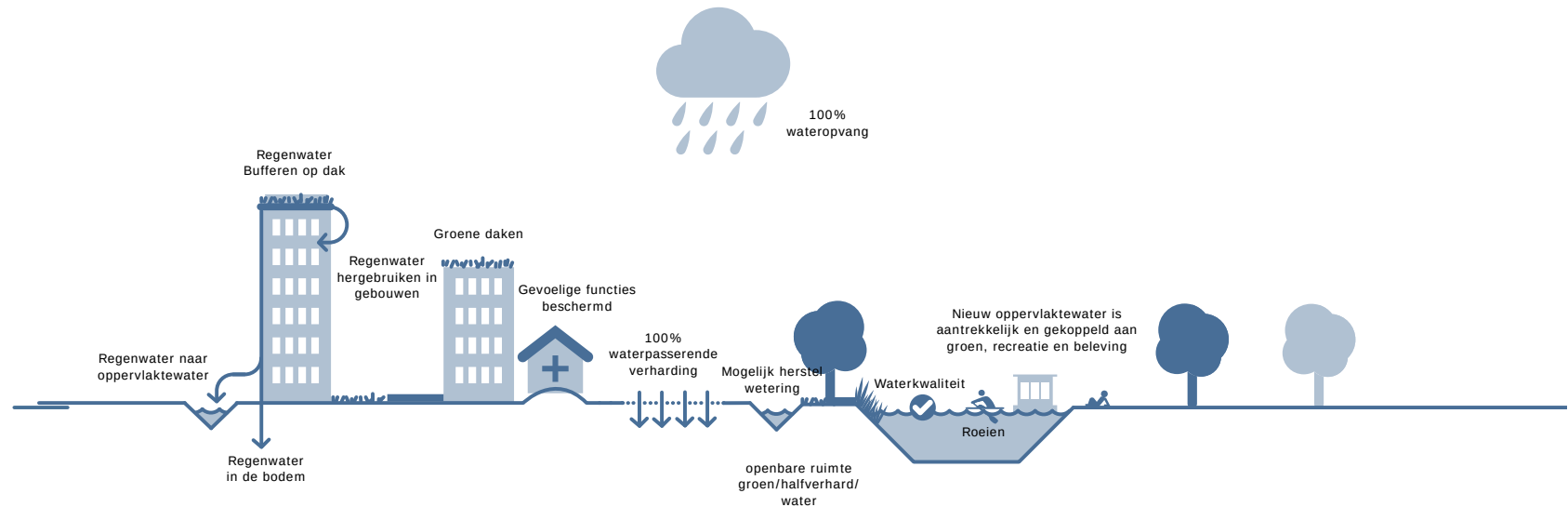
2.4 Water: waterberging, klimaatadaptatie en waterrecreatie

Het veranderende klimaat zorgt voor nattere winters en toename van extreme neerslag in de zomer. De Merwedekanaalzone moet dus zo ontwikkeld worden dat wateroverlast door extreme neerslag of hoge grondwaterstanden in de winter wordt voorkomen. We willen hemelwater (regen e.d.) daarom niet meer afvoeren via het riool naar de rioolwaterzuivering, maar het regenwater – ook op eigen terrein – vasthouden in de openbare ruimte, in de bodem of het oppervlaktewater. Uitgangspunt is dat we het regenwater vasthouden in het gebied en alleen in zeer extreme situaties (eenmaal per 10 jaar) het regenwater afwentelen naar het Merwedekanaal. Verder is het uitgangspunt dat we zoveel buffercapaciteit aanbrengen dat zelfs bij een zeer extreme bui er geen schade optreedt in gebouwen of er onveilige situaties ontstaan. Daarbij maken we interessante combinaties met groen en beleving. Ook nemen we

maatregelen om de kwaliteit van het water te verbeteren, zoals het waar mogelijk vergroenen van de oevers. De warme zomers in de toekomst maken dit nodig.

Het Merwedekanaal – als onderdeel van het Rondje stadseiland - is niet alleen de blikvanger van de Merwedekanaalzone, maar vervult een belangrijke rol voor recreatie, natuur, de klimaatopgave en mogelijk ook energiewinning. Het kanaal blijft ook een functie vervullen voor woonboten en de roeiers als oefenwater. De oevers en eventuele havens, inhammen en steigers worden zodanig vorm gegeven dat ze voor de roeiers geen nieuwe belemmeringen vormen.

► Figuur:
Themaprofiel water



► Foto's:

Referentiebeelden water



Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- Zetten we in om 100% van het regenwater tot een bui T= 100 in het gebied te verwerken zonder afwenteling op het Merwedekanaal.
- Richten we het gebied zo in dat zelfs bij een zeer extreme regenbui er geen schade optreedt aan gebouwen en Nutsvoorzieningen en veiligheidsrisico's worden voorkomen.

Advies MER

Geef hierbij aan op welke manier de gevolgen van klimaatverandering kunnen worden opgevangen in de wijk. Ga in op de randvoorwaarden voor 'vasthouden, bergen en afvoeren' van water waaraan moet worden voldaan.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies gezien.

Uitwerkingsvragen

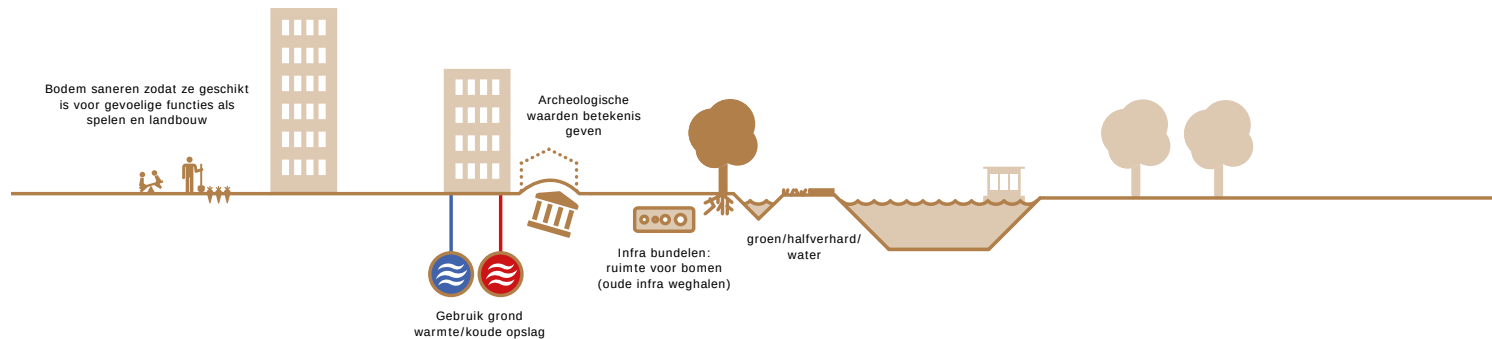
Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht wordt op welke wijze waterberging plaats vindt (groene daken, bovengronds- en/of ondergrondse infiltratie-voorzieningen, en oppervlaktewater). De uitwerking van de waterberging moet, in samenspraak met alle betrokken partijen plaatsvinden. Biedt dit mogelijkheden voor het terugbrengen van een historische wetering langs het Merwedekanaal of de aanleg van een inham met zwemfunctie? We maken hierbij gebruik van de studies van de provincie.
- Onderzocht wordt de toepassings-mogelijkheden van het koelend effect van water in de openbare ruimte, zoals waterspeelplekken.
- Onderzocht wordt of de mogelijke inzet van het Merwedekanaalzone voor opwekking en opslag van energie van invloed is op het verdere gebruik van het Merwedekanaal voor bijvoorbeeld recreatie.

2.5 Bodem: voor klimaatopgave en energiewinning

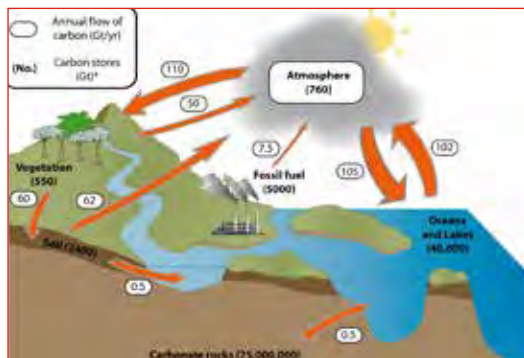
De bodem is essentieel voor goed functionerende kringlopen. De bodem herbergt en reinigt water en slaat grote hoeveelheden CO₂ op. De bodem is letterlijk de voedingsbodem voor groen. De bodem is daar waar nodig geschikt voor gevoelige functies als spelen. We benutten de bodem optimaal door de productie en opslag van energie over de seizoenen heen. In de bodem is ruimte voor kabels en leidingen en ondergrondse afvalcontainers. We gaan hier slim mee om en zorgen dat er voldoende ruimte is voor bomen, groen en water. In het bijzonder ter plaatse van het Merwedepark. Bij het bouwen werken we met een neutrale grondbalans. Archeologische waarden, zoals de grens van het Romeinse Rijk de Limes, geven we betekenis in het gebied.

► Figuur:
Themaprofiel bodem



► Foto's:

Referentiebeelden bodem



Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- Alle functies in de ondergrond (kabels en leidingen, energiesystemen, afvalsystemen, boomwortels, archeologische waarden) krijgen voldoende ruimte.
- De bodem is tenminste functioneel geschikt voor het gebruik dat erop plaatsvindt.
- De gemeente neemt de regie om de claim op de bodem voor ondergrondse en bovengrondse functies optimaal te benutten.

Uitwerkingsvragen

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht worden implicaties van de mogelijke functies in de ondergrond met een project overstijgende betekenis.
- Onderzocht wordt welke organisatievorm nodig is bij de regie op de ondergrond voor een optimale inzet van deze ondergrond.

2.6 Energie: Klimaatneutraal gebied, energieneutraal bouwen

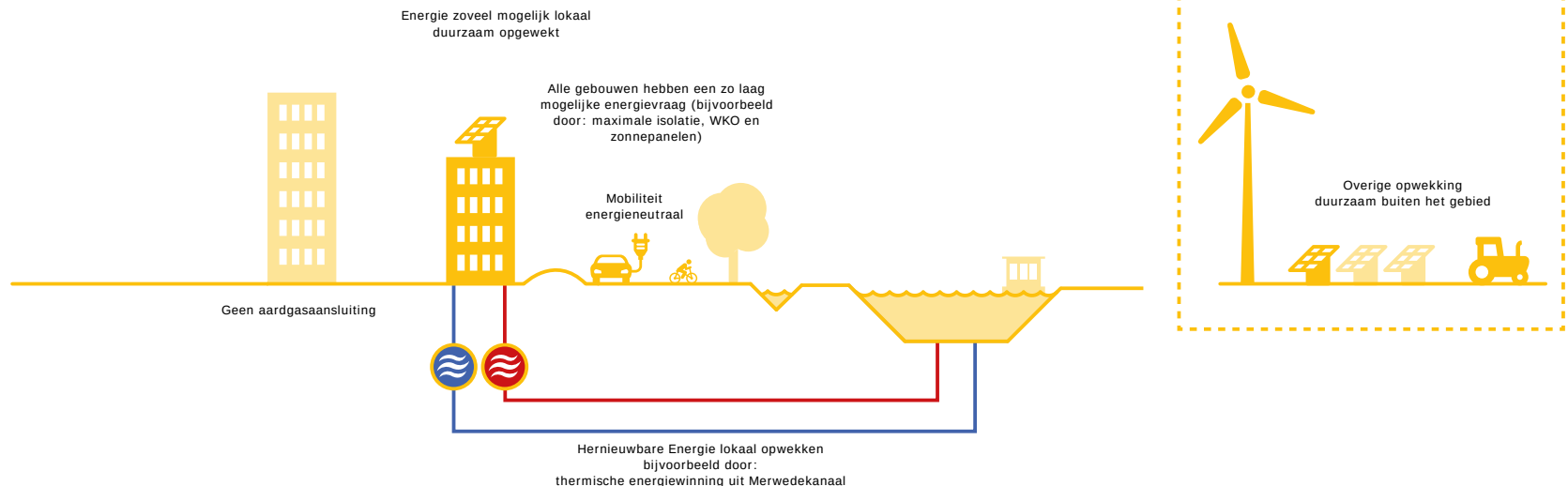
Utrecht heeft als ambitie om in 2030 klimaatneutraal te zijn. In de Merwedekanaalzone realiseren we daarom de energievoorziening voor de gebouwde omgeving en de openbare ruimte, fossielvrij.

Voor de gebouwde omgeving is ons uitgangspunt minimaal BENG (Bijna Energie Neutrale Gebouwen), we streven naar energieneutraal. Gebouwen en woningen zijn zo gebouwd, dat de energievraag zoveel mogelijk wordt beperkt.

De hoge dichtheden vragen om gebiedsgerichte oplossingen voor de energievoorziening van de Merwedekanaalzone. Daarin maken we zorgvuldige afwegingen bij de inzet van dak- en andere oppervlak voor o.a. gebruik voor zonne-energie om in de totale energiebehoefte te voorzien. Opslag wordt gerealiseerd om overschot van opgewekte duurzame energie op een later moment te kunnen gebruiken. De benodigde energie die echt niet direct in het gebied kan worden opgewekt, wordt elders in de gemeente, duurzaam, opgewekt.

De bodem kan worden ingezet in de warmtevoorziening van het gebied. Ook kijken we voor de warmtevoorziening naar de mogelijkheden van het Merwedekanaal. Gezien de drukte in de ondergrond, is regie op het totale gebruik van de ondergrond een randvoorwaarde. Deze regie wordt integraal voor het gebied georganiseerd.

► Figuur:
Themaprofiel energie



► Foto's:

Referentiebeelden energie



Advies MER

Onderzoek in de aanvulling op het MER of het daarvoor nodig is bepaalde ruimtelijke uitgangspunten over de energieinfrastructuur (gas, elektriciteit, warmte) op te nemen en ruimte vrij te houden bijvoorbeeld voor het warmtenet en/of voor ondergrondse warmteopslag. Maak duidelijk of energieneutraal is bedoeld of klimaatneutraal, en geef ook aan bij welk 35 aantal woningen

de wijk energieneutraal kan functioneren met en zonder deze extra rand-voorwaarden.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies gezien.

Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- De energievoorziening in de Merwedekanaalzone is volledig fossielvrij en draagt niet meer bij aan klimaatemissies.
- Het verwarmen en koelen van gebouwen vindt energieneutraal plaats. De Merwedekanaalzone is aardgasvrij.
- Gebouwen en woningen zijn zo gebouwd, dat de energievraag zoveel mogelijk wordt beperkt.
- Alle nieuw te realiseren gebouwen voldoen minimaal aan BENG.
- Benodigde energie voor de gebouwde omgeving wordt zoveel mogelijk lokaal, in het gebied, opgewekt.

Uitwerkingsvragen

In de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht worden de mogelijkheden om de energievraag voor woningen en gebouwen nog verder te beperken.
- Onderzocht worden de opwek mogelijkheden voor

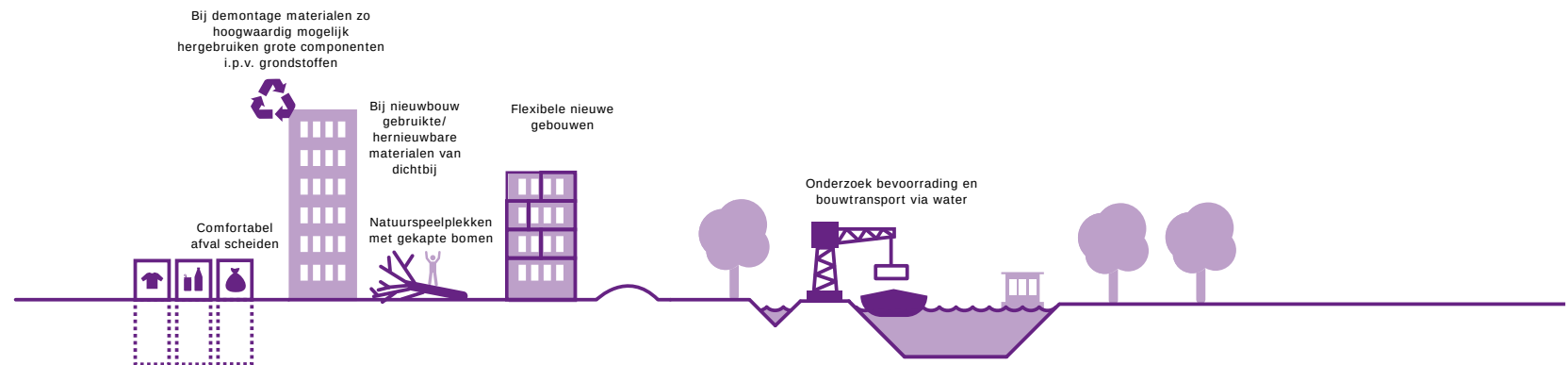
hernieuwbare energie naast gebruik van zonnepanelen (denk aan o.a. biomassa, geothermie, energie uit water van het Merwedekanaal, hernieuwbare energie in omgeving).

- Onderzocht worden hoe nieuwe en innovatieve gebiedsgerichte oplossingen kunnen bijdragen aan de energievoorziening in het gebied.
- Onderzocht wordt hoe een eventueel overschot aan duurzaam opgewekte energie in het gebied kan worden opgeslagen.
- Onderzocht wordt in een vroeg stadium welke energie-infrastructuur past bij de beoogde energieprestaties (o.a. door gebruik van warmte- en koudeopslag en warmtenet(ten)). Dit doen we samen met huidige en potentiële netbeheerders.
- Onderzocht worden de mogelijkheden om alle gebouwen direct geschikt te maken voor lage temperatuur warmte. Dit wordt direct meegenomen in het onderzoek naar de meest geschikte energie-infrastructuur.
- Onderzocht wordt wat nodig is om een efficiënte, betaalbare, betrouwbare en slimmere elektriciteitsvoorziening te realiseren. Hierbij onderzoeken we bijvoorbeeld de consequenties van grootschalig gebruik van elektrische auto's, utiliteit en de openbare ruimte en gedrag in gebruik van elektriciteit in woningen.

2.7 Materialen en hergebruik: circulair bouwen is de norm

Materialen en grondstoffen zijn nodig om te bouwen. Deze kunnen van ver weg komen, maar ook van dichtbij. We moeten bewust omgaan met de beschikbare materialen en grondstoffen om de milieubelasting zo laag mogelijk te houden. De voorkeur gaat daarbij uit naar de toepassing van biobased materialen. Hieronder valt het zoveel mogelijk werken met een gesloten grondbalans, maar ook het hergebruik van bestaande gebouwen en materialen. Dit geldt ook voor de materialen in de openbare ruimte. Nieuwe gebouwen zijn flexibel voor andere functies te gebruiken en te demonteren in losse - en zo groot mogelijke - onderdelen. Vanzelfsprekend bestaan die uit duurzame en herwinbare grondstoffen en zoveel mogelijk in de omgeving betrokken. Circulair bouwen is de norm. We streven ernaar dat nieuwe gebouwen een materialenpaspoort krijgen. Afval wordt zoveel mogelijk voorkomen en gescheiden in herbruikbare grondstoffen. Ook zoeken we naar innovatieve oplossingen voor het inzamelen en hergebruiken van de afval- en grondstoffen die bij huishoudens en bedrijven vrijkomen, zoals in het gebied hergebruiken, een ondergronds buizensysteem en het over water afvoeren. 'I did slow fashion' in het huidige fietsdepot is met hergebruik van kleding een voorbeeld van deeleconomie in de Merwedekanaalzone.

► Figuur:
Themaprofiel materialen
en hergebruik



City deal circulaire stad

De gemeente Utrecht heeft de city deal circulaire stad gesloten. De ambitie van deze city deal is om in 2050 volledig circulair te zijn. De motie "Circulair bouwen in Utrecht moet de norm zijn" onderschrijft en ondersteunt deze ambitie. Deze nieuwe manier van bouwen betekent dat vanaf het begin wordt nagedacht hoe je onderdelen van een gebouw in elkaar zet en aan het einde van de technische of economische levensduur weer uit elkaar kunt halen om ze te hergebruiken of terug te geven aan de natuur. Dat betekent nadenken over de optimalisatie van het ontwerp en het bouwproces en de financieringsvorm (ofwel re-think; re-design; re-engineer en re-fund). De informatievoorziening over materialen en hun eigenschappen is hierbij cruciaal. Door details vast te leggen in een materialenpaspoort kunnen op verantwoorde wijze beslissingen worden genomen over hergebruik van materialen en componenten.

► Foto's:

Referentiebeelden
materialen en hergebruik



Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- Voor nieuwe woningen wordt een milieuprestatie van ten hoogste 0,5 per m² bvo en voor kantoren 1,0 per m² bvo volgens de Bepalingsmethode Milieuprestatie Gebouwen en GWW-werken voorgeschreven.
- Op projectniveau wordt een GPR stedenbouw score van minimaal 7 voorgeschreven. Op gebouwniveau wordt voor woningen een score van (gemiddeld) minimaal 8 voorgeschreven.
- Circulair bouwen is de norm. Afwijken van deze norm vraag moet onderbouwd worden.
- Voor gemeentelijk aandeel is Maatschappelijk Verantwoord Inkopen (MVI) de norm. Dit betekent dat er, naast de prijs van de producten, diensten of werken er ook gelet wordt op de effecten van de inkoop op milieu en sociale aspecten. De gemeente appelleert aan de ontwikkelaars om hier in te volgen.

Uitwerkingsvragen

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht wordt wat de GPR score moet zijn voor stedenbouw en voor andere dan woonfuncties, zoals kantoren. De GPR en milieuprestatie-scores worden geregeld geactualiseerd aan de ontwikkelingen in de bouw.
- Onderzocht wordt de mogelijkheden van bevoorrading en bouwtransport via het water.
- Onderzocht worden de mogelijkheden om het afval- en grondstoffen slimmer te hergebruiken in het gebied en af te voeren.
- Onderzocht worden de verschillende mogelijkheden van deeleconomie vanuit de beoogde doelgroepen en de gevolgen daarvan (stimuleren van faciliteiten die niet door elk individueel huishouden hoeven te worden aangeschaft).
- Onderzocht wordt de mogelijkheden voor circulair ontwikkelen in de MWKZ via pilotprojecten in het gebied. Daarbij gaat het om hoe de materialen, de ontwerp principes, het bouwproces en de financieringsvorm worden ingezet bij aanleg van de gebouwen en de openbare ruimte en hoe deze voor de gebouwen worden vastgelegd in een materialenpaspoort.

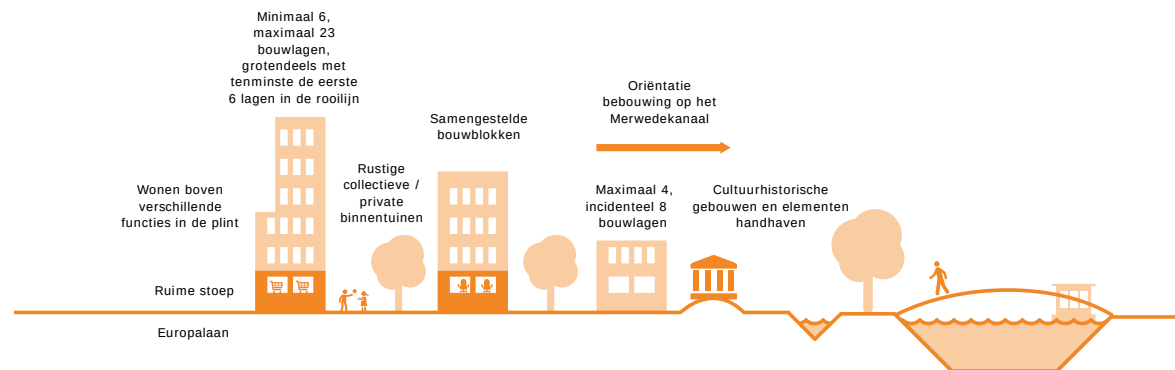
2.8 Waarden: Ruimtelijke kwaliteit

Of je in de Merwedekanaalzone prettig kunt wonen, werken en verblijven wordt mede bepaald door de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving. Ruimtelijke kwaliteit gaat over de beleving, het gebruik voor bewoners en bezoekers en de betekenis van een gebied of plek. Dit heeft alles te maken met de waardering van een ruimte.

In de Merwedekanaalzone geven cultuurhistorische elementen het gebied karakter. De middeleeuwse ontginning is nog zichtbaar in diverse lijnen en kavels. Verschillende gebouwen (zoals Mobach en Jongerius) komen nog voort uit het industriële verleden van deze zone. Deze gebouwen en structuren met cultuurhistorische waarde blijven behouden.

In de Merwedekanaalzone kiezen we voor gezonde verstedelijking in hoge dichtheid. Aantrekkelijke openbare stedelijke ruimten en rustige collectieve/ private binnentuinen wisselen elkaar af. We kiezen hierbij voor bebouwing in de vorm van samengestelde bouwblokken. Aan de zijde van Europalaan een hoge en gedifferentieerde wand en aan het Merwedepark een wat lager en meer open bebouwing. In de plint van nieuwe bebouwing worden zoveel mogelijk verschillende functies mogelijk gemaakt voor de levendigheid en veiligheid. De korrelgrootte, de diversiteit en variatie in de bouwblokken zorgen, ondanks de hoge dichtheid, voor een menselijke maat.

► Figuur:
Themaprofiel waarden
ruimtelijke kwaliteit



Cultuurhistorische gebouwen:

- Villa Jongerius (Kanaalweg 64)
- Eneco hulpwarmtecentrale (Kanaalweg 60a)
- OPG-terrein (Europalaan 2, 2a, 2b en Koningin Wilhelminalaan 6, 8)
- Fietsendepot, onderdeel OPG (Kanaalweg 50)
- Mobach pottenbakkerij (Kanaalweg 24)
- Voormalig Roto-grafiservice (Kanaalweg 30)
- Voormalig Regionaal Ziekenfonds Midden Nederland (Vliegend Hertlaan 101-103)

Cultuurhistorische structuren:

- Limes
- Merwedekanaal en Kanaaldijk profiel
- Restanten strokenverkeering
- Kanaleneiland profiel infrastructuur
- Park Transwijk

Advies MER

Geef aan wat dit betekent voor de stedenbouwkundige kwaliteit (waaronder beschaduwing) en de ontsluiting, en of er mogelijkheden zijn eventuele negatieve effecten hiervan te verminderen.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies gezien.

Kaders - Visie

In de Merwedekanaalzone:

- Gebouwen en structuren met cultuurhistorische waarde blijven behouden.
- Het raamwerk is het ruimtelijk kader voor de ontwikkeling.
- Nieuwe bebouwing wordt in de vorm van samengestelde bouwblokken gerealiseerd.
- Nieuwe bebouwing aan de Europalaan bestaat uit een wand van minimaal 6 en maximaal 23 bouwlagen.
- De rooilijn langs de hoofdinfrastructuur is vastgelegd op grond van het toekomstig wensprofiel.
- Nieuwe bebouwing aan de Europalaan staat grotendeels met tenminste de eerste zes bouwlagen in de rooilijn.
- In de plint van de nieuwe bebouwing aan de Europalaan zijn verschillende functies te vinden met daarboven in ieder geval wonen.

- Nieuwe bebouwing georiënteerd op het Merwedekanaal bestaat uit maximaal 4 lagen met incidenteel accenten van 8 lagen. Accenten zijn gekoppeld aan bijzonder plekken. Daarbij wordt gekeken naar de effecten op de bezonning voor de omliggende bebouwing en de omgeving.

Uitwerkingsvragen

Voor de Merwedekanaalzone:

- De eisen voor de bebouwing worden in beeld gebracht.
- De eisen om een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte te bereiken worden in beeld gebracht in samenhang met het hiervoor benodigde beheer.
- Onderzocht worden de eisen om de levendige mix in het gebied te waarborgen.
- Onderzocht wordt welke voorwaarden worden gesteld aan de beeldkwaliteit en hoe die wordt geborgd. Daarbij wordt extra aandacht besteed aan de uitstraling van de plint en de menselijke maat daarvan.
- Onderzocht wordt welke voorwaarden vanuit sociale veiligheid worden gesteld aan de publieke buitenruimte.

3. Visie

3.1 Nieuw stedelijk leven

De Merwedekanaalzone wordt een stadswijk waar stedelijk leven en een mix van functies hand in hand gaan met duurzaamheid en gezondheid in een vertrouwde en veilige leefomgeving. Een uitgesproken stadswijk waar de bestaande ongepolijste karakteristiek samen met nieuwe gebouwen en nieuw gebruik uniciteit, wrijving en verrassing brengt. Het gebied kent verschillen- de typen gebruikers en biedt een leefmilieu met woningen in verschillende prijsklassen voor jong en oud, gezinnen, studenten, starters en alleenstaanden. Een karaktervolle Utrechtse stadswijk voor iedereen die bewust kiest om op een vernieuwende stedelijke manier te leven.

Ook op grotere schaal draagt de Merwedekanaalzone bij aan een inclusieve stad. De Merwedekanaalzone legt met nieuwe veilige langzaam verkeers- routes fysieke en sociale verbindingen tussen de historische binnenstad, het Beurskwartier, Dichterswijk/Rivierwijk en Kanaleneiland/Transwijk. Bewoners uit diverse wijken komen elkaar hier tegen in de aantrekkelijke openbare ruimte, in het Merwedepark en in allerlei andere functies en voorzieningen.

► Impressie:
Merwedekanaalzone

De ontwikkeling van nieuw stedelijk leven in de Merwedekanaalzone is vertaald in een viertal kernwaarden:

Kwaliteit van leven

Comfortabel en gezond leven staat voorop bij het ontwikkelen van de Merwedekanaalzone. Er wordt op een toekomstgerichte wijze omgegaan met beweging en mobiliteit. We zetten in op hoogwaardig openbaar vervoer, een fijnmazig netwerk voor voetgangers en fietsers en smart mobility om de Merwedekanaalzone bereikbaar te houden. Voorzieningen liggen op loop- en fietsafstand. Hierdoor kunnen we de openbare ruimte in relatie tot de bebouwing aantrekkelijk, comfortabel, groen en met een menselijke maat inrichten.

Bedrijvige mix

De Merwedekanaalzone is een uitgesproken en gemengd stuk stad met functies die je op weinig plekken in Utrecht tegenkomt. Oude industriële en bedrijfsgebouwen en bestaande kantoren en bedrijven gaan het karakter

van het gebied mede bepalen. Veel (tijdelijke) functies in de vorm van (creatieve) broedplaatsen (Vechtclub XL, Stadstuin en Alchemist), bijzondere stedelijke activiteiten (skate-en boulderhal), horeca en verrassende functies (viskwekerij en naaiatelier) hebben het gebied identiteit gegeven en zorgen nu al voor levendigheid en ontmoeting. Dergelijke functies willen we graag houden en zo mogelijk versterken. In de mix met een diversiteit aan woningtypen ontstaat een verrassende omgeving.

Duurzaam en slim

De Merwedekanaalzone is als stadswijk klaar voor de toekomst. We beperken het gebruik van energie door zo energiezuinig mogelijk te bouwen, een klimaatneutraal gebied is ons uitgangspunt. Het gebied is klimaatrobuust en benut dit als kans om de openbare ruimtes aantrekkelijk te maken. We streven zoveel mogelijk naar dubbel gebruik van groen en water (bijvoorbeeld waterberging in combinatie met waterrecreatie) zodat duurzaamheid en kwaliteit van leven in elkaars verlengde liggen.



► Kaart:
Visie

Robuust en flexibel raamwerk

Kenmerkend voor de Merwedekanaalzone is de omvang van het gebied en de tijdspanne waarin het gebied tot ontwikkeling wordt gebracht. De ontwikkelingen verschillen in plaats, tijd en snelheid. Ook het programma is dynamisch en kan door veranderende omstandigheden wijzigen. Dit is de charme en kracht van dit gebied. Het vraagt om een aantal randvoorwaardelijke ingrepen en gebiedskwaliteiten waar in (voor) geïnvesteerd moet worden, waaronder maatschappelijke voorzieningen, verbindingen met de omliggende wijken en groenstructuur. De gewenste flexibele manier van ontwikkelen kan niet zonder een helder robuust raamwerk van voldoende omvang, dat afhankelijk van de tijdspanne, anders is te gebruiken en in te vullen. Het raamwerk is nodig om een aantrekkelijke wijk te worden en te blijven voor verschillende doelgroepen gedurende de tijd.



3.2 Stedelijke context

Utrecht groeit naar verwachting van 330.000 naar 410.000 inwoners in 2030. In de Ruimtelijke Strategie Utrecht is doelstelling om niet meer uit te breiden in de buitengebieden maar vrijgekomen binnenstedelijke terreinen te gebruiken om de woningbouw- opgave voor (de regio) Utrecht op te vangen. Om deze stedelijke groei op duurzame wijze mogelijk te maken wordt ingezet op drie sporen:

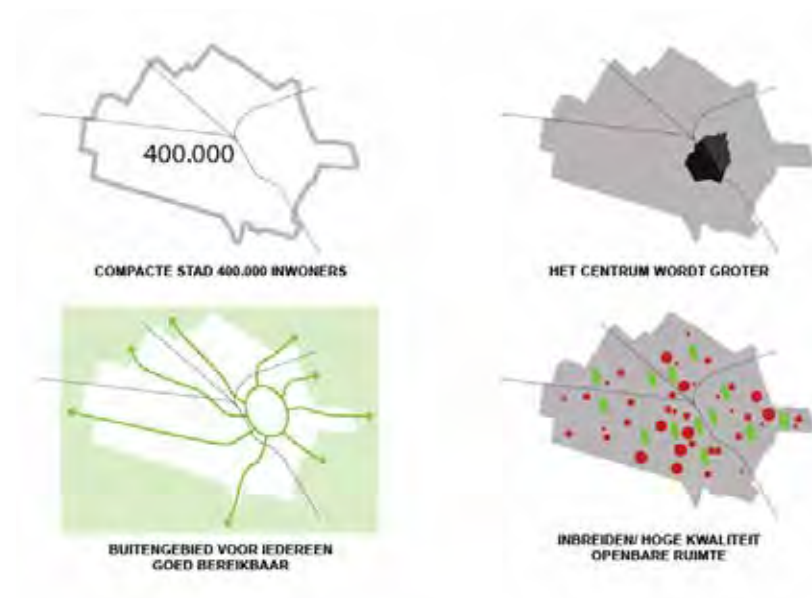
1. Het centrumgebied wordt vergroot ten westen van Utrecht Centraal;
2. Waardevolle (landschappelijke) buitengebieden worden beter bereikbaar gemaakt (voor langzaam verkeer) vanuit de stad;
3. De openbare ruimte wordt hoogwaardig ingericht, waarbij de verblijfs-functie meer in evenwicht wordt gebracht met de verbindingfunctie.

Vergroot centrumgebied

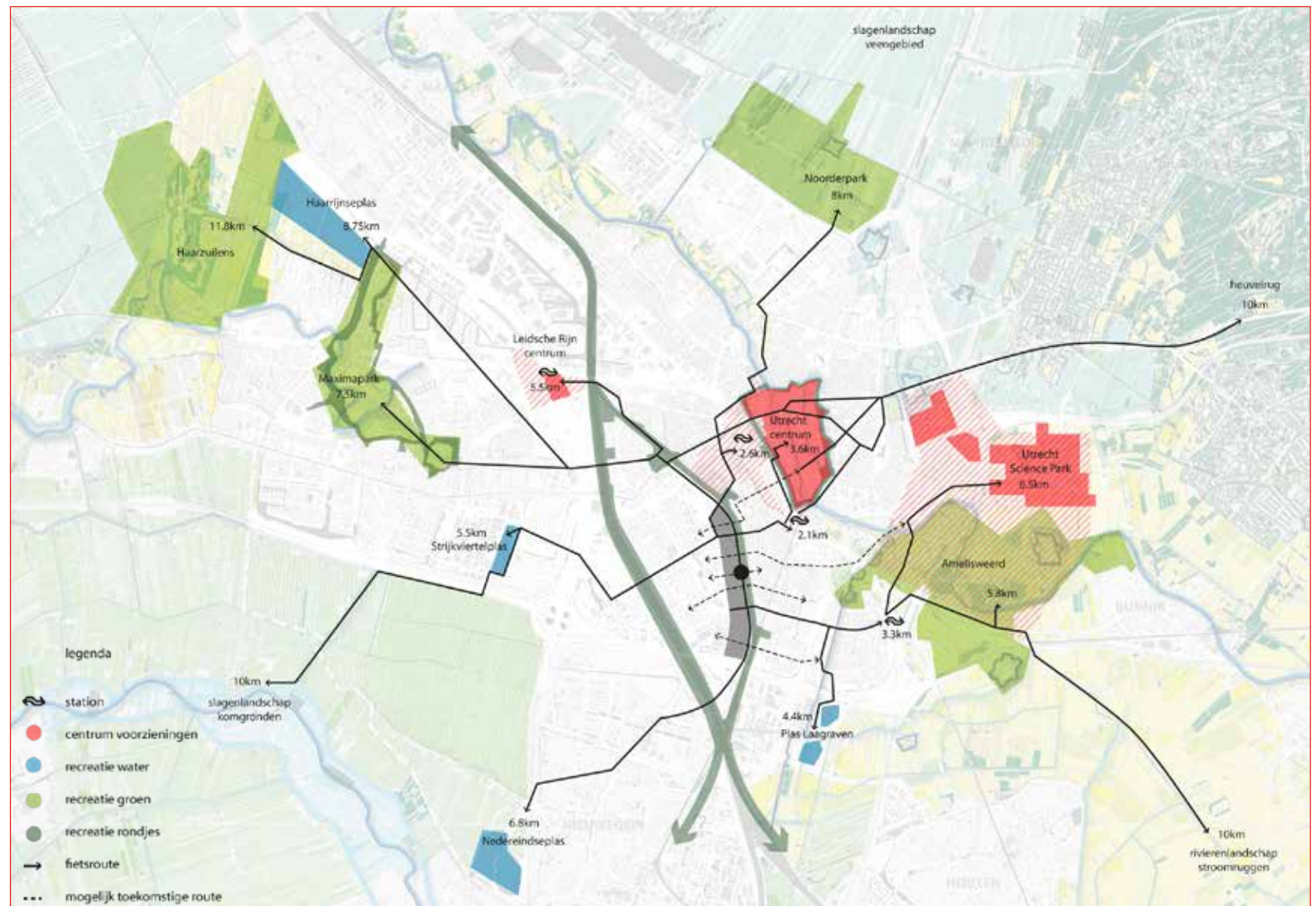
De westzijde van Utrecht Centraal ontwikkelt zich steeds meer als het nieuwe centrumgebied van Utrecht. Het nieuwe stadskantoor, het centraal station (met de trappen), het hoofdkantoor van de Rabobank, de megabioscoop en de stadswijk Parkhaven zijn al gerealiseerd. Het nieuwe WTC en de upgradering van de openbare ruimte, waaronder de herinrichting van het Jaarbeursplein, de Croeselaan en het herstel van de Leidsche Rijn en de Catharijnesingel (waardoor het Merwedekanaal direct wordt verbonden met de Utrechtse singels en de Oude Gracht) is in voorbereiding. Door deze ontwikkelingen verandert de ligging van de Merwedekanaalzone van voormalig stadsrand naar binnenstedelijke locatie.

Bereikbaarheid stedelijke voorzieningen, werk- en recreatiegebieden

Als voormalig industrie- en kantoorgebied is er geen apart langzaam verkeersnetwerk, maar zijn fietsroutes nu vooral gekoppeld aan de hoofdinfrastructuur voor auto en openbaar vervoer. Om stedelijke voorzieningen zoals Utrecht Centraal, station Vaartsche Rijn, de binnenstad, de Uithof, de werkgebieden, en de recreatiegebieden en landgoederen buiten de stad, maar ook het centrum van Nieuwegein te bereiken komt in de toekomst een fijnmazig netwerk van langzaam verkeer die deze voorzieningen vanuit de Merwedekanaalzone snel en comfortabel bereikbaar maken, als gezond en aantrekkelijk alternatief voor de auto.



► Kaart:
Stedelijke verbindingen
voor langzaam verkeer.



► Kaart:
Rondje stadseiland.

Rondje Stadseiland

Het project Rondje Stadseiland bestaat uit de hele westelijke oever van het Merwedekanaal en de oostelijke oever van het Amsterdam-Rijnkanaal van de noordpunt bij Oog in Al tot de zuidpunt bij Westraven. Het rondje is zo'n 11km lang. Het Rondje Stadseiland verbindt aanliggende wijken, waarbij wordt ingezet op het verder ontwikkelen van recreatieve en natuurlijk gebruik. Met het Rondje Stadseiland krijgt Utrecht een parkzone van formaat – te vergelijken met het Lint in Leidsche Rijn - er bij.

► Kaart:
Groene rondjes in Utrecht

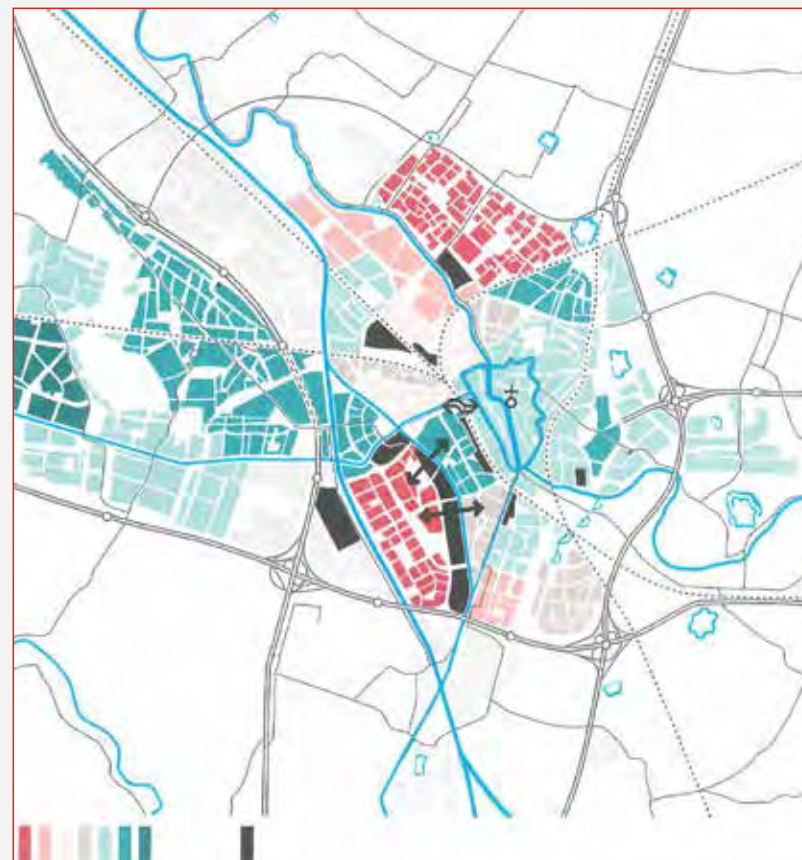


► Kaart: inclusieve stad.
De gemiddelde gezondheidservaring per buurt en de binnenstedelijke locaties in Utrecht die voor verdichting in aanmerking komen.
Bron: "Van cure naar care"
IABR - atelier Utrecht: de gezonde stad

Gezondheid Utrecht

"De bevolking van Utrecht behoort tot de gezondste van Nederland. Binnen de stad zijn de contrasten echter groot. Uiterekend de Merwedekanaalzone ligt op dit moment op de scheidslijn tussen gezond en ongezond Utrecht, helder van elkaar gescheiden door het moeilijk oversteekbare kanaal en de naastgelegen industrieterreinen. de verdichting van deze zone biedt dus ook grote kansen om de historische barrière van de kanaalzone te slechten en de wijken met een gezondheidsachterstand uit hun isolement te halen."

Bron: "Van cure naar care" IABR - Atelier Utrecht: de gezonde stad



3.3 Raamwerk

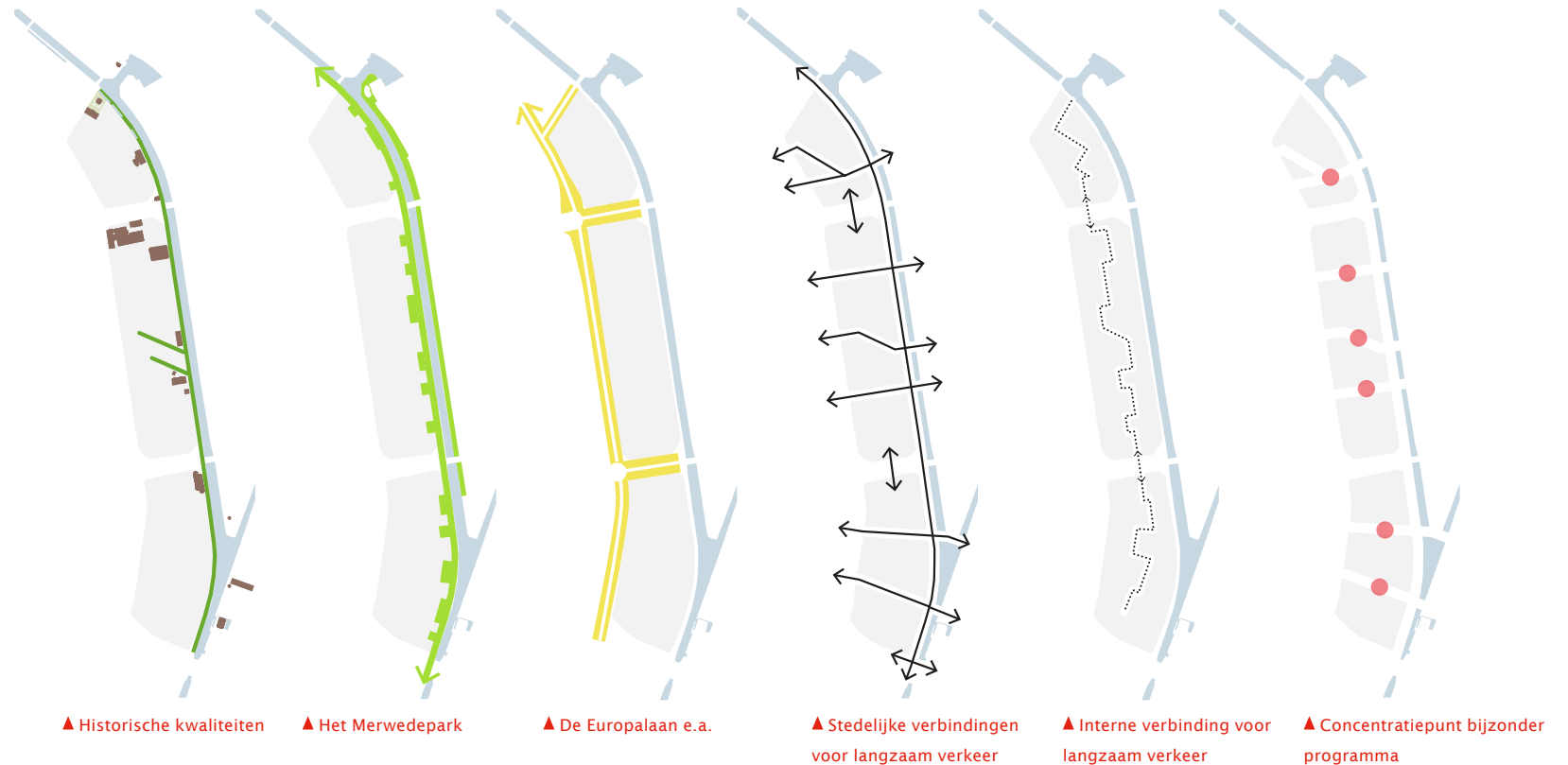
Het raamwerk legt de hoofdstructuur van de Merwedekanaalzone vast, het zorgt voor de samenhang tussen de stad en de deelgebieden en is de ruimtelijke weerslag van de ambities en de koers.

Het raamwerk wordt hierna beschreven in de volgende onderdelen:

- Historische kwaliteiten
- Het Merwedepark
- De Europalaan e.a.
- Stedelijke verbindingen voor langzaam verkeer
- Voorzieningen

Historische kwaliteiten

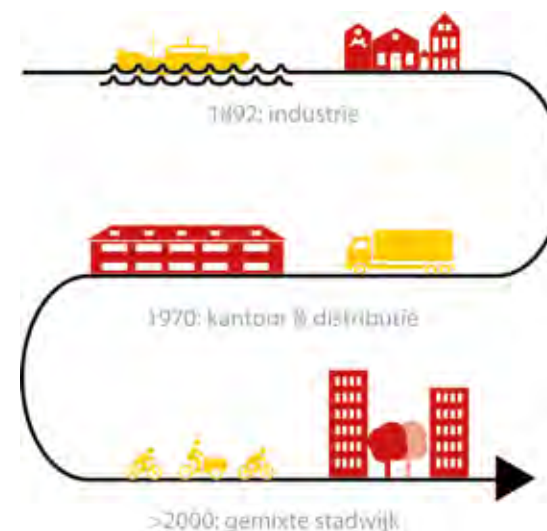
In de loop van de tijd heeft de Merwedekanaalzone steeds een ander aanzien gekregen. Aan het begin van de jaartelling was het stroomgebied van de oude Rijn die dan nog onbedijkt door het landschap stroomt. De Romeinen gebruiken de hoger gelegen oeverwallen in de eerste eeuw voor de aanleg van de Limes (de rijksgrens). In de twaalfde eeuw wordt het gebied in cultuur gebracht en ontstaat de karakteristieke strokenverkaveling met agrarisch gebruik. Met name hoveniers (kwekers van groente en fruit) zullen tot ver in de twintigste eeuw aanwezig blijven. In de tweede helft van de negentiende eeuw zorgt de aanleg van het Merwedekanaal (1892) voor een nieuwe fase. Aan het kanaal vestigt zich industriële bedrijvigheid.



De industriële bebouwing volgt de nog middeleeuwse kavelstructuur en is tegelijkertijd functioneel georiënteerd op het kanaal. Het achterland blijft vooral in gebruik als weide- en tuindersgebied. In de jaren vijftig van de twintigste eeuw met de bouw van Kanaleneiland wordt het gebied opgespoten en volgens een orthogonaal stedenbouwkundig plan ingevuld. De strook langs het Merwedekanaal wordt geïntegreerd als bedrijventerrein waar nieuwe bedrijven zich vestigen. Op plekken waar bestaande bedrijven nog aanwezig zijn vindt geen ophoging plaats en blijft de oude verkavelingsstructuur gehandhaafd. Vanaf de jaren zeventig/ tachtig maken steeds meer bedrijven plaats voor kantoren, met name in het gebied tussen de Beneluxlaan en de A12 en ten noorden van de Koningin Wilhelminalaan. De meest recente transformatie begint rond de millenniumwisseling met de verschuiving van kantorenlocatie naar woningbouw, zoals Parkhaven, MAX en Pax en Lux.

Van alle tijdslagen zijn sporen in het gebied tot op vandaag aanwezig. Die rijke gelaagdheid is een belangrijke karakteristiek. Er is namelijk niet één exclusieve tijdslaag die het gebied domineert, maar er ligt een dwarsdoorsnede van ruim tweeduizend jaar ruimtelijke ontwikkeling van de stad. De Romeinse Limes is ondergronds aanwezig.

► Figuur:
Tijdslijn historie Merwede-
kanaalzone



► Kaart:
Cultuurhistorische
gebouwen en structuren



▲ 1. Veilinghaven als
ensemble



▲ 2. Oude hovenierswoning



▲ 3. Jongeriuscomplex



▲ 4. Profiel Merwedekanaal
met Wetering



▲ 5. Restant oorspronkelijke
strokenverkaveling



▲ 6. Warmtecentrale



▲ 7. Schoorstenen



▲ 8. Woningen
Kanaalweg 57-58



▲ 9. Profiel Europalaan



▲ 10. OPG-terrein



▲ 11. Fietsendepot



▲ 12. Park Transwijk



▲ 13. Roto Smeets



▲ 14. Merwedepantsoen



▲ 15. Parkje Kanaalweg 26



▲ 16. Mobach



▲ 17. Woningen Kanaalweg
20-21



▲ 18. Parkje Kanaalweg 16



▲ 19. MAX



▲ 20. PAX en LUX



▲ 21. Le Mirage



▲ 22. Kantoor Vliegend
Hertlaan



▲ 23. Schoorsteen
Jutfaseweg



▲ 24. Equens



▲ 25. Parkje Eendrachtlaan



▲ 26. Neerlandia



▲ 27. Schoorsteen
Draadnagelweg



▲ 28. Water door Hoog-
raven



▲ 29. Steenoven Hoograven



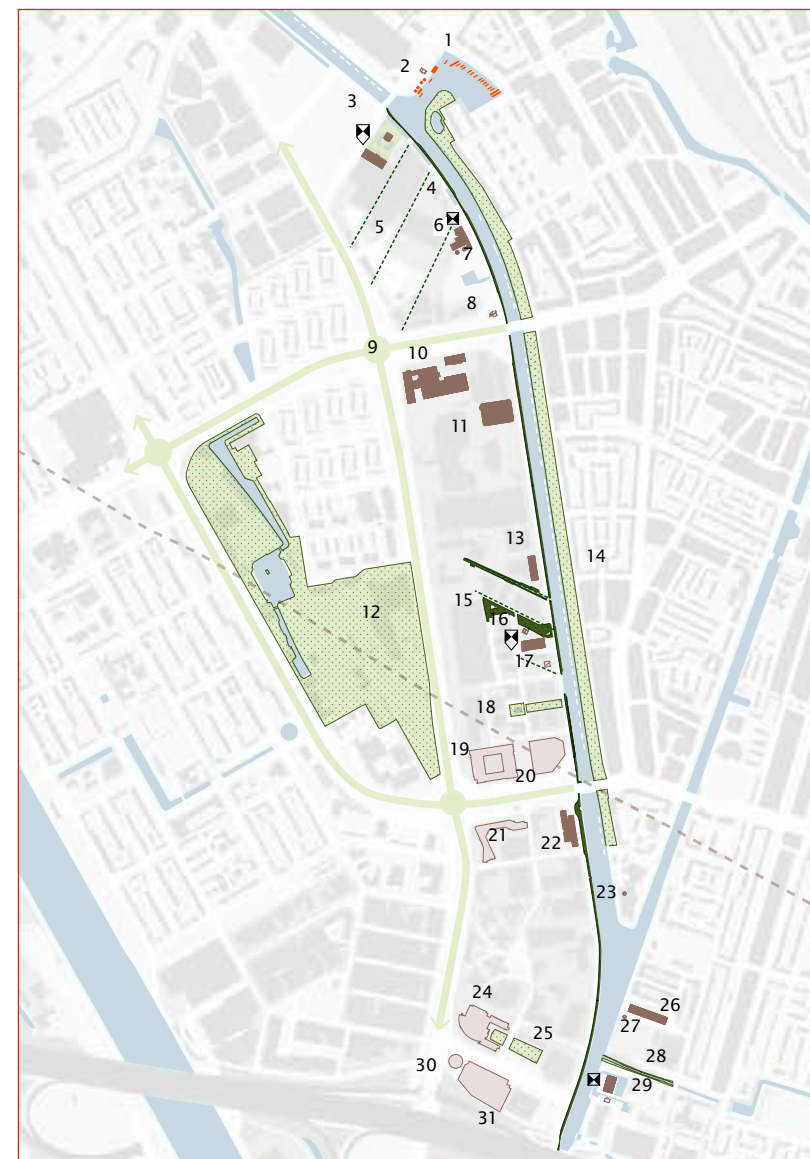
▲ 30. BDO



▲ 31. Van der Valk

Legenda

- markante bebouwing
- bebouwing met cultuurhistorische waarde
- markante bebouwing met cultuurhistorische waarde
- gemeentelijk monument
- rijksmonument
- identiteitsbepalend groen (infrastructuur)
- groen met identiteitsbepalende verschijningsvorm
- groen met cultuurhistorische waarde en met identiteitsbepalende verschijningsvorm
- restant wetering
- restant strokenverkaveling met cultuurhistorische waarde
- ensemble Veilinghavenkade met cultuurhistorische waarde
- tracé Romeinse weg (limes)
- water



► Kaart:

Bestaande situatie Kanaal-
weg / Merwedekanaal

► Kaart:

Gewenste situatie Kanaal-
weg / Merwedekanaal

Het Merwedepark

Het Merwedekanaal is 6 km lang en ligt midden in de stad. Het Merwedekanaal grenst over een afstand van 2,5 km aan de Merwedekanaalzone en is daarmee één van de belangrijkste identiteitsdragers. Dit deel zal worden ingericht als een robuust park: het Merwedepark. Langs het Merwedekanaal liggen bijzondere functies en historische relictten als de Villa Jongerius, Mobach en restanten van de wetering. Het heeft nu al een belangrijke functie voor de roeiers, de zeeverkenner, woonboten en in beperkte mate voor recreatievaart, zwemmen, vissen, fietsen en hardlopen. De doorgaande fietsroute verbindt de verschillende wijken aan de westzijde. Tegelijkertijd is de route langs het kanaal een belangrijke regionale fietsroute. De recreatieve functie van het Merwedepark en het doorgaande karakter van de fietsroute moet met elkaar in evenwicht worden gebracht. Het Merwedekanaal vormt door het beperkt aantal bruggen een barrière in dit deel van de stad.

In de toekomst is het Merwedekanaal – als onderdeel van het Rondje Stadseiland - de groene ruggengraat, die verschillende stadsdelen aan weerszijden van het kanaal met elkaar verbindt. In dit deel van de stad heeft het Merwedekanaal een robuuste groene oever met verschillende grote groenruimten. De inrichting is parkachtig en de bebouwing staat op wisselende afstand. Het Merwedepark is daardoor soms wat breder en dan weer wat smaller. Het Merwedepark is in ieder geval 29 meter breed, omdat dit de cultuurhistorische wetering niet onmogelijk maakt. Het al dan niet weer terugbrengen van deze wetering is een van de onderzoeksvragen. Het park is uitlooptgebied voor de bewoners en is door het autovrij maken geschikt om te fietsen, skaten, wandelen en joggen voor alle mensen in de stad. Ook wordt in het park ingezet op natuurontwikkeling (zoals natuurvriendelijke oevers) en waar mogelijk op waterkwaliteitsverbetering en energieopwekking.



Legenda bestaande situatie

- Deelgebied 3 Het Nieuwe Centrum/Jaarbeurs (wetering deels aanwezig)
- Deelgebied 4 Defensierrein, SPvE (wetering deels aanwezig)
- Deelgebied 5
- Deelgebied 6
- Deelgebied 6 Stedelijke verbindingsweg voor verkeer van en naar de snelweg

Legenda wenselijke situatie

- Merwedepark

► Impressie:
Kanaalweg

► Foto:
Referentie Kanaalweg



► Kaart:

Bestaande situatie Euro-
palaan

► Kaart:

Gewenste situatie Euro-
palaan

De Europalaan e.a.

In de toekomst is de Europalaan een stedelijke verbindingsweg, waar voetganger, fietser en OV-reiziger maximaal gefaciliteerd worden. De uitstraling ondersteunt de gewenste functie van de weg.

De Europalaan is goed oversteekbaar, er is voldoende ruimte voor de fietser en voetganger en aan weerszijden aantrekkelijke verblijfsruimten. De Europalaan wordt begeleid door hoge stedelijke bebouwing van de Merwedekanaalzone als stevige wand in overwegend één lijn. Uiteenlopende functies in de plint zorgen voor een levendige, brede stoep met ruimte voor allerlei activiteiten. Op de gevels wordt rekening gehouden met een geluidsbelasting van maximaal 58 dB. Aan de zijde van Park Transwijk zorgt een recreatieve zone om het park voor levendigheid. De bestaande bomen in het profiel van de Europalaan worden zoveel mogelijk behouden. De Europalaan vormt nu en in de toekomst een belangrijke dragende OV corridor. De huidige OV-functie van de Europalaan is qua busintensiteiten te vergelijken met die van de Vleutenseweg. De mr. M.A. Tellegenlaan en de Overste den Oudenlaan maken deel uit van de HOV Zuidradiaal. De busbaan Transwijk is in uitvoering. De busbaan Dichterswijk is in voorbereiding. Naast de ontsluiting van de Merwedekanaalzone, heeft het OV heeft op deze corridor een bovenregionale functie richting Nieuwegein, IJsselstein en Vianen. In de toekomst zal het OV-gebruik groeien door de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone met bijbehorende ambities voor laag autogebruik. Het goed faciliteren en inpassen van het OV in combinatie met het langzaam verkeer is dan ook essentieel. Dit vraagt dan zeker om een vrijliggende HOV-baan, geschikt voor hoogwaardig openbaar vervoer per light rail en/of bus, maar ook de huidige situatie rechtvaardigt om van de Europaan een busbaan te maken met HOV-kwaliteit. Op plekken elders in de stad met vergelijkbare busintensiteiten is een vrije busbaan toegepast.

De Merwedekanaalzone wordt vanaf de Europalaan (bij deelgebied 4 heet deze weg de Overste den Oudenlaan) ontsloten voor de auto. Ze worden zodanig ingericht dat het de gewenste functie ondersteunt, maar wel herkenbaar is als één stedelijke lijn. De verbindingen verder de stad in zijn de Tellegenlaan, de Koningin Wilhelminalaan en de Beneluxlaan. Dit zijn stedelijke verbindingswegen die het verkeer van de snelweg naar een bestemming in de stad leiden.



Legenda bestaande situatie

- Busbaan HOV Zuidradiaal Dichterswijk, lopend project
- Busbaan HOV Zuidradiaal Transwijk, lopend project
- Mogelijke tramlijn, beleid SRSR
- Stadsboulevard, beleid SRSR en mogelijk project
- Stedelijke verbindingsweg, huidig
- Stedelijke verbindingsweg voor verkeer van en naar de snelweg deelgebied 6 huidig

Legenda wenselijke situatie

- Stedelijke verbindingsweg
- Stadsboulevard
- Stedelijke verbindingsweg
- Stedelijke verbindingsweg

► Foto:
Huidig beeld Europalaan
ter plaatse van deelge-
bied 5



► Impressie:
Europalaan



Stedelijke verbindingen voor langzaam verkeer

De Merwedekanaalzone vormt een enclave in de stad, die samen met het Merwedekanaal een barrière vormt tussen vooroorlogse en naoorlogse wijken. Als voormalig industrie- en kantoorgebied kent het nauwelijks een netwerk voor langzaam verkeer. De Merwedekanaalzone is dan ook slecht aangesloten op routes naar voorzieningen, die juist voor wonen zo belangrijk zijn. Denk aan stedelijke voorzieningen als de stations, de binnenstad, de Uithof, de landgoederen en recreatiegebieden, maar ook aan voorzieningen in Kanaleneiland en Rivierenwijk/Dichterswijk, zoals scholen, winkels, sport- en zorg.

In de toekomst zorgt een fijnmazig netwerk van langzaam verkeer dat deze voorzieningen vanuit de Merwedekanaalzone snel en comfortabel bereikbaar zijn. Ook voor de aanliggende wijken worden nieuwe en bestaande voorzieningen in en om de Merwedekanaalzone beter bereikbaar en beter gebruikt. Zo ligt Park Transwijk straks op loopafstand van Rivierenwijk. In plaats van een ondoordringbaar bedrijventerrein, wordt de Merwedekanaalzone een verbindende schakel in de stad.

Het gaat om een fijnmazig en aantrekkelijk netwerk voor langzaam verkeer als aanvulling op de bestaande routes en bruggen zowel in de Merwedekanaalzone als in de omliggende wijken. De nieuwe routes zijn voorbehouden aan langzaam verkeer, ze zijn veilig voor kinderen en er staan bomen en groen. Daarmee zijn ze een gezond en aantrekkelijk alternatief voor de auto.

► Kaart:
Netwerk in relatie tot
voorzieningen



Voorzieningen

Een stadswijk van 10.000 woningen is te vergelijken met tweederde van de wijk Overvecht of eenderde van Leidsche Rijn. Straks wonen en werken er 20.000 mensen in de Merwedekanaalzone. Bewoners doen hun dagelijkse boodschappen, vullen er hun vrije tijd in en gaan soms naar de dokter. Werknemers doen hun lunch en maken hun ommetje. Voor een deel kunnen de omliggende wijken in deze behoefte voorzien. Tegelijkertijd is de Merwedekanaalzone een wijk waar we willen dat mensen zoveel mogelijk fietsen en lopen. Voorzieningen moeten in de buurt en goed bereikbaar zijn. Dat geldt zeker voor dagelijkse voorzieningen als boodschappen doen, naar school gaan, recreëren en sporten.

Daarbij is de inzet dat de Merwedekanaalzone een uitgesproken en gemengd stuk stad is met een diversiteit aan functies. Het gaat om zowel stedelijke als wijkfuncties. Het accent ligt op voorzieningen in de eerste levensbehoefte en op creatieve en kleinschalige bedrijvigheid. Er is geen ruimte voor nieuwe grootschalige functies of functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu. Alle andere functies zijn wel mogelijk en deze zijn divers en verrassend.

Als grootste binnenstedelijke ontwikkeling, waar gezonde verstedelijking centraal staat, geven we bovendien alle ruimte aan innovatieve ondernemers en instellingen die zich bezig houden met gezondheid en gedrag alsmede scale ups. Ook voorzieningen, die er voor kunnen zorgen, dat er meer uitwisseling ontstaat tussen de aanliggende wijken en bijdragen aan de inclusieve stad vallen hier onder. De nieuwe functies komen langs de Europalaan of de knooppunten van de stedelijke fietsverbindingen, zodat ze in het zicht en makkelijk bereikbaar zijn, ook vanuit de omliggende wijken.

Creatieve en bijzondere functies

In veel leegstaande gebouwen zijn tijdelijk creatieve en bijzondere functies gehuisvest. Ze hebben in de loop der tijd een prominente plek in de stad weten te verwerven. De Merwedekanaalzone is er mede door op de kaart gezet en deze functies passen goed bij de beoogde levendigheid in het gebied. Sterker, de initiatiefnemers en gebruikers behoren tot de doelgroepen van de Merwedekanaalzone. In deelgebied 5 op gemeenteground gaat het al om circa 200 creatieve ondernemers en ongeveer 10.000 m². Naast creatieve bedrijven gaat het om initiatieven die mensen helpen op de arbeidsmarkt of om meer te bewegen. Maar ook de boulderhal en de skatehal, die in een grote behoefte voorzien op indoor gebied. We zetten in om deze activiteiten zoveel mogelijk te behouden en mogelijk (tijdelijk) uit te breiden. Creatieve bedrijven en bijzondere functies in het gebied dragen bij aan de identiteit, ervaring en beleving in het gebied. De Merwedekanaalzone wordt zo interessant om te wonen en krijgt een stedelijke uitstraling.

Scholen

Voor de Merwedekanaalzone zijn in ieder geval een basisschool, een gymzaal en een school voor voortgezet onderwijs nodig. Mogelijk in de vorm van een brede school voor de leeftijd 0-18 jaar, inclusief twee gymzalen. Voor beide scholen lijkt deelgebied 5 een voor de hand liggend zoekgebied vanwege de centrale ligging.

► Foto's en kaart:
Bestaande creatieve en
bijzondere functies



▲ 1. Villa Jongerius



▲ 2. Alchemist



▲ 3. Circus Diedom



▲ 4. Boulderhal



▲ 5. Vechtclub XL



▲ 6. Skatepark Utrecht



▲ 7. Blue Linked



▲ 8. I did slow fashion



▲ 9. Harten voor sport



▲ 10. De stadstuin



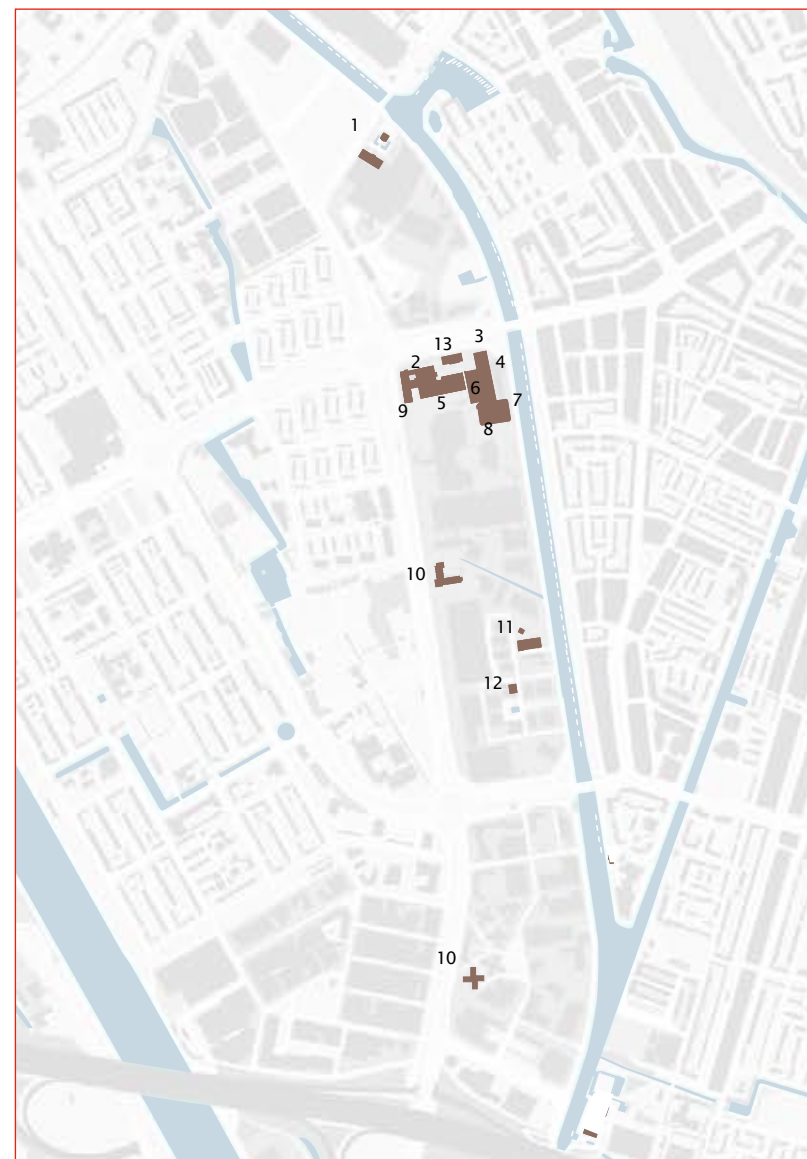
▲ 11. Mobach



▲ 12. LaLotta Cantina



▲ 13 De Stadsring



► Kaart:

Bestaande scholen en zoek-
gebied nieuwe basisschool

Sport en bewegen

De roeiers, zeeverkenners, fietsers, hardlopers, skaters en vissers gebruiken intensief het Merwedekanaal en de oevers. Voor de roeisport is het Merwedekanaal zelfs het enige beschikbare roeiwater in Utrecht. Door de nieuwe stadswijk wordt het nog drukker in deze zone. Of al het gebruik goed te combineren is, moet worden onderzocht. Een gezonde woonomgeving nodigt uit om te bewegen. We maken aantrekkelijke rondjes met plekken voor wandelen, hardlopen, skaten, urban sports enz. We maken de rondjes Transwijk en Merwedepark en maken “groene” verbindingen met het rondje Stadseiland, het Ringpark en de omliggende buurten. Met het groeien van de stad moet in dit deel van de stad rekening worden gehouden met 3 wedstrijdvoetbalvelden, 1 trainingsvoetbalveld, 2 hockeyvelden, 1 voetbalveld, 2-5 tennisvelden en een sporthal. Voor de sportvelden moet een passende oplossing gevonden worden buiten het gebied. Naast sportpark Welgelegen lijkt vooral dubbelgebruik met het parkeerterrein van de Jaarbeurs een interessante optie. De sporthal moet een plek krijgen in de Merwedekanaalzone. Hiervoor zoeken we slimme combinaties met andere functies zoals scholen. In een hoogstedelijke omgeving als de Merwedekanaalzone leent zich bij uitstek voor informele sporten in de openbare ruimte en bijzondere sporten zoals boulderen, circus en skaten zijn. Initiatieven op dit gebied worden zoveel mogelijk ondersteund.

Een gezonde woonomgeving vraagt om een aantrekkelijke openbare ruimte met veel groen en plekken voor ontmoeten en verblijf. Kinderen spelen overall. Naast de formele plekken – waarvoor de Jantje Betonnorm geldt – moeten ook informele plekken veilig en aantrekkelijk zijn om te spelen.

De *Jantje Betonnorm* houdt in dat minimaal 3% van de bebouwde oppervlakte (dit is het totale oppervlakte dat door gebouwen, tuinen, infrastructuur e.d. wordt ingenomen) wordt bestemd voor buitenspel- en verblijfsruimte (formele speel- en verblijfsruimte). (Bron: Nota Speelruimte Utrecht 2009: Geef jeugd de ruimte!)



► Kaart:
Groene routes

► Kaart:
Sport en bewegen:



► Foto's:

Referentiebeelden zorg en
welzijn

Zorg en welzijn

Hoe ziet gezond leven er in de toekomst uit, waar willen bewoners gebruik van maken? Met het initiatief Health Hub Utrecht voor een Living Lab voor het gezondheidscentrum van de toekomst in de Merwedekanaalzone liggen er kansen om hier samen met de stad achter te komen. Innovatieve ondernemers en instellingen op dit gebied geven we de ruimte. Daarnaast houden we rekening met een buurttruimte in de Merwedekanaalzone. Voor het zoekgebied van de buurttruimte ligt de omgeving van de Balijebrug voor de hand, omdat Transwijk en Dichterswijk geen buurttruimte hebben.

Winkels

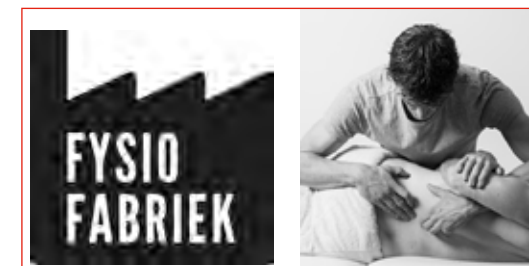
In een gezonde stadswijk kan je eenvoudig op de fiets of lopend je dagelijkse boodschappen doen. Het gaat om meer dan alleen een supermarkt. Ook kan je denken aan een versmarkt of landmarkt. Met de stad willen we verkennen wat gezond leven aan winkels vraagt en of er meer nodig is dan de m² op basis van het marktruimteonderzoek in de Merwedekanaalzone uit 2015 (2400 m²). Het zuidelijk deel van deelgebied 5 en het noordelijk deel van deelgebied 6 lijken vanwege de centrale ligging een voor de hand liggend zoekgebied maar ook kan gedacht worden aan de Europalaan.

Overige functies

In de Merwedekanaalzone reserveren we ruimte om in te kunnen spelen op veranderde behoeften en voor specials, die een meerwaarde geven aan de Merwedekanaalzone, zoals een design hotel, horeca en kinderopvang.

► Foto:

Referentiebeeld winkels



► Kaart:
Zorg en welzijn

► Kaart:
Winkels



► Figuur:
Bouwwelden

3.4 Bouwwelden

Openbare stedelijke ruimte

Het Merwedekanaal, de Europalaan en de stedelijke fietsverbindingen vormen de hoofdstructuur van de MWKZ. In de ontwikkelgebieden bestaat de openbare ruimte uit een fijnmazig stelsel (50 – 100 m) van straten en paden met één centrale route in het gebied, die goeddeels autovrij zijn. Ze zijn aantrekkelijk groen ingericht en nodigen daarmee uit om lopend of fietsend op pad te gaan. Ook al omdat de dagelijkse voorzieningen dichtbij zijn en een auto niet nodig is. Kinderen kunnen veilig zelfstandig naar school.

Het groen is dominant aanwezig en zorgt samen met het groen op en aan de gebouwen voor de groene signatuur van de Merwedekanaalzone met hoge belevings- en natuurwaarde. De groene inrichting met zoveel mogelijk open en/of halfverharding is niet alleen aantrekkelijk, maar maakt de wijk ook klimaatadaptief. Het hemelwater laten we niet het riool in, maar vangen we af in het gebied zelf en we maken dit zichtbaar in de openbare ruimte. Hierdoor worden de bewoners zich beter bewust van het de natuurlijke kringlopen die ook in hun stadswijk onmisbaar zijn. Een mogelijke water- buffer is het herstellen van de oude wetering langs het Merwedekanaal of het creëren van een inham met zwemfunctielangs. We willen regenwater vasthouden en door toepassing van water, groen en voldoende grote bomen gaan we hittestress tegen.

In de Merwedekanaalzone zijn veel prettige plekken voor bewoners en bezoekers, waar je kunt luieren in het gras, ruimte is voor sport en spel, zitten, picknicken enz. Voor alle doelgroepen zoals kinderen, jongeren, studenten en ouderen. De plekken liggen op knooppunten van routes, waar ook de bijzondere functies komen te liggen. Deze plekken zijn windluw en hebben een goede bezonning maar bieden ook op hete dagen mogelijkheden om in de schaduw te verpozen.

Er is ruimte voor eigenaarschap in de vorm van gezamenlijk beheer en ruimte voor (tijdelijke) initiatieven in de openbare ruimte. Dit zorgt ervoor dat bewoners betrokken zijn bij de openbare ruimte, elkaar makkelijker ontmoeten en leren kennen. En daardoor bijdraagt aan een gezonde (sociale) leefomgeving.





▲ Impresie:
Klimaatadaptieve straat



▲ Referentie:
Waterplein

Bouwen in hoge dichtheden

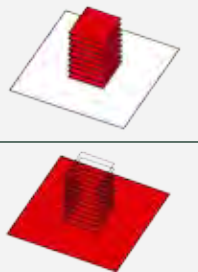
Voor de Merwedekanaalzone gaan we uit van een hoogstedelijk milieu. Dat betekent niet alleen dat er veel mensen wonen, maar ook werken en recreëren. Bij een hoogstedelijk milieu gaat het ook om bouwen in hoge dichtheden die alleen nog in Amsterdam en Rotterdam voorkomen en onlangs in Utrecht Centrum zijn voorgesteld. De eerste uitwerking van deelgebied 5 gebruiken we om de dichtheid te toetsen aan de ideeën van de stad en de markt. In de kwalitatieve uitwerking moet blijken wat het toevoegen van 6.000-9.000 woningen in de Merwedekanaalzone betekent in relatie tot de ambities van gezonde verstedelijking, zoals vermeld in hoofdstuk 2.

► Figuur:
FSI, floor space index
Bron: Spacemate

Floor Space Index (FSI).

De FSI is een methode om de bebouwingsdichtheid te meten. De FSI drukt de dichtheid van een gebied uit. De vloeroppervlakten van alle functies worden daarbij opgeteld en gedeeld door de oppervlakte van het plangebied. In de plannen van de eigenaren van deelgebied 5 wordt gewerkt met verschillende scenario's van dichtheden, variërend van een FSI van 2,5 tot ruim 3. De komende periode wordt gebruikt om de wenselijkheid van de verschillende FSI's onderbouwd in beeld te brengen.

$$FSI = \frac{\text{bruto vloeroppervlak}}{\text{oppervlak plangebied}}$$



► Foto's:
Referentiebeelden
dichtheid



► Figuur:
Ruimtelijke mix op
blokniveau

Bouwblokken

In de Merwedekanaalzone willen we én aantrekkelijke openbare stedelijke ruimten maken én bebouwing met rustige collectieve/ private binnentuinen. In de bouwblokken vormen de binnentuinen een rustige oase in de stedelijk omgeving, waar ook kleine kinderen veilig kunnen spelen. Er is een helder onderscheid tussen openbaar en privé. Diversiteit en variatie in de bouwblokken moeten ondanks de hoge dichtheid zorgen voor een menselijke maat. De bouwblokken bestaan uit afzonderlijke gebouwen die in grootte, hoogte, typologie en architectuur van elkaar verschillen. De collectieve binnentuin en een gebouwde ruimte zijn de plekken, waar bewoners elkaar ontmoeten en activiteiten hebben. De binnentuin is groen, openbaar toegankelijk en ligt goed op de zon. Bij de plaatsing hoge gebouwen wordt ook gekeken naar het leefbaarheidsaspect van windhinder. Voor de levendigheid en veiligheid zijn goede plinten nodig. Dat betekent dat er allerlei functies in de plint worden gepland, die ogen op straat garanderen, en zorgen voor veel voordeuren direct aan de straat.

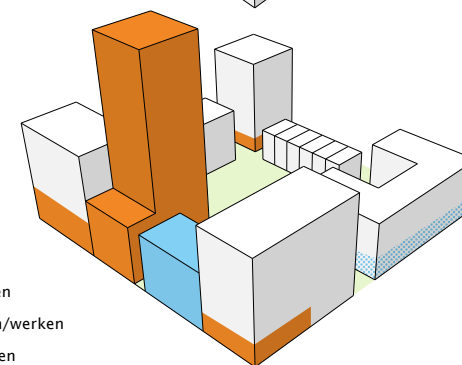
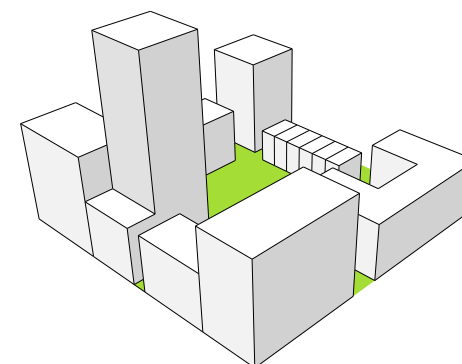
In de Merwedekanaalzone hebben de voetganger en de fietser het primaat. Er zijn voldoende fietsstallingen op een logische plek. Het parkeren van privévoertuigen is - mogelijk op afstand - binnen het (plan)gebied. Ontwikkelaars bouwen niet alleen stallingen voor fiets en auto, maar bieden mobiliteitsconcepten, zodat de mensen de meest geschikte vervoersvorm kunnen kiezen.

► Figuur:
Functionele mix op
blokniveau

Functionele mix

Als het om wonen gaat mikt de Merwedekanaalzone op mensen, die bewust kiezen voor het nieuwe stedelijk leven. Daarbinnen is er ruimte voor iedereen: starters, studenten, gezinnen, senioren, woongroepen, huur en koop. De kernwaarde bedrijvige mix betekent dan ook een grote verscheidenheid aan woningtypen: stadsappartementen (ook voor gezinnen), lofts, vriendenhuis, penthouses maar ook - in beperkte mate - stadswoningen. Het opdrachtgeverschap bestaat ook uit een mix: de ontwikkelaar of corporatie en nieuwe vormen als particulier en collectief opdrachtgeverschap. De mix organiseren we tot op het niveau van het bouwblok om zo de menselijke maat in de Merwedekanaalzone vorm te geven.

De mix zetten we door in menging met veel andere functies. Het accent ligt daarbij op de begane grond maar andere functies zijn overal denkbaar afhankelijk van de functie en ligging in het gebied. Evenals bij voorzieningen kan het hier gaan om zowel stedelijke als wijkfuncties met als randvoorwaarde dat er geen ruimte is voor nieuwe grootschalige functies of functies die grote beperkingen (voor wonen) met zich meebrengen vanuit mobiliteit of milieu. Bijzondere niet-woonfuncties passen goed in de zone langs de A12 vanwege de beperkende maatregelen vanuit gezondheid voor wonen. Het hotel van de Valk, maar ook het beoogde casino (10.500 m² m²) zijn hiervoor geschikte functies. Naast voorzieningen gaat het om kleinschalige bedrijven die moeten zorgen dat mensen kunnen werken waar ze wonen.



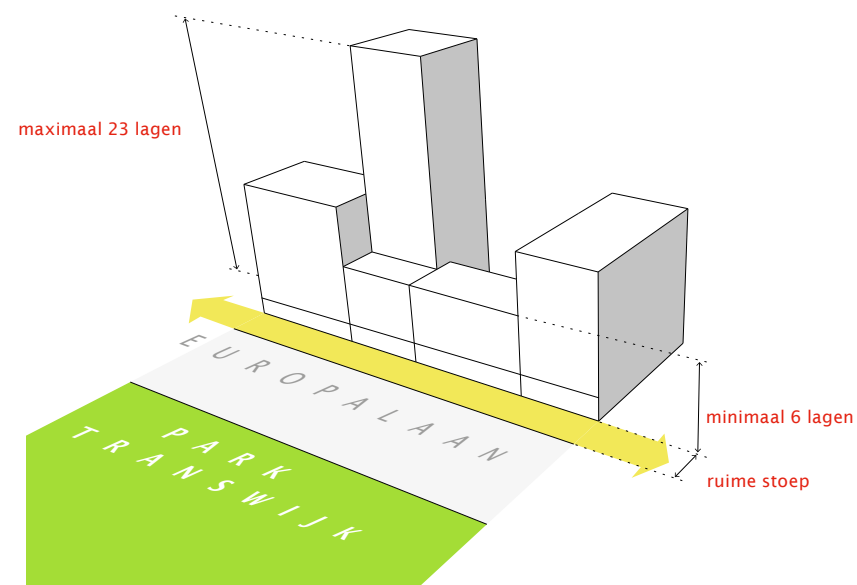
Legenda

- = Wonen
- = Woon/werken
- = Werken
- = Voorzieningen

► Figuur:
Bebouwing Europalaan

Bebouwing Europalaan e.o

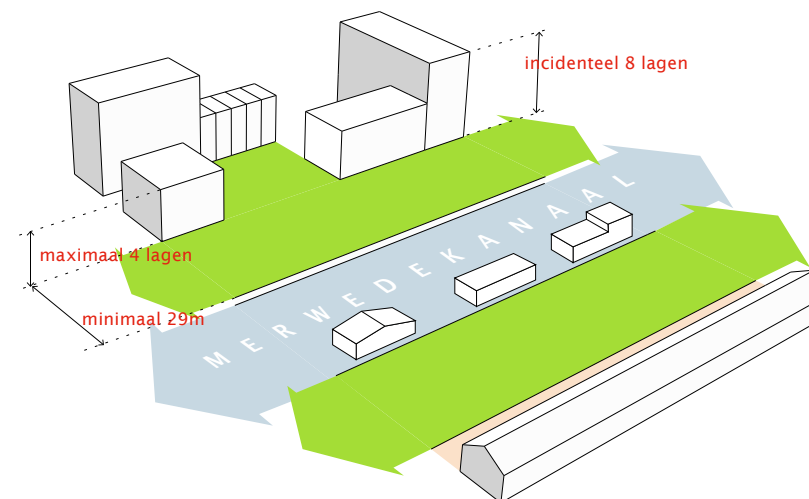
Langs de belangrijkste weg is het hoogstedelijke karakter van het gebied goed zichtbaar. De bebouwing vormt hier een stedelijke straatwand. De bouwblokken in de zone aan de Europalaan staan grotendeels met ten minste de eerste bouwlagen in de rooilijn. In de plint van de bebouwing zijn verschillende functies te vinden met daarboven wonen. De plint is flexibel in te delen. De stoep aan de Europalaan is ruim genoeg voor wandelen, verblijf en activiteiten vanuit de plint. De minimale en maximale hoogte van de bebouwing is vooralsnog 6 resp. 23 lagen (MAX). Voor de hoogtebepaling zijn voldoende bezonning en weinig windhinder maatgevend. De bebouwing speelt ook een rol bij de geluidsbelasting en leefkwaliteit van het gebied.



► Figuur:
Bebouwing Merwedekanaal
e.o.

Bebouwing Merwedepark

Aan de kanaalzijde ligt de nadruk op recreëren en groen. Hier verspringen de bouwblokken ten opzichte van elkaar, waardoor het groen van het kanaal verder tussen de bouwblokken door gaat. Dit zorgt voor openheid richting het kanaal en het geeft een speels beeld in vergelijking met een meer formeel karakter van de bebouwing aan de Europalaan. Er wordt ingezet op maximaal 8 lagen wisselende hoogte met een minimale en maximale hoogte van de bebouwing van vooralsnog 4 resp. 8 lagen. Incidenteel is een accent van 10 lagen toegestaan. Daarbij wordt gekeken naar de effecten op de bezonning en windhinder voor de omliggende bebouwing en de omgeving.



4. Ontwikkelstrategie

4.1 Functies van de Omgevingsvisie

De Omgevingsvisie beschrijft de mate van sturing en flexibiliteit, gaat over publieke en private samenwerking alsmede over de juridisch-planologische en financiële uitvoerbaarheid.

De Omgevingsvisie werkt als intern afwegingskader en als een instrument voor samenwerking met private partijen:

1 Intern afwegingskader:

- De omgevingsvisie dient om de financiële haalbaarheid van de visie te onderbouwen en toekomstige investeringen, projecten en initiatieven te kunnen toetsen op ambities van de stad en waar nodig richting te geven;
- Om voor de korte en (middel)lange termijn prioriteiten te stellen.

2 Extern samenwerkings- en verleidingsinstrument:

- Om vanuit gezamenlijke publiek-private kennis en belangen investeringen mogelijk te maken;
- Om richting eigenaren en potentiële investeerders in het gebied een verleidelijk perspectief te bieden waarbinnen zij hun investeringen kunnen afwegen;
- Om verschillende gebieden en programma's met elkaar in verband te brengen;
- Om helderheid te geven over wat private partijen van de gemeente kunnen verwachten.

4.2 Robuust raamwerk en flexibele bouwvelden

De omgevingsvisie is geen vastomlijnd stedenbouwkundig plan, maar legt enkel de kernwaarden en essentiële randvoorwaarden vast in kaderstellende punten en een robuust raamwerk richting het jaar 2030.

Tegelijkertijd moet de omgevingsvisie flexibel genoeg zijn om het gebied organisch te ontwikkelen.

Organische ontwikkeling gaat over stapsgewijze transformatie, die ruimte biedt aan individuele partijen om (nu en in de toekomst) keuzes te maken.

Dit kan betekenen dat bestaande functies blijven bestaan, tijdelijke initiatieven in leegstaande gebouwen een plek krijgen of dat kavels al ontwikkeld worden. Het gebied blijft daarmee in ontwikkeling waardoor op de korte termijn al bekendheid en levendigheid ontstaat. Organische ontwikkeling gaat ook over toekomstige flexibiliteit ten aanzien van doelgroepen, woningtypologieën, maatschappelijke en commerciële voorzieningen. De markt verandert en technologische ontwikkelingen bieden nieuwe kansen. Oplossingen van nu zijn niet de oplossingen van straks. De gewenste flexibele manier van ontwikkelen kan niet zonder een helder robuust raamwerk.

Met deze strategie maken we ontwikkelingen mogelijk en voorkomen we dat de omgevingsvisie op korte termijn achterhaald is. Dichtheden moeten passen binnen het raamwerk en de kaderstellende punten.

Uit het MER blijkt dat er met bestaand verkeersarm verkeers- en parkeerbeleid in ieder geval plaats is voor 6.000 nieuwe woningen in het gehele gebied. De ambitie is erop gericht om 9.000 nieuwe woningen mogelijk te maken. Daarvoor zijn aanvullende maatregelen nodig boven de in huidige mer-aanpak gangbare maatregelen. Gedacht moet worden aan een schaa sprong OV en een oplossing voor de verkeersafwikkeling rond de A12. Inzicht in de effecten van smart mobility en slim verkeersgedrag is daarbij nodig. Het is onduidelijk wanneer er zicht is op de realisatie van deze aanvullende maatregelen. Tot die tijd moet uitgegaan worden van maximaal 6.000 nieuwe woningen. Dit heeft consequenties voor de mogelijkheden tot fasering van de ontwikkeling. Het lijkt logisch om voornamelijk in te zetten op een stevige dichtheid in deelgebied 5 en ruimte te laten voor een verdere stedelijke herontwikkeling in deelgebied 6. De toedeling van de woningaantallen en andere functies aan de deelgebieden en bouwblokken wordt nog nader uitgewerkt

4.3 Relatie met lopende projecten en huidig gebruik

De Merwedekanaalzone is geen onbeschreven blad. Het gebied ontwikkelt zich al eeuwen. Met de Ontwikkelingsvisie is een nieuw moment om de koers voor de komende generaties uit te zetten. Die koers is soms strijdig met het huidig gebruik of gaat voor een deel ten koste van het huidige gebruik.

- Voor het LPG-terrein en de busstalling is de inzet om deze naar elders te verplaatsen. Hier lopen al trajecten;
- voor de tippelzone wordt in kaart gebracht of afbouw of tijdelijke inpassing (binnen de Merwedekanaalzone) mogelijk is en op welke termijn;
- voor de warmtekrachtcentrale wordt ingezet om de negatieve effecten voor woningbouw weg te nemen. Hier loopt al een traject;
- voor de bestaande bedrijven met milieuhinder zal per geval naar een oplossing gezocht moeten worden. Uitgangspunt is dat de activiteiten van Mobach gehandhaafd blijven;
- Alhoewel eerder genoemd: roei- activiteiten, de activiteiten van de zeeverkenner en de woonboten komen onder druk te staan met een intensiever gebruik van de Merwedekanaalzone. We onderzoeken hoe de toename van (water)recreatie zich kan verhouden met het huidig gebruik van het kanaal;
- Voor het Defensie terrein is een vastgesteld Stedenbouwkundig Programma van Eisen, waarvoor een traject loopt;
- Tijdelijk gebruik van bestaande panden voor bijv. creatieve sector / organische ontwikkeling.

Naast het huidige gebruik zijn er al initiatieven in een gevorderd stadium. Projecten in het gebied waarover al besluitvorming heeft plaatsgevonden, zijn in het MER als autonome ontwikkeling opgenomen. Dat wil zeggen dat die niet meer ter discussie staan. Het gaat daarbij om de Wilhelminawerf. De ontwikkeling van het Defensie terrein is geen autonome ontwikkeling, maar wordt wel als randvoorwaarde meegenomen. Het casino wordt met de Omgevingsvisie - Ruimtelijke agenda mogelijk gemaakt. Tijdelijke initiatieven kunnen in het gebied een plek vinden op basis van bestaand ruimtelijk beleid en vallen daarmee buiten de transitie-opgave.

Discussiepunten

- De kaders zijn door de gemeente gesteld in deze Omgevingsvisie en worden zoveel mogelijk publiekrechtelijk geborgd. Binnen de kaders wordt zoveel mogelijk flexibiliteit geboden.

Onderzoek

In de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht worden de mogelijkheden om lopende plannen beter aan te laten sluiten bij de kaders zoals die zijn gesteld in deze Omgevingsvisie.
- Onderzocht worden de fasering en de verdeling van de dichtheden en het programma (bijvoorbeeld voorzieningen en sociale woningbouw) over de deelgebieden en ontwikkellocaties, ook in relatie tot de ontwikkelambitie van 9.000 woningen. Daarbij speelt ook de vraag of de Merwedekanaalzone één samenhangende ontwikkeling is of het drie aparte deelontwikkelingen zijn.
- Voor de verschillende thema's worden de financiële haalbaarheid en maatschappelijke waarden in beeld gebracht. Waar ambities elkaar bijten maken we een afweging.

4.4 Publieke en private samenwerking

Een belangrijk aspect van de ontwikkelstrategie is de rolverdeling tussen gemeente, andere overheden, marktpartijen en bewoners. De aanpak van de gemeente is er in de basis op gericht om samen met deze partijen de transformatie tot stand te brengen. Er zal echter ook een regierol van de gemeente nodig zijn omdat er vraagstukken zijn die het gebiedsbelang overstijgen of die erg ingewikkeld zijn voor partijen om onderling te regelen (en waar wij als gemeente wel hoge ambitie op hebben): bijv energieafspraken.

4.5 Juridisch-planologische uitvoerbaarheid

De Omgevingsvisie beschrijft de ambities en hoofdlijnen van de gewenste ontwikkeling van de Merwedekanaalzone op de lange termijn. De visie doet uitspraken over de ruimtelijke en programmatische kaders voor de ontwikkeling. Er is een m.e.r. uitgevoerd om de milieukundige haalbaarheid van deze ruimtelijk-programmatische kaders te toetsen en onderbouwen.

Het toekomstige juridisch-planologisch kader moet invulling geven aan de kaderstellende punten zoals geformuleerd in H2 en het robuuste raamwerk van H3 vastleggen. Het juridisch-planologische kader moet daarnaast voldoende flexibiliteit bieden voor ondernemerschap, innovatie en ontwikkelingen in de markt.

Afhankelijk van eigendoms- en/of gebruikssituatie van de deelgebieden zullen één of meer ontwikkelingsgerichte bestemmingsplannen worden gemaakt. Dit kunnen plannen zijn met een globale of een gedetailleerde eindbestemming of plannen waarin uitwerkingsverplichtingen zijn opgenomen. Omdat Utrecht in de Crisis en herstelwet (Chw) is aangewezen als experimenteer-gemeente kunnen op basis van artikel 7c van het Besluit Chw ook bestemmingsplannen met een verbrede reikwijdte worden gemaakt. In dergelijke bestemmingsplannen mogen, binnen bepaalde kaders, innovatieve regelingen op het raakvlak van milieu en ruimtelijke ordening worden opgenomen. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan milieukwaliteitseisen die kunnen worden opgenomen in het bestemmingsplan.

Onderzoeken

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht wordt op welke wijze de gemeente gaat samenwerken met andere partijen (eigenaren, bedrijven, ontwikkelaars, omwonenden, bewoners, etc.) om de ambitie te realiseren.

Monitoring- en evaluatieprogramma

De ambities van een gezonde en duurzame verstedelijking van de Merwedekanaalzone dienen op de juiste momenten in het traject van planontwikkeling opgepakt te worden. Algemeen hulpmiddel is de GPR-stedenbouw, die ingezet wordt voor de deelplannen. Hiermee zal het ontwerpproces periodiek worden beoordeeld op de kwaliteitscriteria. Dit is een uitgangspunt in de omgevingsvisie.

De milieucriteria zijn opgenomen in de Omgevingsvisie, en vormen de basis voor de monitoring. Hierbinnen zal een nadere selectie van belangrijke milieu-accenten plaatsvinden, zoals:

- verkeer: bereikbaarheid, langzaam verkeerroutes, auto/fietsparkeren, autoluwe buitenruimte;
- geluid: geluidgehinderden, geluidbelast oppervlak ;
- gezondheid: ruimte voor beweging, aandeel rondje Stadseiland, luchtkwaliteit ;
- energie: energieprestatie gebouw en gebied;
- water: waterberging, verhard oppervlak;
- materiaalgebruik: GPR, milieuprestatie gebouwen, pilots circulair bouwen en deeleconomie.

Elk criterium zal worden uitgedrukt op een bandbreedte van basiskwaliteit tot maximale ambitie. Gelet op de lange doorlooptijd van de transformatie wordt een in de tijd dynamisch model beoogd. Veranderingen in technologische mogelijkheden, kosten en regels kunnen aanleiding geven om de kwaliteitsambities te herijken.

Naast de milieukaders zijn er ook andere programmatische, organisatorische en financiële kaderstellende uitspraken in de Omgevingsvisie gedaan, die in het monitoringsysteem een plek behoren te krijgen. Daarmee wordt het monitoringsysteem integraal en breed gedragen.

De aanzet voor het monitoring- en evaluatieprogramma in het MER in bijlage 2, zal in het vervolg worden uitgewerkt. Aandacht gaat uit naar de opzet van de monitoring, de manier waarop over de resultaten wordt gecommuniceerd (digitaal forum), de te betrekken partijen, en de planning. De evaluatiemomenten zijn het meest waardevol als ze aansluiten bij de doorwerking in (nieuwe) besluiten, zoals voor een gebiedsuitwerking of planherziening.

Discussiepunten

- We benutten zoveel mogelijk de kennis en expertise van bewoners, ondernemers en initiatiefnemers in het gebied.

MER advies

De Commissie vindt het uitwerken van een monitorings- en evaluatieprogramma belangrijk waarin wordt getoetst of de ambities daadwerkelijk zijn of worden gerealiseerd of dat bijsturing van beleid nodig is. De Commissie adviseert een periodieke visitatie als kwaliteitsinstrument aan het monitorings- en evaluatieprogramma toe te voegen.

De hieronder genoemde onderzoeksvragen worden in lijn met het MER advies gezien.

Monitoring- en evaluatieprogramma

De ambities van een gezonde en duurzame verstedelijking van de Merwedekanaalzone dienen op de juiste momenten in het traject van planontwikkeling opgepakt te worden. Algemeen hulpmiddel is de GPR-stedenbouw, die ingezet wordt voor de deelplannen. Hiermee zal het ontwerpproces periodiek worden beoordeeld op de kwaliteitscriteria. Dit is een uitgangspunt in de omgevingsvisie.

De milieucriteria zijn opgenomen in de Omgevingsvisie, en vormen de basis voor de monitoring. Hierbinnen zal een nadere selectie van belangrijke milieu-accenten plaatsvinden, zoals:

- verkeer: bereikbaarheid, langzaam verkeer routes, auto/fietsparkeren, autoluwe buitenruimte;
- geluid: geluidgehinderden, geluidbelast oppervlak;
- gezondheid: ruimte voor beweging, aandeel rondje Stadseiland, luchtkwaliteit ;
- energie: energieprestatie gebouw en gebied;
- water: waterberging, verhard oppervlak ;
- materiaalgebruik: GPR, milieuprestatie gebouwen, pilots circulair bouwen en deeleconomie.

Elk criterium zal worden uitgedrukt op een bandbreedte van basiskwaliteit tot maximale ambitie. Gelet op de lange doorlooptijd van de transformatie wordt een in de tijd dynamisch model beoogd. Veranderingen in technologische mogelijkheden, kosten en regels kunnen aanleiding geven om de kwaliteitsambities te herijken.

Naast de milieukaders zijn er ook andere programmatische, organisatorische en financiële kaderstellende uitspraken in de Omgevingsvisie gedaan, die in het monitoringsysteem een plek behoren te krijgen. Daarmee wordt het monitoringsysteem integraal en breed gedragen.

De aanzet voor het monitoring- en evaluatieprogramma in het MER in bijlage 2, zal in het vervolg worden uitgewerkt. Aandacht gaat uit naar de opzet van de monitoring, de manier waarop over de resultaten wordt gecommuniceerd (digitaal forum), de te betrekken partijen, en de planning. De evaluatiemomenten zijn het meest waardevol als ze aansluiten bij de doorwerking in (nieuwe) besluiten, zoals voor een gebiedsuitwerking of planherziening.

Onderzoek

Voor de Merwedekanaalzone:

- Onderzocht wordt welk juridisch-planologisch instrumentarium het best aansluit bij de verschillende vormen van transformatie.
- Onderzocht wordt de mogelijkheden om met de Crisis en Herstelwet te experimenteren.
- Onderzocht wordt op welke wijze in de aanvulling op het MER naar een nieuwe toepassing van het m.e.r.-instrument te gestreefd kan worden. Daarmee kan een 'dynamisch MER' ontstaan dat de kaders biedt en bijsturing kan geven gedurende de transformatie van de Merwedekanaalzone.

4.6 Financiële uitvoerbaarheid

Voor de transformatie van de Merwedekanaalzone zijn randvoorwaardelijke investeringen nodig, waar elke individuele ontwikkeling aan moet bijdragen. De bijdragen zullen per initiatief moeten worden verankerd in een anterieure overeenkomst of een exploitatieplan. Gelet op de vele al in voorbereiding zijnde initiatieven is het zaak op korte termijn de benodigde bijdragen te definiëren.

De uitvoering van de Omgevingsvisie vraagt om investeringen, ook van de gemeente. Marktpartijen zullen investeren als de investering ook gedekt wordt door opbrengsten, met een redelijk rendement. Het gebied zal rendabel en minder rendabel programma kennen. Rendabele en onrendabele investeringen zullen daarom op gebiedsniveau verevend worden.

De gemeente streeft in beginsel naar maximaal kostenverhaal, i.c. dekking van al haar kosten. Afspraken over kostenverhaal worden vastgelegd in een anterieure (exploitatie-) overeenkomst. In deze overeenkomst kunnen ook afspraken worden vastgelegd over inhoudelijke wensen, zoals duurzaamheid, kwaliteit openbare ruimte, etc. De anterieure overeenkomst wordt gesloten voordat een bestemmingsplan voor een nieuw bouwplan wordt vastgesteld door de gemeenteraad.

De opbrengsten/dekking komt uit de grondwaarde van het te realiseren nieuwe bouwprogramma. Dit bouwprogramma bestaat grotendeels uit woningen, maar ook uit maatschappelijke en commerciële voorzieningen (mix van wonen, werken en recreëren). De grondwaarde kan op basis van kengetallen voor vastgoed worden bepaald. Bij de daadwerkelijke projectontwikkeling van het vastgoed wordt uiteindelijk ook de definitieve grondwaarde of kostenverhaal bepaald. De gemeentelijke ambities ten aanzien van gezondheid, duurzaamheid en stedenbouwkundige kwaliteit zijn hoog. Om dergelijke kwalitatieve ambities te realiseren bestaat de kans dat de grondwaarde lager zal uitvallen dan maximaal haalbaar is.

De kosten betreffen de (her)inrichting van bestaand en nieuw openbaar gebied, zoals aanleg wegen, kruisingen, bruggen, groenvoorzieningen, sport- en recreatievoorzieningen en water. Daarnaast ook de kosten van de planontwikkeling, en rentekosten door de lange doorlooptijd van het project. Hiervoor is het noodzakelijk een budget te ramen die met een verdeelsleutel bepalend is voor de bijdragen per individuele ontwikkeling.

Omdat niet bekend is hoe deze gebiedsontwikkeling de komende 15 a 20 jaar zal verlopen is het belangrijk de financiële haalbaarheid zo goed als mogelijk in te kunnen schatten (op basis van verwachte opbrengsten en kosten) en deze te monitoren en eventueel bij te sturen gedurende de ontwikkeling. Hierbij kan onderscheid gemaakt kan worden in harde randvoorwaarden en wensen (“must have’s” en “nice to have’s”).

► Figuur:
Mogelijke verdeling
dichtheden



Onderzoeken

In de Merwedekanaalzone:

- De kosten en opbrengsten en toedeling daarvan worden in beeld gebracht, passend bij de ambities van de Merwedekanaalzone en daarbij worden onderstaande vragen beantwoord.
 - Welke (randvoorwaardelijke) investerings-, beheers- en plankosten moeten voor het totale plangebied worden gemaakt?
 - Onderzocht worden de randvoorwaarden en de benodigde instrumenten waaronder de bestaande creatieve en maatschappelijke bedrijven kunnen worden gefaciliteerd.
 - Onderzocht worden welke afspraken met ontwikkelaars nodig zijn om creatieve en sociale bedrijven in het gebied mogelijk te maken.
 - Welke kosten kunnen worden toebedeeld en verrekend aan het totaal (bijvoorbeeld via een gebiedsfonds)?
 - Welke kosten kunnen worden toebedeeld en verrekend aan de verschillende deelgebieden en/of de individuele projecten?
 - Hoe verhoudt dit zich tot lopende afspraken en besluiten?
 - Hoe maken toekomstige initiatieven/projecten onderdeel uit van de financiële afspraken?
- Welke middelen en mensen kan de gemeente inzetten om de gebiedsopgave te realiseren; wat kunnen andere partijen doen en wat kan de gemeente dus loslaten?
- Welke voorzieningen zijn randvoorwaardelijk, welke zijn must haves en welke zijn nice to haves?
- Hoe worden voorinvesteringen gefinancierd en welke rol (en risico) kan en/of wil de gemeente daar in nemen?
- Hoe verhouden ambities zich tot financiële mogelijkheden?
- Hoe zorgen we dat er voldoende sociale huurwoningen worden gerealiseerd, en welke (integrale) strategie past daar het beste bij.
- Onderzocht wordt hoe een investerings- en uitvoeringsstrategie voor een energieneutrale Merwedekanaalzone met publieke en private partijen ontwikkeld kan worden.
- Onderzocht wordt welk juridisch-planologisch instrumentarium het beste aansluit bij de verschillende vormen van transformatie.

5. Samen Stad Maken

Samen Stad Maken

De komende 15 jaar zal de Merwedekanaalzone veranderen in een hoogstedelijke gezonde stadswijk. Utrecht wil samen met initiatiefnemers, belanghebbenden en belangstellenden werken aan de opgaven en ambities voor dit gebied. De Omgevingsvisie is een belangrijke stap in dit proces. Ook bij uitwerking tot concrete plannen blijven we met de stad samenwerken om hier een stadswijk te maken, waar het prettig wonen, werken en recreëren is.

Samenwerking en initiatief eigenaren

Voor deelgebied 5 is op initiatief van het samenwerkingsverband Meer Merwede de afgelopen jaren door grondeigenaren, gebruikers en andere belanghebbenden intensief nagedacht over de toekomstige transformatie. Dit heeft geresulteerd in de ontwikkelambitie 'Merwede compact, gezond en gelukkig' (november 2015). Inmiddels hebben zij samen een stedenbouwkundige ingeschakeld en werken zij aan een gezamenlijk stedenbouwkundig plan voor dit deelgebied. De gemeente werkt hierin mee als een van de eigenaren.

Ook in deelgebied 6 zien we initiatief van individuele eigenaren die samen met gemeente en andere partijen in de omgeving zoeken naar (tijdelijke) oplossingen, zoals transformatie van kantoorfunctie naar wonen. Zodat steeds meer mensen het gebied ervaren en elke dag 'stad maken' in de Merwedekanaalzone.

In deelgebied 4, met het defensieterrein, de Wilhelminawerf en de kantorenstrook aan de Wilhelminalaan, hebben ontwikkelaar en gemeente de omwonenden en andere belanghebbenden eerder al intensief betrokken bij de planontwikkeling.

Samenwerking overheden en instellingen

Vanwege de hoge ambities van Utrecht om de Merwedekanaalzone op een gezonde wijze te bouwen trekt de grootste binnenstedelijke locatie ook alle aandacht van andere overheden en instellingen. Zo werkt Utrecht samen met onder meer RWS, provincie, Hoogheemraadschap en RIVM aan het Corporate Innovatieprogramma Merwedekanaal, de klimaatadaptieve openbare ruimte

in de Merwedekanaalzone en de Atlas Natuurlijk Kapitaal. Deze zullen bij de uitwerking van de Omgevingsvisie worden gebruikt.

Stadsgesprekken

De gemeente is in de periode van januari tot en met mei 2017 meerdere malen met de stad in gesprek gegaan over een aantal belangrijke thema's voor de Merwedekanaalzone. In de vorm van Stadsgesprekken onderzoekt de gemeente samen met belanghebbenden, deskundigen en iedereen die zich betrokken voelt, hoe er in dit gebied op gezonde en duurzame wijze een goede mix van functies gerealiseerd kan worden. De ambities zoals gesteld in het ambitieweb gezonde verstedelijking vormen hierbij het vertrekpunt.

In de aanloop naar elk stadsgesprek zijn werkateliers in het gebied gehouden om de gespreksthema's uit te diepen. Daarbij is ook kennis en expertise van buiten de gemeente binnen gehaald, bijvoorbeeld opgedaan bij gebiedsontwikkelingen elders. De inzichten uit deze sessies zijn ingebracht in de stadsgesprekken, ter verbreding en verdieping. Ook met de inzet van het bureau Site urban development, als externe procesbegeleider, en mensen van Meer Merwede als kenners van het gebied, is de blik op de thematiek verruimd.

Tijdens de inspiratieavond van 10 januari 2017 in De Alchemist zijn de ambities en wensen van de stad opgehaald. Ruim 170 belangstellenden hebben deze bijeenkomst bezocht om meningen en ideeën uit te wisselen over de nieuw te bouwen stadswijk. Van de deelnemers die de enquête hebben ingevuld wilde 80% verder meepraten over groen en het kanaal, de openbare ruimte, wat een gezonde leefomgeving is, welke functies er komen en hoe ze willen wonen in deze zone.



► Foto's:
Inspiratiebijeenkomst
Merwedekanaalzone

In vervolg op de inspiratieavond zijn twee stadsgesprekken georganiseerd waar al deze onderwerpen voor de Omgevingsvisie samen komen.

Bij het stadsgesprek van 21 maart in De Alchemist waren ruim 130 bewoners, ondernemers, ontwikkelaars, raadsleden en andere belangstellenden. De centrale vraag was hier: wie zijn de toekomstige bewoners en gebruikers van de Merwedekanaalzone? En hoe willen zij wonen, leven, recreëren en gebruik maken van voorzieningen? Het stadsgesprek van 19 april in De Stadstuin trok ruim 70 belangstellenden en had als centrale vraag: wat is belangrijk voor de Merwedekanaalzone als het gaat om stedelijk wonen, mobiliteit en voorzieningen?

De uitkomsten van de inspiratieavond en de stadsgesprekken (zie bijlage) geven mede vorm aan de Omgevingsvisie. Om vroegtijdig kansen te verkennen en dilemma's te slechten, is en wordt ook de gemeenteraad gedurende actief betrokken. De opgaven en ambities van de stad en de inbreng vanuit belanghebbenden en belangstellenden komen op die manier samen in de Omgevingsvisie: Top down en bottom up komen samen. Zo bouwt de stad verder aan dit kansrijke stuk Utrecht. Het proces van Samen Stad Maken gaat door. De gemeente informeert en betreft iedereen die dat wil, onder meer via de website www.utrecht.nl/merwedekanaalzone en de digitale nieuwsbrief. Aanmelden kan via merwedekanaalzone@utrecht.nl



▲ 1e Stadsgesprek Omgevingsvisie (De Alchemist)



▲ Als casus bij expertmeeting Smart Mobility (Stadskantoor)



▲ HKU-studenten Spatial Design ontwerpen stadswijk (Stadskantoor)



▲ 2e Stadsgesprek Omgevingsvisie (De Stadstuin)



▲ Opening Pax en Lux (Europaplein)



▲ Inspiratieavond (De Alchemist)



▲ Opening modelwoning Stadspoort Zuid (Europa-laan 200)

Lessen werkateliers en stadsgesprekken

- Houd rekening met een groeiende behoefte aan grootstedelijk en gezond leven die aansluit op allerlei gezinssamenstellingen van vandaag de dag en meer vernieuwende woonconcepten ('living as a service');
- Maak van de Merwedekanaalzone een Healthy Urban Living bestemming voor Utrecht en directe omgeving;
- Sorteert nu al voor op alternatieve OV-oplossingen die de Merwedekanaalzone en andere delen van de regio nodig heeft om de groei van regio Utrecht te kunnen faciliteren;
- Zorg dat de Merwedekanaalzone naast wijkvoorzieningen ook diensten, voorzieningen en 'attracties' voor de stad en de wijken rondom biedt;
- Leg minder nadruk op doelgroepen, focus op een Healthy Urban Leefstijl. Een exclusief concept, met inclusieve principes, zoals:
 - Kleiner privébezit, groter beroep op collectieve voorzieningen
 - Slimme mobiliteit – weinig eigen auto/parkeerplaats
 - Bijdragen aan een sterke community (halen en brengen)
- Neem de openbare ruimte als dé drager van de kwaliteit van leven en hét toneel van Healthy Urban Living;
- Herken de voedingsbodem die er is voor een unieke gebiedsoplossing voor mobiliteit (o.a. parkeren op afstand, slimmer benutten, deelconcepten, mobility as a service);
- Geef een nieuwe invulling aan het voorzieningenaanbod: geen winkelcentrum maar een organisch groeiende voorzieningenstructuur met betekenisvolle plekken en plinten;
- Erken dat er een overkoepelende gebiedsgerichte organisatie nodig is, die als collectieve gebiedsbeheerder/verhuurder stuurt op de gewenste kwaliteit van het voorzieningenniveau en de exploitatie van het vastgoed;
- Erken dat bij grote ambities grote investeringen horen: kies als publieke-private partijen met trots voor een bijzonder gebiedsconcept en toon lef;
- Zorg voor vroegtijdig 'laden' van het gebied met plekken die bijdragen aan de Healthy Urban Living propositie of zorg voor tijdelijke programmering om het gebied nóg beter op de kaart te zetten;

- Zie als cruciale ingrediënten en behoeften voor de Merwedekanaalzone: ontmoeten, verrassing, groen, comfortabel leven, gemeenschapszin.

Welke onderzoeksvragen komen uit de sessies van Samen Stad Maken en verdienen uitwerking?

- Hoe kan de gebiedsoplossing voor mobiliteit in de vorm van een concessie worden uitgezet in de markt?
- Welke financiële middelen/strategieën kunnen er voor zorgen dat vroegtijdige (voorwaardelijke) publieke investeringen worden gedaan?
- Welke bestaande voorzieningen in en rondom de MWKZ sluiten aan bij de (healthy urban living) behoefte van de toekomstige gebruikers/bewoners (kwalitatieve inventarisatie)?
- Welke kansen biedt een gebiedsgerichte organisatie (bijvoorbeeld gebiedsfonds) tijdens ontwikkeling en beheer van het gebied?
- Hoe werken woondiensten op blokniveau?

Bijlage: Lijst cultuurhistorische gebouwen en structuren

Cultuurhistorische gebouwen

- Kanaalweg 64: Villa Jongerius, met kantoor en tuin, inclusief bruggen over de parallelvaart (rijksmonument);
- Kanaalweg 60a: Eneco hulpwarmtecentrale met schoorstenen (gemeentelijk monument) en industrieel erf;
- Europalaan 2, 2a, 2b: OPG-terrein – diverse gebouwen, waaronder de tot de oorspronkelijke opzet (1964) behorende karakteristieke hallen en de kantoren/ productieruimten;
- Koningin Wilhelminalaan 6,8: Onderdeel van oorspronkelijke OPG-complex (1964).;
- Kanaalweg 50: Onderdeel van OPG-terrein, stoer en karakteristiek distributiecentrum uit latere periode (jaren tachtig).
- Kanaalweg 24: Mobach pottenbakkerij, inclusief erf en woonhuizen (rijksmonument);
- Kanaalweg 30: Voormalig Roto-grafiservice – karakteristieke architectonische vormgeving van het voorgebouw. (In 2003 genomineerd voor de Rietveldprijs);
- Vliegend Hertlaan 101-103: Voormalig Regionaal Ziekenfonds Midden Nederland. Karakteristieke architectuur, midden jaren tachtig.

Cultuurhistorische structuren

- Limes: De Romeinse rijksgrens was een stelsel van forten en wegen. In dit gebied ligt ondergronds een deel van de verbindende Limesweg;
- Merwedekanaal en Kanaaldijk – profiel: Het negentiende-eeuwse Merwedekanaal is een bijzonder cultuurhistorisch fenomeen als waterstaatkundig werk met alle bijbehorende kunstwerken (bruggen, sluizen en dienstwoningen). Onderdeel van de aanleg is de kanaaldijk (Kanaalweg) en de parallel gegraven wetering. Deze Vleutense Wetering (zo genoemd vanwege de verbinding met de bestaande Vleutense Wetering) was bestemd voor de lokale vaart (de puntertjes van de hoveniers). Op sommige plaatsen zijn de bruggen over de wetering nog aanwezig;
- Restanten strokenverkaveling: De in het gebied nog aanwezige restanten van de middeleeuwse verkaveling is herkenbaar in de kavelrichting en soms ook in nog aanwezige restanten van het slotenpatroon of in een groenstructuur;
- Kanaleneiland: profiel infrastructuur: De wegen die het gebied omringen, zoals de Europalaan en Koningin Wilhelminalaan zijn ontworpen als onderdeel van het stedenbouwkundige plan Kanaleneiland; Karakteristiek is het samenhangend stelsel van wegen en rotondes met een ruim en nadrukkelijk groen profiel. De wegen zijn ontworpen met een groene middenberm en met vrijliggende voet- en fietspaden, telkens gescheiden door groen;
- Park Transwijk: Het park is midden jaren vijftig ontworpen als groot centraal park in de naoorlogse wijk Kanaleneiland met voor die tijd enorme diversiteit aan functies, variërend van proeftuinen voor bewoners tot een verkeerstuin.

Bijlage: Voorzieningen

Voorzieningen Merwedekanaalzone (bekend)	Bestaand programma m2 bvo	Nieuw programma m2 bvo	Nieuw programma m2 onbebouwd
Creatieve en bijzonder functies (nog te bepalen)			
Alchemist	1139		
Blue Linked B.V.	120		
Boulderhal Sterk V.O.F.	1207		
Harten voor Sport	-		
I-did slow fashion	-		
La lotta cantina	-		
Mobach	-		
Stadsbrug	-		
Stadstuinen	-		
Stichting Circus Diedom	553		
Stichting Skatepark Utrecht	1500		
Vechtclub XL	2396		
Villa Jongerius	-		
Scholen			
Basisonderwijs		3000-3500	
Voortgezet onderwijs		15.000m2	2200
Sport en spel			
Hockey			7800*
Openbare speelplaatsen			18.000
Roeiverenigingen (Triton, Viking en Orca)	nvt		
Sporthal		2550	
Tennis			4000*
Voetbal			23400*
Zeeverkenners (Wilhelminagroep, Baracuda en JP Coengroep)	nvt		
Zorg en welzijn			
Buurtaccommodaties/buurtcentra		400-1100	
Huisartsenpraktijk		140	
Kinderopvang		-	
Zorg - overige		750	
Health Hub Utrecht			
Buurtteam		-	
Winkels			
dagelijks		700-1300	
niet-dagelijks		0 - 1100	
Totaal BVO			
* buiten Merwedekanaalzone			

Bijlage: Terugblik Inspiratieavond en Stadsgesprekken

Merwedekanaalzone: een kansrijk stuk Utrecht



Terugblik op
de inspiratieavond
10 januari 2017

deling:
wedekanaalzone:
renzing deelgebied
en 6.



Inhoud

Sfeerimpressie avond

Droombeeld Merwedekanaalzone

Uitkomsten tafels

1. Merwedekanaal als kwaliteit
2. Verbinding met omliggende wijken
3. Bouwen aan openbare ruimte
4. Mobiliteit en bereikbaarheid
5. Goed wonen voor iedereen
6. Werken waar je woont en alles in de buurt
7. Duurzaamheid is bewuste keuze
8. Samen durven kiezen

Sfeerimpressie avond

Afbeelding:
Woordenwolk



Grafiek:
**Reden komt: achtergrond
bezoekers inspiratieavond
in aantallen** (gebaseerd
op ingeleverde enquête-
formulieren).

Ruim 170 belangstellenden kwamen dinsdag 10 januari 2017 af op de inspiratieavond over de Merdekanaalzone. In De Alchemist kwamen bewoners, ondernemers, eigenaren, belanghebbenden en andere geïnteresseerden samen om meningen en ideeën uit te wisselen over de nieuw te bouwen stadswijk. Op de informatiemarkt stonden vertegenwoordigers van onder meer ondernemers, eigenaren en organisaties in het gebied; Vechtclub, Alchemist, Villa Jongerius, WIJ 3.0, Skatepark, Meer Merwede, Business Eiland Utrecht, Rijkswaterstaat, provincie en gemeente. Na een welkomstwoord van wethouder Paulus Jansen deelden de bezoekers aan de diverse gesprekstafels hun wensen en zorgen voor de nieuwe stadswijk. Deze wensen en zorgen zijn samen gekomen in dit verslag. De komende tijd gaan we de gesprekken voortzetten en verdiepen we ons, met wie dat wil, in verschillende thema's.

Op 31 januari 2017 was er nog een extra avond voor wie 10 januari had gemist; hier kwamen zo'n 25 belangstellenden op af. Veel van de punten die naar voren kwamen tijdens de eerste avond, kwamen op de tweede avond terug.

Op de hoogte blijven

De ontwikkelingen zijn ook te volgen via de site www.meermerwede.nl.

Inschrijven voor de toekomstige nieuwsbrief kan via merwedekanaalzone@utrecht.nl.

Foto's en voorkantfoto:
Sfeerimpressie
inspiratieavond
fotograaf Ebru Aydin



Droombeeld Merwedekanaalzone

Merwedekanaalzone wordt een stoere en speelse Utrechtse stadswijk. Een wijk met contrasten: geborgen als een Utrechts hofje en bruisend als een Europese stadsboulevard.

Foto's:
Impressie deelgebied 5
Bron:
bureau marco.broekman



De Merwedekanaalzone wordt een Utrechtse stadswijk die:

... onderscheidend is tot op de stoeptegels.

De herontwikkeling geeft de kans om een Utrechtse, maar unieke wijk te vormen. De architectuur en openbare ruimte moeten van hoge kwaliteit zijn, voor iedereen die er leeft. De openbare ruimte een ontmoetingsplaats, ook tijdens de herontwikkeling. De historie en bestaande architectuur van overgebleven of achtergelaten industrie en de (nieuwe) sport en bedrijvigheid in deze gebouwen geven het gebied een eigen karakter. Belangrijk is dat naast deze architectuur, ook het gebruik meegenomen moet worden in de herontwikkeling.

Genoemde voorbeelden

Mobach: monumentaal gebouw en leuke bedrijvigheid

Vechtclub XL: sheddaken en bruisende broedplaats, horeca en markt

De Alchemist: huiskamer van de wijk

Skatepark & Boulderhal: sociaal netwerk in de wijk en regio - urban sports

De mix tussen oud en nieuw, doelgroepen en functies maakt de wijk uniek. Het verbindt sociale groepen en gebruik van ruimte. De openbare ruimte zou ook zo vormgegeven moeten worden, dat het de sociale netwerken fysiek verbindt. Zodat ook buiten de ontmoeting plaats heeft en de bewoners van de Merwedekanaalzone toegang hebben tot elkaars sociale netwerk.

Wel moet goed gekeken worden naar de frictie tussen de diverse doelgroepen en gebruik: in leefstijl, geluidsoverlast et cetera. Diversiteit vraagt om goed faciliteren en coördineren. Elke wijk (elk deelgebied) mag hierin zijn eigen sfeer hebben.

... niet te hip is, maar ook niet aangeharkt.

Deze unieke, eigen, Utrechtse wijk wordt op tien januari in (on)mogelijkheden omschreven. Als stoer: niet rauw, maar ook niet steriel. En speels: geen Manhattan, maar wel stads.

... geborgen en stads is.

Deze stadswijk is er voor de hele stad en voor haar bewoners. Er wordt gesproken over een stadswijk met twee gezichten: bruisend als een boulevard, maar ook geborgen als een Utrechts hofje. De wijk moet zo ontwikkeld worden dat gezinnen er ook in hoogbouw willen wonen. Dat kinderen er zelfstandig kunnen rondlopen en waar je het gevoel hebt dat je je speelgoed achter kunt laten voor een volgend moment. Een veilige wijk met veel sociale controle. Ogen op straat door de voorzieningen in de plinten, binnentuinen en openbare ruimte. Gekoppelde plekken waar ontmoeting plaats heeft. Fysiek, maar ook in gebruik wordt deze stadswijk liefst geborgen. Zo kan een buurtconciërge of sociaal werker aanwezig zijn en beheren organisaties in de buurt huiskamers voor ontmoetingen die het netwerk in de wijk en met omliggende wijken versterken.

Foto:
Sfeerimpressie
inspiratieavond
persoonlijke dromen



1. Merwedekanaal als kwaliteit

De grote drager van het gebied is het Merwedekanaal. Het kanaal wordt niet gezien als obstakel, maar als kans. Identiteitsdrager, als plek voor sport en recreatie en als groene, autovrije verbingszone van het gebied. Een brede groenzone langs het water kan ook doorgetrokken worden het gebied in, naar de verschillende (semi)openbare plekken in het gebied. Langs de Kanaalweg geen auto's.

Activiteiten op, in en aan het water

We willen zwemmen in het kanaal, een biertje drinken aan de kade, wonen op het water, wandelen, spelen en sporten langs de oever en ook zeker blijven roeien. Of dit alles goed te combineren, moet onderzocht worden. Het kanaal wordt nu al steeds intensiever gebruikt. Ook moet hierbij rekening gehouden worden met de bevaarbaarheid van het kanaal met de bruggen die er mogelijk komen. Het is wenselijk om het water ook het gebied in te trekken op sommige plekken. Dan kan er bijvoorbeeld gezwommen worden. Strandje erbij, zoals ook bij Oog in Al en er ontstaat een gezellige plek.

Boulevard of recreatieroute?

Er gaan geluiden op voor een boulevard langs het water: met veel horeca en gezelligheid. Dit past enerzijds goed bij de gewenste activiteiten, maar kan ook te druk worden voor deze kleine Utrechtse wereldstad in wording. De balans is nog niet gevonden en vraagt om meer aandacht.

Denk aan bezonning, geluid en wind

Wanneer er veel hoogbouw komt, kan dit ten koste gaan van de zon op en aan het Merwedekanaal (de Oostkant van het gebied). Naast zon, zijn wind en geluid te onderzoeken onderwerpen voor de hele Merwedekanaalzone.

2. Verbinding met omliggende wijken

Illustratie:
**Sfeerimpressie
deelgebied 5**
Bron:
studie Bureau Lint



In de toekomstplannen tot nu toe wordt veel verbinding gezocht met Rivierenwijk, het station en het centrum. Bij veel gesprekstafels kwamen juist de wijk en het Park Transwijk, met onder andere Nieuw Welgelegen, en Kanaleneiland langs als wijken om ook mee te verbinden. Qua recreatie, functies en voorzieningen, maar ook fysiek zullen de wegen in deze wijken meer ingericht moeten worden voor langzaam verkeer.

Rondje stadseiland: ook kleinere verbindingen

Rondje stadseiland geeft een mooie kans om de Merwedekanaalzone te verbinden met Transwijk en Kanaleneiland. Een recreatieroute voor je deur, rondom de wijken en in de stad, spreekt veel mensen aan. Er wordt verwezen naar het succes van het Lindt in Leidsche Rijn. Voor veel recreanten en beginnende sporters is het rondje wel te groot. Geopperd wordt door verschillende aanwezigen om meer doorsteken door het gebied en de wijken te creëren. Deze geven de recreant en sporter meer variatie en maken kleinere rondjes mogelijk. Deze verbindingen moeten niet langs grote wegen leiden.

Investeren in (verbindingen naar) Park Transwijk

De ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone biedt ook kansen voor een opwaardering van Park Transwijk. Wanneer de Merwedekanaalzone goed verbonden wordt met het park, de Europalaan is een barrière, wordt het park intensiever gebruikt. Het park moet mee ontwikkelen met de nieuwe stadswijk.

Maar natuurlijk ook Rivierenwijk en Dichterswijk

Is de wijk er straks ook nog voor Rivierenwijk en Dichterswijk? Komt er, net als bij het kanaal, niet te veel druk op de Merwedekanaalzone? Denk aan de leuke functies: het skaten, sporten voor kinderen et cetera. Qua infrastructuur worden er wel vraagtekens gezet bij de hoeveelheid bruggen over het kanaal. Is dit echt nodig?

Bruggen over het water en/of verbinding met Park Transwijk?

Er staan voor de toekomst nog twee of drie bruggen getekend over het Merwedekanaal. Is dit noodzakelijk voor de verbindingen met Rivierenwijk, Dichterswijk en Hoograven? Een verbinding met het park aan de andere kant, lijkt meer gewenst dan nog een brug over het kanaal.

3. Bouwen aan openbare ruimte

De beelden van de presentatie van Marco Broekman werden positief besproken aan de tafels: een mooie ambitie! Marco Broekman werkt in opdracht van de zes grondeigenaren aan het stedenbouwkundig plan voor deelgebied 5. De zorg hierbij is, of de ambitie wel gehaald wordt. Men wenst veel diversiteit in architectuur en hoogtes. Het moet niet massaal worden.

De openbare ruimte moet van hoge kwaliteit zijn, voor ontmoeting zorgen en een herkenbare verbinding vormen tussen de meer anonieme torens. Of andersom: dat alle nieuwe ontwikkelingen aan de bestaande en vooraf door te ontwikkelen openbare ruimte worden gebouwd. De torens variërend in hoogte en stijl, bij het kanaal lager en oplopend naar de Europalaan. Niet nog een Parkhaven, wel nog een Vondelparc (Utrecht). Deelgebied zes mag hoger dan deelgebied vijf, waar niet iedereen hoogbouw wil. Behoud in de openbare ruimte de historische lijnen en niet alleen parallel aan kanaal bouwen.

Illustratie:
Impressie deelgebied 5
Bron:
bureau marco.broekman



Bebouwing te massaal en eenzijdig?

Ondanks de mooie ambitie die geschetst werd door Marco Broekman en in de gesprekken veel geprezen werd, vreesden deelnemers voor een te massaal gebied met eenzijdige bebouwing en vooral woningen.

4. Mobiliteit en bereikbaarheid

Eén van de belangrijkste onderwerpen op 10 januari was mobiliteit. Dit gebied krijgt zo'n hoge dichtheid en we wensen zo'n kwalitatieve openbare ruimte, dat er weinig ruimte is voor auto's. Autovrije straten bieden in deze stadswijk straks ruimte voor fietsers en voetgangers en zijn tegelijkertijd goed voor meer sociale controle.



Zorgen en kansen

Ondanks dat er veel zorgen zijn over de haalbaarheid van weinig auto's en veel fietsers, wandelaars en OV, willen veel aanwezigen dit zelf wel. Maar wil de ander het ook?

En gezinnen, kunnen zij dit écht? En wat is de invloed van en op de rest van de stad?

En hoe houd je de wijk bereikbaar en begaanbaar voor mensen die slecht ter been zijn?

Verkeer uit en naar de rest van de stad

Jaarbeursbezoekers komen veel met de auto en de Jaarbeurs faciliteert deze auto's ook met veel parkeerplaatsen. Deze moeten wel allemaal door het gebied heen. Gaat dat nog goed als er hier straks minder auto's komen? En als men hier zijn of haar auto niet kwijt kan, wordt deze dan niet in omliggende wijken geparkeerd? Hier moet wel een oplossing voor komen.

Samenwerken aan nieuwe mobiliteitsconcepten

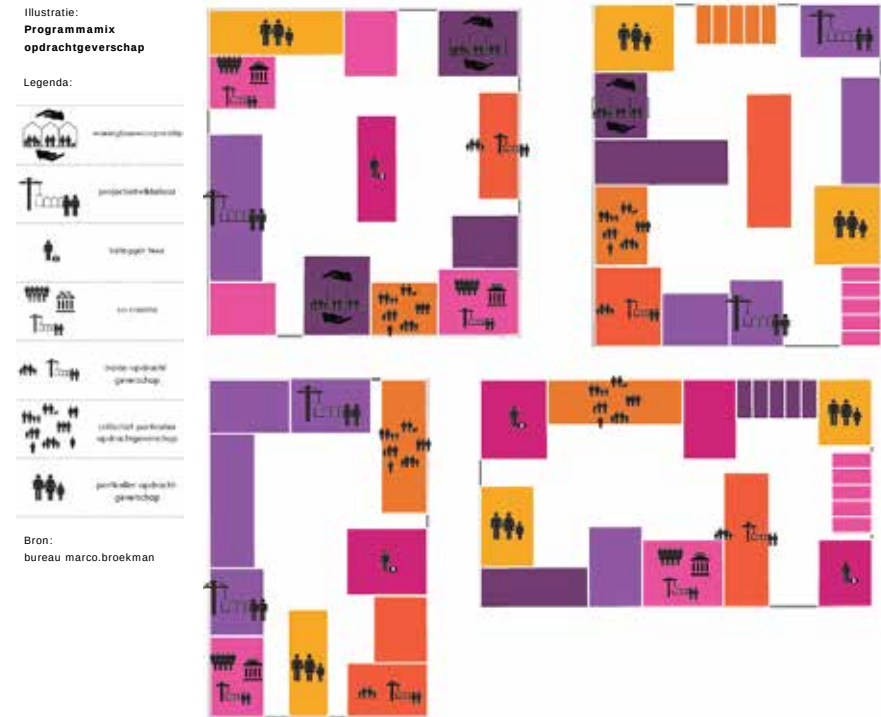
De gemeente moet samenwerken met ontwikkelaars aan nieuwe concepten voor mobiliteit. Zo kunnen collectieve parkeerlocaties worden gerealiseerd, zodat dit zich concentreert op een paar plekken in het gebied. Dit kan ook bij bestaande parkeerlocaties: Jaarbeurs en P+R Westraven. Voor deelauto's is LomboxNet in Lombok al een goed voorbeeld. Voor de fiets is Kopenhagen een goed voorbeeld, daar zijn gebouwen zo ontworpen dat je met de fiets gemakkelijk omhoog kunt.

Iedere minuut een dolmus, deelauto's, een tram en voldoende ruimte voor de fiets

Wanneer men geen eigen auto heeft, moeten deelauto's makkelijk beschikbaar en dichtbij zijn. Ook moet er alternatief vervoer zijn: voldoende fietsparkeergelegenheden, een ov-stelling met huurfietsten, een tram en een dolmus. Dat is een elektrisch personenbusje voor korte afstanden. Misschien wel gratis openbaar vervoer en parkeren buiten de stad. Een tram is een meerwaarde voor het gebied, maar mogelijk ook voor omliggende wijken. Bevoorrading voorzieningen detailhandel aan de rand?

5. Goed wonen voor iedereen

Wat wonen betreft wordt de Merwedekanaalzone een gemixte wijk. In type woningen, koop en huur, in ontwikkelproces, in doelgroepen en in architectuur. Géén vijf MAX-torens wordt er gezegd.



Diversiteit

Diversiteit in grootte, prijsklasse en sociale huur. Dure woningen zijn welkom, maar ook betaalbare woningen moeten hier komen. En de kwaliteit daarvan moet óók goed zijn. Om een gewenst percentage in de sociale huur te bereiken, moeten ontwikkelaars gecompenseerd worden: iedereen moet meewerken aan dit doel. Dit wordt een stadswijk en dus is die er, net als de stad, voor iedereen. Wat hoogbouw en grondgebonden woningen betreft zijn de meningen verdeeld: de één zegt meer grondgebonden woningen, de ander zegt niet alleen grondgebonden en weer een ander meent dat als je hier komt wonen, je bewust kiest voor gestapelde wonen.

Ook zelfbouw komt vaak voorbij: er zijn een hoop collectieven in Utrecht die een plek zoeken voor zelfbouw. Zij zouden hier het initiatief moeten kunnen nemen. Veemarkt wordt als voorbeeld gebruikt: het kan georganiseerde CPO (collectief particulier opdrachtgeverschap) zijn, maar ook ongeorganiseerd waarbij de gebruiker het initiatief neemt.

Toekomstbestendig bouwen

Wonen moet ook een andere functie kunnen worden als dat wenselijk of nodig is. Of één woning moet opgedeeld kunnen worden en andersom; twee moeten er één kunnen worden. Bijvoorbeeld voor inwonende ouders in de toekomst. Ook de woonvoorzieningen moeten flexibel zijn.

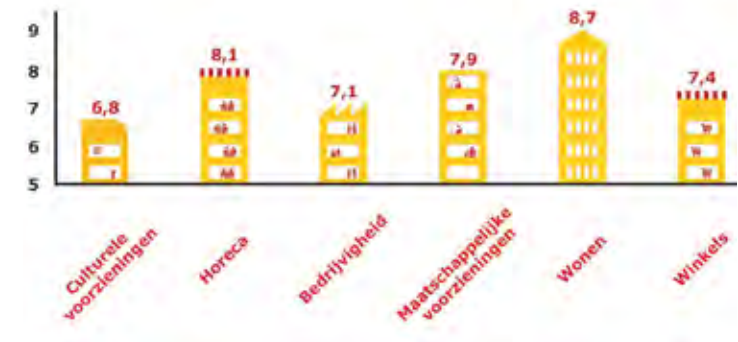
Doelgroepen

Gezinnen kunnen in Utrecht moeilijk doorgroeien binnen de wijk. Ze zijn bijna gedwongen om naar Leidsche Rijn of Houten te verhuizen. Vooral gezinnen in Rivierenwijk en Dichterswijk geven aan hun huis uit te groeien. Onderzocht moet worden, wat definieert een gezinswoning in deze stadswijk? Naast de grondgebonden woningen die er ook moeten komen. Ook veel Vijftig plussers zoeken een woning die hier goed gerealiseerd kan worden.

Geen eenzijdig woningaanbod

De grootste zorg is een eenzijdig woningaanbod. Daarbij wordt Rotsoord als slecht voorbeeld gegeven.

Grafiek:
Resultaten op de vraag:
"Hoe belangrijk vindt u
deze voorziening voor de
Merwedekanaalzone?"



Werken waar je woont

En mix van wonen en werken is een kans voor mobiliteit: als je werkt waar je woont, hoeft je ook niet met de auto te reizen. Er is veel behoefte aan kleine werkeenheden, merken de aanbieders daarvan die een wachtlijst hebben voor kleine organisaties die een werkruimte zoeken.

Bestaande en nieuwe bedrijfsverzamelgebouwen zijn ook in de toekomst belangrijk: ze hebben een netwerk in de wijk en zorgen voor levendigheid.

Alles in de buurt

Een stadswijk biedt alles: sport, winkels, zorg, een markt culturele voorzieningen enzovoorts. Belangrijke conclusie van de avond is dat nieuwe voorzieningen geïntegreerd dienen te worden met de bestaande. Denk aan een foodmarket bij de bakker en koffiebrander in Vechtclub XL en urban sports in de openbare ruimte, rondom de boulderhal, het circus en de skatehal. Dit laatste heeft nog een reden: je laat buiten zien wat er binnen is en zorgt dat de openbare ruimte meer gebruikt wordt. De bestaande voorzieningen zijn al heel bijzonder in de stad en geven een karakter dat uit te bouwen is. Alle organisaties in het gebied hebben een sociaal netwerk dat behouden moet worden, maar ook in te zetten is. Voorzieningen zijn uit te bouwen met bijvoorbeeld lokale, kleine winkels. Een bijzondere cadeauwinkel, maar ook Lombok wordt als voorbeeld genoemd.

De verankering van zorg in de wijk met een gezondheidscentrum van de toekomst waarbij zorg wordt gekoppeld aan bewegen en sport, toneel, gezond eten enzovoorts. En een klein winkelcentrum met onder andere een supermarkt, zodat vooral ouderen alles wat zij nodig hebben in de buurt hebben. Maar buiten een supermarkt geen grote winkelketens.

Ook onderwijs is nodig in een wijk waar zoveel mensen bij komen. Lager en middelbaar onderwijs.

Begane grondlaag (plint)

Op de begane grond moet levendigheid zijn. Het zijn de ogen op straat. Ook betaalbare plinten zijn hierbij gewenst, zodat bijvoorbeeld maatschappelijke voorzieningen hierin een plek kunnen krijgen. De plinten moeten flexibel zijn, net als de parkeergarages daaronder: in de toekomst moeten er ook andere functies kunnen komen voor het behoud van een levendige wijk.

Verder

- Meervoudig ruimtegebruik stimuleren bijvoorbeeld school en avondcursus;
- Festival in openbare ruimte moet ook kunnen, het is een stadswijk.

Grafiek:

Resultaten op de vraag:
"Hoe belangrijk vindt u
deze onderwerpen voor de
Merwedekanaalzone?"



Zelfvoorzienend

De wens aan de gesprekstafels is een zelfvoorzienend gebied als het om energie gaat. Wel willen we kunnen kiezen voor een aanbieder van de energie, als het niet een eigen systeem is. Hierbij wordt de stadsverwarming van Eneco genoemd als slecht voorbeeld. Liefst met een iconisch, state of the art, project voor nul op de meter en energie en grondstoffen volledig hergebruiken op grote schaal. Bewoners willen best meer betalen voor een nul op de meter woning. Benut daken en gevels voor groen en energie, het water voor warmte en koeling en zoek innovatieve manieren om energie op te slaan.

Ecologie en biodiversiteit

Ecologie en biodiversiteit mens en dier. Het water geeft hiertoe mogelijkheden, maar ook de groenstructuur en meer tuinen zijn kansen voor meer biodiversiteit.

8. Samen durven kiezen

Ruim 80% van de respondenten van de enquête wil meepraten, over de ontwikkelingen in de Merwedekanaalzone. Met name over groen en het kanaal, openbare ruimte, over wat een gezonde leefomgeving is, welke functies er komen en hoe we willen wonen. Ook de hoogte, energie, architectuur en kwaliteit zijn onderwerpen waarover de deelnemers mee willen denken. Ditzelfde bleek aan de gesprekstafels. Daar werd onder andere geopperd dat hiervoor bijvoorbeeld een klankbordgroep kan worden opgezet.

Illustratie:
**Onderwerpen waarover
deelnemers graag
meedenken en meepraten.**



Toon lef: durf te kiezen

Er moeten keuzes gemaakt worden in aanloop tot de ontwikkelingen. Over mobiliteit en duurzaamheid, over hoogtes en over behoud van bestaande bebouwing en gebruikers. Hierover zal niet iedereen het eens zijn, maar in deze resultaten van de gesprekken wordt op veel vlakken al wel aangegeven welke keuzes wenselijk zijn. De gemeente moet hierin ook een uiteindelijk besluit durven nemen zodat er zekerheid komt. In vervolgstappen, bijvoorbeeld bij de keuze voor voorzieningen en in volgende ontwikkelingen, kan eenzelfde proces worden ingezet zodat (toekomstige) bewoners en omwonenden ook daar hun inbreng hebben.

Organische gebiedsontwikkeling

Ook over het proces van de ontwikkelingen is veel gezegd. Zoals het ontwikkelen van rest-ruimte voor onvoorziene voorzieningen. Het stapsgewijs ontwikkelen, niet alles in één keer volbouwen en (ook) kleine kavels voor kleinere ontwikkelingen faciliteren. Stuur op kleinschaligheid.

Programmatisch kunnen toekomstige voorzieningen nu al een plek krijgen in de vorm van placemaking en tijdelijk programma. Zoals Harten voor sport nu al werkt aan een programma en netwerk waarin zorg en beweging samenkomen. En de functies en voorzieningen moeten over het gebied verspreid worden om monofunctionele plekken te voorkomen.

Openbare ruimte moet geen sluitpost zijn, maar juist het uitgangspunt. Nu al de openbare ruimte aanpakken en daaraan, stapsgewijs, alle ontwikkelingen plaats laten hebben. Dit zorgt ervoor dat je als je hier komt wonen als één van de eerste, meteen al een fijne omgeving hebt. Ook al wordt er nog veel gebouwd.

De samenwerking met en tussen marktpartijen is heel innovatief en kansrijk. Ook mobiliteit kan met hen opgepakt worden, maar vooral ook met andere partijen. Niet alleen met de markt. De samenwerking is kansrijk.

Colofon

Tekst en afbeeldingen (tenzij anders vermeld):
Gemeente Utrecht in samenwerking met Meer Merwede

Vormgeving opmaak:
Gemeente Utrecht, Dienst Ruimte

Publicatiedatum:
28 februari 2017

Merwedekanaalzone: een kansrijk stuk Utrecht

Terugblik op het Stadsgesprek Merwedekanaalzone 21 maart 2017 - blz. 2



Terugblik op
Stadsgesprek
21 maart 2017



Gemeente Utrecht

'Merwedekanaalzone: wie gaan er wonen, werken en recreëren?'

Wie zijn de toekomstige bewoners en gebruikers van de Merwedekanaalzone? Hoe willen zij wonen, leven, recreëren en gebruik maken van voorzieningen? Dat was de centrale vraag tijdens het drukbezochte eerste stadsgesprek over de Merwedekanaalzone.

Op 19 april en 16 mei volgen nog twee stadsgesprekken.

Na de succesvolle inspiratiebijeenkomst van 10 januari was het op 21 maart tijd voor een verdiepingsslag. Wethouder Paulus Jansen heette de ruim 130 bewoners, ondernemers, ontwikkelaars, raadsleden en andere belangstellenden welkom in De Alchemist. In de zaal werd iedereen bijgepraat over de kennis die intussen verder was uitgediept.

Vervolgens was het tijd om 'de stemming' in de zaal te peilen. Om daarna verder in groepjes met elkaar in gesprek te gaan over thema's en vragen die actueel zijn in deze ambitieuze gebiedsontwikkeling. Met als beeldend resultaat een indrukwekkende "wordcloud" met verworven inzichten.

Hieronder geven wij een samenvatting van de kennis, vragen, wensen en inzichten die zijn gedeeld.

Kennis delen: waar staan we inmiddels?

Voortgang deelgebied 5

Marco Broekman, stedenbouwkundig architect namens de ontwikkelaars in deelgebied 5, ging kort in op de plannen voor dit deelgebied van de Merwedekanaalzone. Uitgangspunt is dat hier op 24 hectare 4.000 tot 6.000 woningen en voorzieningen komen voor verschillende doelgroepen (sociale huurwoningen, vrije sector huur, koop, voor starters, gezinnen, ouderen enz.).

Er zijn hoge ambities die hier samenkomen in hoogstedelijk wonen. Wat voor woningtypes passen hierbij? Bij hoge dichtheden heb je bijvoorbeeld wel goede buitenruimtes nodig. En hoe zit het met de inpassing van bestaande gebouwen en gebruik?

Op dit moment worden de plannen op verschillend vlak verder uitgewerkt. Zo wordt bijvoorbeeld gekeken naar de openbare ruimte. Als er bij de volgende stadsgesprekken weer voortgang te melden is, gaan we dat zeker doen.

Foto's en voorkantfoto:
Sfeerimpressie
Stadsgesprek
fotograaf
Susanne Sterkenburg



Inzichten uit het werkatelier

In de aanloop naar dit eerste stadsgesprek is op 21 en 22 februari een werkatelier gehouden met mensen van de gemeente en een aantal betrokken partijen, over het thema van deze avond.

Oedsen Boersma van bureau Site urban delopment, dat de gemeente in dit traject faciliteert, nam de aanwezigen mee in de oogst van het werkatelier. De belangrijkste inzichten laten zich als volgt samenvatten:

- Groeiende behoefte aan grootstedelijk en gezond leven: herdefiniëren van 'het gezin'
- Maak van de Merwedekanaalzone een Healthy Urban Living bestemming voor Utrecht en directe omgeving: gebiedsvoorzieningen in plaats van wijkvoorzieningen, goede routes en top attracties
- Wees trots op een bijzonder gebiedsconcept, kies en toon lef
- Cruciale ingrediënten en behoeften voor de Merwedekanaalzone: Ontmoeten, verrassing, groen, comfortabel leven, gemeenschapszin

De stemming peilen, een opwarmronde

Tijdens een stemronde werd de stemming in de zaal gepeild, met blauwe en gele blaadjes. Steeds was de keuze uit twee mogelijke toekomstbeelden. De 'uitslag was':

- Hoogbouw versus laagbouw:
de stemming is gelijk verdeeld, misschien is het hier ook juist de mix?
- Wonen met terras versus stadswoning met tuin:
een grote meerderheid is voor gestapelde bouw met een uniek terras en uitzicht.
- Groene openbare ruimte zonder verkeer versus auto's in straatbeeld:
men lijkt unaniem voor de groene verkeersluwe omgeving.
- Merwedekanaal als horecaboulevard versus recreatiezone:
dit geeft een gemixt beeld, en kan het ook letterlijk een mix worden?
- Planmatig winkelcentrum versus stadsstraat:
men lijkt unaniem voor een stadsstraat milieu.
- Eigen (zonne)energie versus wijkenergie:
een grote meerderheid voor wijkgerichte aanpak, maar wel kritische noten bij betaalbaarheid van collectieve energievoorzieningen.

Foto's en voorkantfoto:
Sfeerimpressie
Stadsgesprek
fotograaf
Susanne Sterkenburg



Oogst van de thematafels, de belangrijkste inzichten en wensen

1. Type stedelijkheid en funciemix (2 tafels)

- Geen Chinese muur aan Europalaan tegen Kanaaleiland.
- 'Bankje-voor-de-deur', ook bij appartementen.
- Variatie in bebouwing; hoogte, architectuur, eenheid.
- Autoparkeren op afstand is een goed idee, fiets dichtbij.
- Goed alternatief voor autobezit.
- Gebouwen op hoogte creatief verbinden.
- Park Transwijk de wijk intrekken.

2. Woonproduct en community (2 tafels)

- Gevoel van eigenaarschap door:
 - Anders ontwikkelen, namelijk door bewoners.
 - Community vooraf beginnen te bouwen (buurtschuur, openbare ruimte enz.)
 - Meedenken bewoners over openbare ruimte.
 - Type woningen (bijv. appartementen boven grondgebonden woningen en horeca).
 - Horeca en water.
- Flexibel wonen (CPO; flexibel)
- Leefbaar = mix van doelgroepen (gezin, starter, jongeren, ouderen).
- Buitenruimte met kwaliteit (privé en openbaar); kanaal = kwaliteit.

3. Mobiliteit en duurzaamheid (2 tafels)

- Auto op afstand belonen.
- Wijk voor drie of vier generaties, levensloopbestendig.
- Rondje Stadseiland.
- Auto parkeren op maximaal 10 minuten lopen; fietsvoorziening onder/in/achter woning.
- Zonering binnen het gebied naar autogebruik.
- Verbinding Merwedekanaalzone naar station verbeteren voor voetganger en fiets.

4. Recreatie, horeca en sport

- Kwaliteit van water beter benutten én de wijk intrekken.
- Meer en goede verbindingen met bestaand groen, recreatie en sportvoorzieningen (bijv. park Transwijk).
- Horeca én gratis recreatieve ontmoetingsplekken om optimaal van het water te genieten.

5. Voorzieningen en werken/economie (2 tafels)

- Gedeelde voorzieningen: school(plein), auto's, woonvoorzieningen (wasserette).
- Fiets- en autovoorzieningen: toegankelijk, onder de grond, openbaar vervoer.
- Verbindingen naar bestaande voorzieningen in andere wijken (park, sport en winkels).
- Optelsom van veel kleine voorzieningen-mix (werk, retail, cultuur enz.) is dé 'attractie' voor wijk en stad.
- Water(rand) en de wijk: leuk, functies; water de wijk intrekken.
- Buurtprojecten, community, vrijheid in ondernemerschap, deeleconomie, 'Kopenhagen' (dubbelgebruik)
- Van eigen m2 GBO naar collectieve voorzieningen (tuin, klussen, bergingen).
'Living as a service'.
- Denk in meerdere 'boulevards': Europalaan, verbindingen Kanaleneiland/Papendorp, Rivierenwijk, Transwijk.
- Paradox 'XL' en 'S', menselijke maat, focus op ooghoogte.

6. Energie en duurzaamheid

- Groen/biodiversiteit en water in woonomgeving
 - Regenwater bufferen / infiltratie
 - Merwedekanaalzone waterpark
- Aardgas loos
- Logisch duurzaam
 - Geen iconische gebouwen waar alleen happy few kan wonen
 - Efficiënte bereikbaarheid / uitvalsroutes naar buiten, ook voor fiets, voet (niet alleen auto)
- Duurzame mobiliteit (delen)
 - Elektrische fietsen
 - Deelauto's
 - WarmteTerugWin - unit

Colofon

Tekst en afbeeldingen (tenzij anders vermeld):
Gemeente Utrecht in samenwerking met Meer Merwede

Vormgeving opmaak:
Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte

Publicatiedatum:
3 april 2017

Merwedekanaalzone: een kansrijk stuk Utrecht

Terugblik op het Stadsgesprek Merwedekanaalzone 19 april 2017 - blz. 2

Merwedekanaalzone: aan het werk met stedelijkheid, mobiliteit en voorzieningen

Wat is belangrijk voor de Merwedekanaalzone als het gaat om thema's als wonen (stedelijkheid), mobiliteit en voorzieningen? Dat was de centrale vraag tijdens het tweede stadsgesprek over de Merwedekanaalzone.

Na de succesvolle inspiratiebijeenkomst van 10 januari en het eerste stadsgesprek op 21 maart was deze avond bedoeld om enkele grote vraagstukken verder uit te diepen. Deze keer kwamen ruim 70 bewoners, gebruikers, ontwikkelaars, raadsleden en andere belangstellenden bijeen in de Stadstuin. In de zaal werd iedereen bijgepraat over de kennis die intussen verder was uitgediept.

Het plenaire deel was maar kort deze keer. Er was veel tijd gemaakt voor interactie en creativiteit in twee rondes aan de vier gesprekstafels. Om de avond af te sluiten met een creatieve beamerpresentatie van de oogst uit de eerste ronde. Hieronder geven wij een samenvatting van de gedeelde kennis en de bevindingen aan de thematafels.

Kennis delen: waar staan we inmiddels?

Voortgang deelgebied 5

Marco Broekman, stedenbouwkundig architect namens de marktpartijen in deelgebied 5, schetste net als op 21 maart de plannen voor dit deelgebied van de Merwedekanaalzone. Uitgangspunt is dat hier op 24 hectare 4.000 tot 6.000 woningen en voorzieningen komen voor verschillende doelgroepen (sociaal, koop, huur, starters, gezinnen enz.).

Er zijn hoge ambities die hier samenkomen in hoogstedelijk wonen. Wat voor woningtypes passen hierbij? Bij hoge dichtheden heb je bijvoorbeeld wel goede buitenruimtes nodig. En hoe zit het met de inpassing van bestaande gebouwen en gebruik?

De plannen voor de openbare ruimte zijn intussen wat verder uitgedacht. Vanuit OKRA Landbouwarchitecten nam Martin Knuijt de aanwezigen hierin mee. In de openbare ruimte is aandacht voor 'groen' heel belangrijk. Hoe werk je bijvoorbeeld met seizoen effecten zodat mensen groen gaan ervaren? Hij ziet veel kansen door groen in de omgeving te benutten. Een van de kwaliteiten is bijvoorbeeld dat je er kan komen. Denk aan Park Transwijk. Tenslotte zocht Robert Winkel van Mei Architecten nog even in op de omgeving OPG-terrein, gemeentelijke sociale werkplaats en busstalling. Gekeken wordt waar je daar allemaal rekening mee moet houden. En hoe kun je bijvoorbeeld gebruik maken van wat er al is en daarbij aansluiten?



Terugblik op
Stadsgesprek
19 april 2017



Oogst van de thematafels, de highlights in woord en beeld

1. Wonen (stedelijkheid en dichtheid)

1e ronde:

Pluspunten:

- Mix, variatie
- Groene, hoogwaardige buitenruimte
- Autovrij / autoluw / OV
- Voorzieningen (o.a. zorg, horeca)
- Let op:
 - dichtheid (wind, zon)
 - divers (sociaal, vorm)
 - menselijke maat

2e ronde:

Pluspunten:

- Ruimte voor initiatieven; CPO, pionieren, co-creatie, betrokkenheid
- Dichtbij centrum, groen, water, OV
- Blokopbouw, mix, slim omgaan met hoogte, binnenterreinen
- Let op:
 - Klimaat (zon, wind, geluid)
 - Mix, dus ook sociaal
 - Europalaan + Balijelaan + Beneluxlaan
 - (Beeld)kwaliteit in bebouwing en openbare ruimte



2. Wonen (Stedelijkheid en park)

1e ronde:

- Groene verbindingen: Park Transwijk met Merwedekanaal
- Fluctuerende oeverlijn Merwedekanaal en gebruik van het water daar
- Ecologie en hoogteverschillen
- Zon
- Beschutte plekjes

2e ronde:

- Fietsen en wandelen apart
- Wandelen en verblijf aan het water in combinatie met speelse oeverzone en glooiing
- Groen het gebied in en verbrede groenzones (zoals bij Parkhaven)
- Combi maken met groenzone Rivierenwijk
- Voorzieningen aan kanaalzijde:
 - Terrasjes, horeca, koffietentjes
 - Speelplekken: avontuurlijke wildernis ('stiekeme bosjes 10+')





3. Mobiliteit

1e ronde:

- Auto op afstand oké, niet weg
- Transferium als ventiel
- Snelle fietsverbinding met centraal station en stad
- Hoge fietsparkeernorm en aanvullende voorzieningen (bakfiets, deelfiets, fietsenmaker)
- Europalaan blijft grote verkeersader; zorg voor langzaam vervoerverbinding naar park

2e ronde:

- Fiets snel bij de hand en goede stalling
- Gebiedsoverstijgende verkeersstromen meenemen in gebiedsoplossing
- Gebruik maken van transferia mits shuttlebusjes
- Logistieke dropboxen en service tot aan de voordeur
- Zorg dat bestaande routes aantrekkelijker worden voor de fiets.



4. Voorzieningen

1e ronde:

- Kleinschaligheid
- Bestaande functies behouden
- Dubbelgebruik en stapelen van functies
- Functies mengen in tijd ('s avonds niet leeg)
- Loopjes naar voorzieningen

2e ronde:

- Goed gebruik van bestaande parken
- Kleinschaligheid: niet centraal maar verspreid (menselijke maat)
- Basisvoorzieningen op loopafstand (school, winkels enz.)
- Sportvoorzieningen in de openbare ruimte
- Wonen en werken combineren



Colofon

Tekst en afbeeldingen (tenzij anders vermeld):
Gemeente Utrecht

Fotografie:
Susanne Sterkenburg

Vormgeving opmaak:
Gemeente Utrecht, Ontwikkelorganisatie Ruimte

Publicatiedatum:
25 april 2017

Colofon

Projectgroep

Ellen de Boer, Regie Bouma, Leon Borlée, Maria Hoogendijk, Saskia Kluitmans, Jeroen Koning, Hans Kruse, René Leppink, Peter Meijer, Erwin Rebergen, Astrid Renne, Christien Rodenburg, Eric Rossen, Zanne Schors, Nico van Selm, Kees Verschoor, Helen Verouden en Emilie Vlieger.

Projectmanagement

Marcel Haak

Ruimtelijk Regisseur Merwedekanaalzone

Marcel Janssen

Opdrachtgever

Lennert Middelkoop

Grafische realisatie

Ontwerpstudio Ruimte

Versiedatum

14 februari 2018

Beeldmateriaal

Afbeeldingen Gemeente Utrecht, met uitzondering van:

- p. 9 Impressie Merwedekanaalzone, bron: Marco Broekman
- p. 14 Stockholm, Hammarby Sjöstad, bron: hammarbysjostad.se
- p. 18 Smart Mobility, bron: ecf.com
- p. 18 Auto delen, bron: abax
- p. 25 Recreatie in park, bron: Body Balance Yoga Center
- p. 27 Stockholm, Hammarby Sjöstad, bron: Bessmert
- p. 29 Bundel kabels en leidingen, bron: iewconstructiongroup.com
- p. 29 Archeologie op de Trip, bron: DUIC
- p. 29 Voedingsbodem, bron: eetbaarrotterdam.nl
- p. 29 CO2-opslag, bron: onbekend
- p. 29 WKO, bron: Provincie Drenthe
- p. 31 Geveloplossing tegen hitte, bron: Studio Gong Architects
- p. 31 Daklandschap zonnepanelen, bron: omniplan.org
- p. 31 Schema duurzaam verwarmen, bron: onbekend
- p. 33 Bouwtransport via water, bron: BakkerWaterwerken
- p. 33 Ondergronds afvalstelsel, bron: Envac
- p. 33 Hergebruik materialen, bron: circulairstopen.nl
- p. 36 Impressie binnenterrein, bron: Marco Broekman
- p. 44 Profiel Europalaan, bron: onbekend
- p. 44 OPG-terrein, bron: onbekend
- p. 44 Park Transwijk, bron: Carl030nl
- p. 44 Roto Smeets, bron: printmedianieuws.nl
- p. 44 Mobach, bron: usine-utrecht.nl
- p. 44 Parkje Kanaalweg 16, bron: iLocate
- p. 44 City MAX, bron: fundainbusiness.nl
- p. 44 PAX en LUX, bron: Gevelmeesters
- p. 44 Le Mirage, bron: lemirageutrecht.nl
- p. 45 Neerlandia, bron: hureninneerlandia.nl
- p. 45 Steenoven Hoograven, bron: destadutrecht.nl
- p. 45 BDO, bron: Carl030nl
- p. 45 Van der Valk, bron: Provisie
- p. 47 Stockholm, Hammarby Sjöstad, bron: Bessmert
- p. 53 Villa Jongerius, bron: architectuur.nl
- p. 53 Alchemist, bron: 8uuroverwerkenutrecht.nl
- p. 53 Circus Diedom, bron: Cultuur19
- p. 53 Boulderhal, bron: boulderhalsterk.nl
- p. 53 Vechtclub XL, bron: vechtclub.nl
- p. 53 Skatepark Utrecht, bron: skateparkutrecht.nl
- p. 53 Blue Linked, bron: bluelinked.nl
- p. 53 I did slow fashion, bron: inside.ketchum.nl
- p. 53 Harten voor sport, bron: hartenvoorsport.nl
- p. 53 De Stadstuin, bron: Leervermaak
- p. 53 Mobach, bron: Duic
- p. 53 LaLotta Cantina, bron: smartbusinesspark.nl
- p. 56 Fysiofabriek, bron: fysiofabriek.nl
- p. 56 Daktuin, bron: milieucentrum.rotterdam.nl
- p. 56 Winkel, bron: annicvw.com
- p. 59 Klimaatadaptieve straat, bron: LINT
- p. 59 Kopenhagen, Taasinge Square, bron: ghblandkab.dk
- p. 61 Amsterdam, Westerdok, bron: orangecapitalpartners
- p. 61 Amsterdam, Westerdok, bron: Paul de Vroom
- p. 61 Amsterdam, Westerdok, bron: Paul de Vroom
- p. 70/71 Stadsgesprekken, bron: Ebru Aydin of Susanne Sterkenburg



Gemeente Utrecht

Bezoekadres Stadsplateau 1, 3533 JE Utrecht

Postadres Postbus 8406, 3503 RK Utrecht

Telefoon 030 - 286 00 00

Fax 030 286 0235

Mail stedenbouw@utrecht.nl